

# NOTA INFORMATIVA



## NAVIGABILITA' DEGLI AEROMOBILI CIVILI IMPIEGATI IN OPERAZIONI NON EASA (rif. art. 2.3(a) del Regolamento (UE) 2018/1139)

Le note informative contengono informazioni attinenti le aree della Sicurezza del Volo (Safety), della Security e del Trasporto Aereo e sono destinate ai soggetti operanti nei settori APT (Aeroporti), ATM (Spazio Aereo), EAL (Economico, Amministrativo Legale), LIC (Personale di Volo), MED (Medicina Aeronautica), NAV (Navigabilità Iniziale e Continua), OPV (Operazioni di Volo), SEC (Security), **al fine di fornire orientamenti, raccomandazioni o chiarimenti riguardo a specifici argomenti o scenari regolamentari**. I destinatari sono invitati ad assicurare che la presente informativa sia portata a conoscenza di tutto il personale interessato.

Applicabilità	Destinatari
APT	<i>Non Applicabile</i>
ATM	<i>Non Applicabile</i>
EAL	<i>Non Applicabile</i>
LIC	<i>Titolari di CPL/ATPL impiegati nel Lavoro Aereo</i>
MED	<i>Non Applicabile</i>
MPE	<i>Non Applicabile</i>
NAV	<i>Organizzazioni approvate Parte M Capitolo G (CAMO), Parte M Capitolo F, Parte 145, Parte CAMO, Parte CAO, Proprietari di aeromobili, Titolari di CIT e LMA Parte 66</i>
OPV	<i>Titolari di COAN</i>
SEC	<i>Non Applicabile</i>

### 1. INTRODUZIONE

- 1.1. Il Regolamento (UE) 2018/1139, art 2.3(a), esclude dal suo campo di applicazione i "prodotti aeronautici, parti, personale e organizzazioni (...) impegnati in operazioni militari, doganali di polizia, di ricerca e salvataggio, di lotta agli incendi, di guardia costiera o in servizi analoghi.". Lo stesso articolo invita tuttavia gli Stati Membri (MS) ad assicurare che tali operazioni (escluse) siano comunque disciplinate da regole nazionali il più possibile equivalenti.
- 1.2. Con l'interpretazione prot. JAN/kgu7R(4) 2013(d)51397 del 20 Marzo 2013, l'Agenzia ha ribadito la necessità di tenere legalmente distinti i due ambiti operativi, quello di giurisdizione EASA e di competenza nazionale.
- 1.3. In applicazione dell'art.2(6) del Regolamento (UE) 2018/1139, ENAC ha deciso, a far data dal prossimo **1 Gennaio 2021**, di applicare (opt-in) comunque agli aeromobili impiegati nelle operazioni antincendio come identificati nel documento [ENAC-DG-13/11/2020-0112040-P](#)), la sezione I "Aeronavigabilità e protezione dell'ambiente" e la Sezione II "Equipaggio" del

Regolamento (UE) 2018/1139 e quindi riconducendo detti aeromobili, limitatamente ai succitati aspetti, nell'ambito di applicabilità del Regolamento (UE) 2018/1139.

- 1.4. La pubblicazione del Regolamento (UE) 2018/1139 (che ha sostituito il Regolamento (CE) 216/2008) e l'adozione della sopra richiamata decisione implica la necessità di aggiornare i contenuti della NI-2013-006, che viene superata e annullata dalla presente NI.

## 2. SCOPO

Scopo della presente NI è informare e aggiornare tutti i soggetti interessati:

1. sulle iniziative in corso intraprese da ENAC per regolare la materia. In particolare definisce le modalità per l'attuazione delle misure urgenti adottate con la Disposizione 72/2013 DG del Direttore Generale del 31/5/2013, come modificata dalla Disposizione 6/2014 DG del 20 febbraio 2014 (<https://www.enac.gov.it/sicurezza-aerea/quadro-normativo/art-23a-reg-ue-n-20181139>);
2. sugli effetti della decisione adottata da ENAC e richiamata nel precedente punto 1.3 relativamente alle operazioni antincendio ivi descritte

## 3. REGOLAMENTI ENAC AD HOC

In virtù di quanto sopra descritto, nei limiti delle competenze di regolamentazione istituzionali, l'ENAC ha avviato il processo di emissione di una serie di regolamenti ad hoc per disciplinare la navigabilità degli aeromobili immatricolati nel Registro Aeronautico Nazionale o in altri registri comunitari impiegati nelle operazioni" escluse".

In un'ottica di razionalizzazione dell'attività normativa, questi regolamenti ad hoc (che ingloberanno, con evoluzioni, le attuali disposizioni regolamentari del RT ENAC applicabili agli aeromobili di cui all' Allegato I) al Regolamento (UE) 2018/1139) avranno la stessa struttura dei regolamenti di attuazione EASA (articolato, parti, ecc.), mantenendo gli stessi titoli (es. Parte 145) ed evidenziando quei requisiti che prevedono differenze specifiche, per tener conto del differente sistema e quadro regolamentare ad esse applicabili.

- 3.1. I principi su cui si basa questa impostazione sono i seguenti:

- 3.1.1. la validità dei certificati di prodotto (TC, CN, ARC, ecc), di organizzazione e del personale (CPL, ATPL, LMA, ecc) emessi in accordo alla normativa comunitaria si intende estesa al regime di competenza ENAC, senza cioè emettere certificati nazionali ad hoc. Ne consegue ad esempio che ogni modifica al tipo deve essere istruita rispetto al Type Certificate EASA;

- 3.1.2. i documenti operativi fra cui il Manuale di Volo (AFM) e la MMEL sono quelli approvati EASA;

- 3.2. Ciò semplificherà gestione, approvazione e sorveglianza delle attività in quanto si prevede che:

- 3.2.1. il sistema documentale dell'impresa sia soltanto integrato da un supplemento al manuale che recepisca le specifiche differenze, le peculiarità della materia e l'addestramento aggiuntivo del personale coinvolto;

- 3.2.2. il passaggio dell'aeromobile da un impiego "escluso" ad uno EASA, e viceversa, da disciplinare in apposita procedura CAMO/COLA, risulti facilitato;

- 3.2.3. l'approvazione ENAC sia tramite lettera e la relativa sorveglianza sia integrata in quella dell'approvazione principale tramite uno o più audit dedicati.

#### 4. DISPOSIZIONI 72/2013 DG / 6/2014 DG \_ MODALITA' TRANSITORIE

**AVVERTENZA:** Il contenuto delle Decisioni 72/2013 DG / 6/2014 DG e quanto di seguito riportato non si applica alle operazioni di cui all'articolo 2.3(a) del Reg. (UE) n. 2018/1139, limitatamente agli aspetti in essa disciplinati e rispetto ai quali ENAC ha deciso di adottare una decisione (OPT-IN) ai sensi dell'articolo 2(6) del medesimo regolamento (vedi [Opt-In secondo art. 2\(6\) del Regolamento \(UE\) 2018/1139 adottati in Italia](#)), imponendo, come nel caso delle operazioni antincendio descritte nel documento ENAC-DG-13/11/2020-0112040-P a far data dal **1 gennaio 2021**, il rispetto dei relativi requisiti regolamentari degli atti delegati e di esecuzione sviluppati in accordo al Reg. (UE) n. 2018/1139.

Per sostenere alcuni programmi di cooperazione internazionale che vedono imprese, personale e/o aeromobili italiani impegnati in operazioni antincendio nell'estate in corso, è stato necessario anticipare il suddetto schema regolamentare, attraverso la Disposizione 72/2013 DG del Direttore Generale ENAC del 31/05/2013, come modificata dalla Disposizione 6/2014 DG del 20 febbraio 2014.

La disposizione rinvia a specifici provvedimenti di questa Direzione Centrale per le modalità di attuazione transitorie.

In questo quadro, oltre a quanto descritto al precedente paragrafo 3 si ritiene necessario segnalare alle imprese CAMO, imprese CAO, Parte 145 o M.F., quanto segue:

- 4.1. il Certificato di Riammissione in Servizio (CRS) dell'aeromobile deve rispettare la formulazione riportata nella tabella 1 allegata. Per gli altri prodotti e per i componenti è ancora ammesso l'uso dell'EASA Form 1;
- 4.2. i supplementi ai manuali devono contenere almeno gli argomenti elencati negli allegati 1 e 2, rispettivamente per il CAME/CAE e per il MOE/CAE/MOM;
- 4.3. i manuali CAME/CAE/MOE/MOM devono essere aggiornati per escludere i riferimenti impropri;
- 4.4. le imprese che desiderano essere autorizzate ai sensi delle succitate Disposizioni del DG ENAC devono presentare domanda di approvazione a tal fine, allegando il necessario supplemento e aggiornamento al manuale. Alla favorevole conclusione degli accertamenti, la Direzione/Ufficio Operazioni competente rilascia l'approvazione del supplemento al manuale, confermando l'approvazione ad operare sugli aeromobili dell'art. 2.3.(a) del Reg. (UE) n. 2018/1139.

NOTA: In caso di impresa non approvata, deve essere presentata domanda di approvazione in accordo alla rispettiva normativa UE specificando di voler essere autorizzate anche ai sensi delle succitate Disposizioni del DG ENAC inviando il rispettivo manuale già strutturato in accordo a quanto descritto al precedente capoverso.

- 4.5. le imprese nazionali già autorizzate ad esercitare i privilegi sugli aeromobili impiegati in operazioni "escluse" in accordo alla NI-2013-006, possono continuare ad operare secondo le modalità già approvate, considerandole però non più applicabili per quelle operazioni per le quali ENAC ha adottato la decisione in accordo al punto 6 dell'articolo 2 del Reg. (UE) n. 2018/1139 (vedi [Opt-In secondo art. 2\(6\) del Regolamento \(UE\) 2018/1139 adottati in Italia](#), ad oggi limitata alle operazioni antincendio aventi le caratteristiche descritte nella decisione di Opt-in stessa). Per tali operazioni, le imprese interessate, nell'esercizio dei privilegi associati alle proprie approvazioni, dovranno assicurare che le stesse avvengano nel rispetto degli standard di sicurezza delle sezioni, del Capo III del Reg. (UE) n. 2018/1139, identificate nella summenzionata decisione 2(6), in accordo agli atti delegati e di esecuzione in materia di "Aeronavigabilità e protezione dell'ambiente" e "Equipaggio" pubblicati in applicazione di esse (ad es. per la decisione di Opt-In sinora adottata, rif. Reg. (UE) 748/2012, Reg. (UE) 1321/2014, Reg. (UE) 1178/2011, ecc.). Tali imprese entro 30 giorni dalla data

della presente, invieranno alla Direzione/Ufficio Operazioni di riferimento, la modifica dei supplementi ai manuali aziendali prodotti in accordo alla NI-2013-006 per allinearne i contenuti per tener conto di quanto indicato nella presente NI. Qualora interessate dal processo di transizione verso una delle approvazioni secondo Parte CAMO o Parte CAO, le imprese in questione svilupperanno l'adeguamento del supplemento richiesto nelle NI nell'ambito dei nuovi requisiti.

- 4.6. le imprese estere possono essere riconosciute come imprese autorizzate nell'ambito di specifiche previsioni contenute in un accordo secondo articolo 83bis della Convenzione ICAO, sottoscritto da ENAC con l'autorità di uno degli Stati Membri UE, relativamente ad aeromobili impiegati in attività "2.3.(a)" da operatori certificati, eccetto quelli coinvolti in operazioni per le quali ENAC ha adottato la decisione in accordo al punto 6 dell'articolo 2 del Reg. (UE) n. 2018/1139 (vedi Opt-In secondo art. 2(6) del Regolamento (UE) 2018/1139 adottati in Italia, ad oggi limitata alle operazioni antincendio aventi le caratteristiche descritte nella decisione di Opt-in stessa). Ciò a condizione che ENAC abbia verificato l'equivalenza delle normative nazionali in vigore nel Paese che ha approvato l'impresa estera in questione a quella adottata con le succitate Disposizioni del DG ENAC e purché le autorità estendano la sorveglianza sugli aeromobili interessati.

## **5. AEROMOBILI DI STATO**

Quale corollario alla problematica in esame, la Disposizione identifica anche il percorso di riferimento per le Amministrazioni dello Stato (VVF, CFS, PS) alle quali ENAC assicura la sorveglianza delle rispettive flotte di aeromobili mediante apposite convenzioni e capitolati.

Presupposto per l'estensione di questo modello di riferimento è l'adozione da parte delle Amministrazioni, con adeguato provvedimento normativo, della regolamentazione emessa da ENAC in materia di aeronavigabilità degli aeromobili immatricolati impiegati in operazioni di cui al BR, art 2.3(a) (la Decisione di Opt-In descritta nel documento ENAC-DG-13/11/2020-0112040-P non è riferibile a questa fattispecie).

## **6. DOMANDE**

Domande sull'argomento della presente nota informativa potranno essere inviate all'indirizzo e-mail: [navigabilita@enac.gov.it](mailto:navigabilita@enac.gov.it)

## **7. VALIDITÀ**

Questa Nota Informativa annulla e sostituisce la NI-2013-006 e rimane in vigore fino alla pubblicazione dei Regolamenti ENAC ad hoc e dell'associato materiale attuativo.

Firmato  
Il Direttore Centrale Regolazione Area  
Fabio Nicolai  
(documento firmato digitalmente ai sensi  
dell'art.24 del D.Lgs 82/2005 e ss.mm.ii)