



**enac**

**Ente Nazionale per l'Aviazione Civile**

## **CIRCOLARE**

**SERIE ECONOMICO AMMINISTRATIVA LEGALE**

**Data** 21/01/2002

**EAL-04A**

**Oggetto: Titolari di licenza per lo svolgimento di servizi di Lavoro Aereo. Noleggio aeromobili.**

### **1. PREMESSA**

L'art.22 (punto 10) della Legge comunitaria 128/98 del 28.4.1998, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale - Serie Generale n° 104 del 7.5.98, stabilisce l'adeguamento al Regolamento Comunitario 2407/92, valido per il rilascio delle licenze ai vettori aerei, delle norme nazionali (art. 8 del DM 18.6.81 e successive modificazioni) in materia di proprietà e disponibilità degli aeromobili ai fini del rilascio e mantenimento della licenza per le imprese di Lavoro Aereo e Scuole di Pilotaggio.

Con il suddetto articolo 22, la materia disciplinata dall'art.8 del DM 18.6.81, così come modificato dal DM 421 del 21.7.95, viene rimandata all'analogo art.8 (ed agli artt. 9 e 10 ad esso correlati) del Regolamento 2407/92; di conseguenza, come nelle attività di trasporto aereo commerciale, l'approvazione dei contratti di noleggio da parte dell'Autorità è ricondotta ad una verifica che le norme di sicurezza preposte al rilascio e mantenimento delle prescritte autorizzazioni per la prestazione di servizi di lavoro aereo nel Paese del noleggiante siano equivalenti a quelle vigenti in Italia.

Ai fini del rilascio dell'autorizzazione al noleggio per attività di lavoro aereo, riveste particolare importanza la conoscenza delle condizioni eventualmente imposte nel contratto di appalto, per valutarne la compatibilità con le disposizioni di legge e le limitazioni della presente circolare.

La revisione A della circolare è stata generata dall'esigenza di chiarire il tipo e le finalità degli accertamenti da condurre per l'emissione del parere tecnico-operativo. Con l'occasione si è provveduto ad adeguare i contenuti del paragrafo 7 – Riprese aeree – con il DPR 29 settembre 2000, n. 367 che ha semplificato le procedure amministrative, eliminando il nulla osta del Ministero della Difesa precedentemente previsto.

E' stato altresì modificato il paragrafo 4 – Condizioni – per meglio tener conto delle situazioni concrete che si sono verificate nel primo periodo di applicazione della circolare.

Le modifiche introdotte tendono a introdurre, nelle valutazioni di idoneità tecnico-operativa, maggiore flessibilità, ferme restando le garanzie di sicurezza che l'operatore nazionale è chiamato a fornire.

## 2. APPLICABILITA'

La presente Circolare si applica ai titolari di licenza per servizi di lavoro aereo che intendano noleggiare aeromobili impiegati da operatori di altri Stati autorizzati nel proprio Paese dalla competente Autorità a fornire servizi di lavoro aereo con gli aeromobili specificati nel contratto di noleggio.

Le scuole di pilotaggio, che in relazione alla peculiare realtà italiana appaiono attualmente non interessate al noleggio di aeromobili, verranno trattate caso per caso secondo criteri di analogia con la presente circolare.

Il noleggio di aeromobili impiegati da operatori nazionali da parte di operatore di altro Stato (wet lease out) è trattato nel paragrafo 8 della presente Circolare.

## 3. SCOPO

La presente circolare definisce le condizioni e gli accertamenti per il rilascio delle autorizzazioni al noleggio di aeromobili esteri da parte del titolare di licenza per attività di Lavoro Aereo.

Tali condizioni, in virtù della normativa vigente, sono differenziate in relazione alla nazionalità dell'operatore noleggiante di altro Stato nell'ambito dei seguenti raggruppamenti:

A - Operatori provenienti da un Paese dell'Unione Europea;

B - Operatori provenienti da un Paese con il quale l'Italia ha una vasta e positiva esperienza sulle normative di sicurezza e confidenza sull'organizzazione dell'Autorità nel campo della certificazione di navigabilità, manutenzione e trasporto commerciale ma una limitata conoscenza sulle specifiche norme di sicurezza adottate per le attività di lavoro aereo (Paesi JAA "full member" non inclusi nel caso A, USA, Canada);

C - Operatori provenienti da un Paese contraente della Convenzione ICAO con il quale l'Italia ha una ridotta esperienza nel campo dell'aviazione civile.

## 4. CONDIZIONI

L'autorizzazione al noleggio di aeromobili immatricolati all'estero è rilasciata, in analogia a quanto avviene per il trasporto pubblico, dal Servizio Licenze del Dipartimento Economia che ha rilasciato la licenza di esercizio, sentito il parere delle strutture tecniche ed operative per le parti di competenza.

Il parere per l'approvazione di un contratto di noleggio è preventivo e rilasciato qualora l'operatore nazionale sia in possesso di licenza di lavoro aereo e dimostri capacità tecniche ed operative adeguate ad assicurare un efficace monitoraggio dei servizi noleggiati.

Per valutare tali capacità possono essere prese in esame le abilitazioni già riconosciute all'operatore nell'ambito della propria approvazione tecnica ed operativa, la similarità dei mezzi noleggiati e del tipo di operazioni, le ulteriori competenze disponibili nel settore tecnico ed in quello operativo dell'organizzazione e gli altri elementi di giudizio che l'operatore può fornire a supporto della richiesta di approvazione del contratto.

Al fine di dimostrare che l'attività oggetto della licenza non dipenda eccessivamente da tale tipo di contratti, il richiedente deve fornire idonei dati. Indicatori utili a fornire tale dimostrazione, da correlare in maniera opportuna, possono essere rappresentati dall'incidenza dei contratti assolti attraverso noleggio di aeromobili e delle relative ore di volo effettuate in relazione all'attività complessiva svolta su base annuale.

Il noleggio di aeromobili immatricolati fuori dalla Unione Europea potrà essere esclusivamente autorizzato per periodi di breve durata, al fine soddisfare esigenze temporanee del titolare della licenza oppure in circostanze eccezionali.

Per periodo di breve durata si intende un periodo cumulativamente non superiore a trenta giorni, non ripetibile nell'anno solare, fatta salva la possibilità di effettuare comunque la specifica attività qualora per cause indipendenti dalla volontà dell'utilizzatore non sia stato possibile svolgere o completare l'attività nei termini dell'autorizzazione concessa.

Per esigenze temporanee si intendono, a titolo esemplificativo, la necessità di effettuare un limitato numero di attività non rientranti nelle capacità operative standard degli aeromobili dell'impresa oppure nel caso in cui queste capacità standard siano impedito da eventi non prevedibili a priori (fermo aeromobile, condizioni operative inusuali ed inattese ecc.).

Le circostanze eccezionali si intendono verificate qualora esista un comprovato primario interesse nazionale (ad es. emergenza incendi, evacuazione, soccorso o aiuto di persone in calamità naturali).

Nel caso non siano disponibili aeromobili immatricolati nella Unione Europea con le medesime capacità tecniche ed in grado di poter soddisfare specifiche condizioni richieste dal contesto operativo (ad esempio trasporto carichi eccezionali) è possibile autorizzare il noleggio per periodi superiori al mese. La dimostrazione deve essere fornita dall'operatore richiedente.

Ciò è propedeutico ai successivi accertamenti dell'ENAC e pertanto le relative evidenze è opportuno che siano fornite congiuntamente alla richiesta.

Il carattere preventivo del parere delle strutture tecniche e operative dell'ENAC nell'ambito del processo di rilascio dell'autorizzazione al noleggio può risultare oneroso e non compatibile con le aspettative dell'utenza, in particolare nel caso di ricorso al noleggio di aeromobili in circostanze non prevedibili a priori, per l'esecuzione di un singolo intervento risolvibile tipicamente in due o tre giorni.

Pertanto, è accettabile che l'esercente nazionale sviluppi un'apposita procedura per il noleggio di aeromobili nella manualistica di impresa, al fine di identificare un insieme di operatori di Stati rientranti esclusivamente nei raggruppamenti A e B, da inserire in una lista approvata dall'ENAC. L'inserimento nella lista è basato sulla qualificazione iniziale dell'operatore noleggiante seguita da un'attività, a carattere periodico, di verifica sul

mantenimento degli standard nel tempo. I risultati di tale attività dovranno essere conservati dall'Impresa e resi disponibili all'ENAC per le verifiche di competenza.

## 5. RICHIESTA

Una impresa titolare di licenza di lavoro aereo che intenda richiedere l'autorizzazione al noleggio di aeromobili esteri, dovrà presentare all'ufficio ENAC che ha rilasciato la licenza una istanza in bollo, almeno 30 giorni prima della data prevista di inizio delle relative operazioni, contenente le seguenti informazioni e documentazioni:

1. denominazione, generalità (indirizzo, telefono e fax) e nazionalità dell'operatore noleggiante (lessor);
2. tipo di aeromobile da noleggiare, marche di registrazione;
3. data di inizio e durata del noleggio;
4. tipo di attività da svolgere;
5. limitatamente ai raggruppamenti B e C, condizioni del contratto di appalto dell'attività oggetto del noleggio;
6. copia del contratto di noleggio;
7. copia del Certificato di Navigabilità, in corso di validità, emesso in accordo agli standard ICAO;
8. copia del Certificato di Operatore Aereo, con relativa Specifica delle Operazioni Autorizzate ove disponibile, ovvero equivalente documentazione, rilasciata dalla competente Autorità da cui risulti che l'operatore è autorizzato ad effettuare con l'aeromobile da noleggiare le attività oggetto del noleggio; qualora questa idoneità non sia facilmente desumibile e per gli operatori di cui al precedente raggruppamento C, sarà fornita una "Declaration of Competency" rilasciata dalla pertinente Autorità per l'Aviazione Civile contenente almeno le informazioni di cui all'allegato 1;
9. una relazione sul rispetto dei contenuti della presente Circolare ;
10. procedura di monitoraggio sul mantenimento nel tempo, da parte dell'operatore noleggiante, di standard tecnico operativi equivalenti a quelli nazionali;
11. base dei decolli ed atterraggi degli aeromobili;
12. nominativi (nome, cognome, domicilio, luogo e data di nascita) dei piloti;
13. località interessata dalle attività richieste con indicazione del percorso evidenziato in una cartina di zona da allegare;
14. indicazione degli estremi e delle date di scadenza delle polizze assicurative degli aeromobili, che coprano anche i danni a terzi sul territorio italiano;
15. copia della licenza commerciale dei piloti in corso di validità.

## 6. ACCERTAMENTI ED ULTERIORI CONDIZIONI

L'esercente nazionale che intende utilizzare aeromobili in noleggio dovrà accertare che l'operatore noleggiante soddisfi standard di sicurezza equivalenti a quelli vigenti in Italia e fornire gli elementi di sostanziazione nella relazione all'ENAC, identificata precedentemente con il numero 9.

Per quanto concerne il mantenimento nel tempo degli standard tecnici operativi utilizzati dall'operatore noleggiante, è accettabile che il monitoraggio (paragrafo 5 punto 10) riguardi i seguenti aspetti: registrazione dati inerenti le operazioni di volo, eliminazione/differimento delle avarie, esecuzione della manutenzione di routine, rispetto delle limitazioni tecnico-

operative durante le operazioni, impiego e limiti dei tempi di volo e di servizio del personale di condotta. Le risultanze delle attività di monitoraggio devono essere conservate dall'operatore nazionale e rese disponibili all'ENAC per eventuali accertamenti.

L'attività di verifica dell'esercente nazionale e dell'ENAC è modulata in funzione della provenienza dell'operatore noleggiante secondo le indicazioni di seguito riportate.

- **Operatori provenienti da un Paese dell'Unione Europea; para. 3, raggruppamento A.**

Gli accordi internazionali vigenti in materia di certificazione di navigabilità tra i Paesi della Unione Europea, la consolidata e positiva esperienza maturata con le Autorità dei Paesi Comunitari sulle norme e metodologie per la sorveglianza dell'aviazione commerciale, nonché i principi generali della libera circolazione dei servizi e del mutuo riconoscimento delle Certificazioni all'interno dell'Unione Europea, consentono di poter assumere, ai fini dell'art. 10(2) del Regolamento 2407/92, che gli standard di sicurezza ai fini del rilascio e del mantenimento delle licenze di lavoro aereo vigenti nei Paesi comunitari siano equivalenti a quelli nazionali.

In questo caso l'attività dell'esercente nazionale sull'operatore noleggiante, sintetizzata nella relazione di cui al punto 9 precedente, è funzionale alla definizione dell'attività di monitoraggio ed alla verifica della sua attuazione.

L'operatore noleggiante inoltre deve assumere l'impegno (sancito contrattualmente) di garantire a supporto delle attività operative una assistenza manutentiva atta a fornire le normali operazioni di servicing, ispezioni calendariali e orarie ad alta frequenza, ricerca guasti ed eliminazione degli inconvenienti ordinari che qualora non eliminati limiterebbero fortemente l'operatività dell'aeromobile;

- **Operatori provenienti da un Paese rientrante nel raggruppamento B di cui al para. 3.**

Oltre alla condizione di cui all'ultimo comma del punto precedente, l'aeromobile deve essere di tipo omologato in Italia o essere stato omologato nel paese di registrazione secondo norme di sicurezza ritenute accettabili dall'ENAC.

L'esercente nazionale è tenuto a verificare che l'operatore noleggiante è in grado di garantire nel tempo la fornitura del servizio noleggiato, secondo standard operativi, di sicurezza e qualitativi equivalenti a quelli nazionali. Tale attività è peraltro funzionale alla predisposizione di una procedura di monitoraggio sul servizio di lavoro aereo fornito. Le attività di verifica e monitoraggio vanno opportunamente documentate.

In virtù della positiva conoscenza maturata con le Autorità di tali Paesi in campo aeronautico, la valutazione da parte delle strutture tecniche ed operative dell'ENAC dei risultati delle attività di verifica condotte dall'operatore nazionale sull'operatore noleggiante è ritenuto sufficiente a soddisfare quanto disposto dalla legge Comunitaria 128/98.

Infine, qualora dall'analisi condotta in accordo a quanto sopra, permangano elementi di incertezza sull'equivalenza di specifici standard o delle relative modalità di soddisfacimento adottati dall'operatore estero, l'ENAC si riserva di contattare l'Autorità estera per ottenere i chiarimenti necessari per esprimere il parere di competenza.

- **Operatori provenienti da una Paese contraente della Convenzione ICAO con il quale l'Italia ha una ridotta esperienza nel campo dell'aviazione; para. 3, raggruppamento C.**

In questo caso, la sola appartenenza all'ICAO non fornisce all'ENAC una congrua base per la verifica del requisito di cui all'art.10 del regolamento 2407/92.

La policy del JAA Committee contenuta nella Leaflet n°1 dell'A&GM Sect. One: General Part Three, Temporary Guidance Leaflets, fornisce alcune considerazioni e linee guida ai Paesi membri, in merito all'autorizzazione di operazioni in wet leasing di aeromobili progettati in Paesi con i quali il JAA ha una ridotta esperienza. Il JAA Committee raccomanda l'adozione e l'aderenza ai principi di tale policy agli Stati membri al fine di stabilire uno standard comune all'interno JAA.

In essa, in particolare, viene individuato il caso di elicotteri da adibirsi ad eccezionali attività di Lavoro Aereo, inclusa l'attività antincendio. Si riconosce che, in documentate circostanze eccezionali e qualora non sia possibile far ricorso ad altri mezzi contemplati dalla Policy JAA, l'accettazione di standard operativi e di progetto differenti, comunque pari a quelli garantiti dall'adesione all'ICAO, sia possibile purché siano rispettate le condizioni e le limitazioni descritte nell'appendice 3 della suddetta Leaflet n°1. Tale approccio pragmatico intende garantire nei Paesi JAA che il "rischio" complessivo, comunque già accettato in virtù dei vigenti accordi internazionali (ICAO), non venga ad aumentare sia per le persone a terra che a bordo dell'aeromobile. La responsabilità del controllo del soddisfacimento degli standard minimi ICAO rimane pertanto di competenza dell'Autorità dello Stato di provenienza dell'operatore.

Nel condividere le argomentazioni del JAA, si ritiene che in documentate circostanze eccezionali, in particolare nel caso di elicotteri, l'accettazione di detti standard sia possibile in accordo alla "policy" JAA. Il richiedente pertanto dovrà presentare la domanda e le documentazioni richiamate nell'Appendice 3 della Leaflet JAA riportata in allegato 2.

In questo caso l'attività dell'esercente nazionale, sintetizzata nella relazione di cui al punto 9 paragrafo 5, è funzionale alla definizione dell'attività di monitoraggio ed alla verifica di assenza di elementi critici per la sicurezza nella gestione della navigabilità continua degli aeromobili, del supporto tecnico alle operazioni e delle operazioni da parte dell'operatore noleggiante.

L'autorizzazione verrà rilasciata richiedendo il rispetto delle condizioni di cui ai punti 6 e 7 della appendice 3 della policy JAA.

Le condizioni di cui ai precedenti punti dovranno essere contenute nei contratti di noleggio unitamente all'impegno a fornire all'esercente nazionale le evidenze necessarie all'effettuazione del monitoraggio e il consenso per l'effettuazione di ispezioni dell'ENAC, sul materiale e sulle documentazioni, per la verifica delle condizioni di impiego degli aeromobili. Gli eventuali interventi dell'ENAC non alterano le responsabilità dell'Autorità estera che ha rilasciato la licenza o attestazione equivalente in materia di sorveglianza in esercizio sugli aeromobili e sull'operatore noleggiante.

L'autorizzazione al noleggio non è rilasciata qualora l'ENAC ritenga che la sorveglianza del rispetto degli standard di sicurezza da parte dell'Autorità estera non sia adeguatamente garantita.

## 7. RIPRESE AEREE

Le attività relative a riprese fotografiche, fotogrammetriche, cinematografiche o televisive, rientrano tra i servizi oggetto di licenza di lavoro aereo. Per esse, in accordo a quanto contenuto nel DPR 29 settembre 2000, n. 367 "Regolamento recante norme per la semplificazione dei procedimenti relativi a rilevamenti e riprese aeree sul territorio nazionale e sulle acque territoriali", non è più richiesto il nulla osta delle competenti Autorità del Ministero della Difesa. Lo stesso Decreto contiene informazioni relative alla facoltà di imporre divieti temporanei all'attività di ripresa aerea qualora intervengano motivi di pubblica sicurezza, di sicurezza nazionale od altri rilevanti interessi nazionali.

## 8. NOLEGGIO DI AEROMOBILI IMPIEGATI DA OPERATORI NAZIONALI DA PARTE DI OPERATORI DI ALTRI STATI

Nel caso di noleggio di un aeromobile impiegato da operatore nazionale da parte di imprese estere, la responsabilità della gestione tecnica ed operativa rimane dell'operatore nazionale e quindi la Autorità competente per la sorveglianza delle suddette attività rimane l'ENAC.

Durante il periodo di noleggio l'esercente dovrà continuare ad ottemperare ai requisiti di certificazione, avendo cura in particolare di inviare all'ENAC, secondo le procedure del Manuale d'Impresa, le comunicazioni sull'attività svolta.

## 9. DECADENZA E REVOCA

L'operatore decade dall'autorizzazione in caso di inosservanza ai contenuti della presente circolare.

L'ENAC revoca l'autorizzazione qualora sorgessero esigenze operative che imponessero tale misura.

## 10. DECORRENZA

La presente Circolare è applicabile alle operazioni di noleggio la cui richiesta di autorizzazione è successiva alla data di emissione.

IL DIRETTORE GENERALE  
AVV. PIERLUIGI DI PALMA

### Allegati:

Allegato 1 – DECLARATION OF COMPETENCY

Allegato 2 – APPENDIX 3

NATIONAL AVIATION AUTHORITY

DECLARATION OF COMPETENCY

It is hereby certified that following an inspection of the operational and technical provisions of  
(operator.....)  
(operator certificate n. ....)

the (NATIONAL AVIATION AUTHORITY ..... ) is satisfied that said company is competent to conduct international operations safely and in accordance with the (NATIONAL) laws and regulations, the approved Flight Operation Manual, and with the Standards and Recommended Practices of ICAO Annex 6 within the following limitations:

**(e.g. Aerial work or international non scheduled commercial flight, including:**

- e.g. – advertising (towing of objects, etc.)
- photography and aerial shooting agriculture (spraying, dusting etc.)
- measuring and observation with or without special equipment in the aircraft
- external load operation surveying
- fire fighting
- other.....)

Type of aircraft .....  
Registration Mark .....  
Geographical Area .....

This declaration will remain in force until .....

Date .....

(NATIONAL AVIATION AUTHORITY)

SIGNATURE





### APPENDIX 3

Conditions for exceptional aerial work operations with helicopter subject to paragraph 1 of the policy

1- No aircraft is available which:

- has a similar capability
- does not fall under paragraph 1 of this policy, and
- is registered in a JAA country or in a country with which JAAs have had a satisfactory experience.

2- The operator is of a country party to the Chicago Convention and in compliance with all ICAO provisions in particular Annex 6.

3- The aircraft is not a military aircraft and is civil registered and certified in that country in accordance with laws and regulations applicable in that country and holds a certificate of airworthiness declaring compliance with a state's published certification code, as required by ICAO Annex 8.

4- The crew holds licenses issued by that country in accordance with laws and regulations applicable in that country.

5- The operator holds an air operators certificate, or equivalent, by which the competent authority of his country certifies that the intended operations are authorized when conducted in that country.

6- No person is on board except personnel of the operator necessary for the operation of the flight, including the performance of the aerial work.

7- The operator has demonstrated to the satisfaction of the local authorities designated by the civil aviation authority that all practicable precautions have been taken to avoid flying over any person, house or building, unless such house or building has no occupant.