



REGOLAMENTO

**REGOLAMENTO INTEGRATIVO AL CAPO "Q"
DELL'ALLEGATO III DEL REG. (CEE) N. 3922/1991**

Edizione n° 2 del 8 maggio 2019



Regolamento

Regolamento integrativo al Capo "Q" dell'Allegato III del
Reg. (CEE) n. 3922/1991

Ed. 2

pag. 3 di 12

INDICE

Art. 1	PREMESSA	4
Art. 2	APPLICABILITA'	5
Art. 3	POSIZIONAMENTO	6
Art. 4	PERIODO DI SERVIZIO DI VOLO ESTESO (SERVIZIO FRAZIONATO – SPLIT DUTY)	6
Art. 5	RIPOSO	7
Art. 6	ESTENSIONE DEL PERIODO DI SERVIZIO DI VOLO	8
Art. 7	RISERVA	9
Art. 8	VARIAZIONI	10
Art. 9	PERIODO DI SERVIZIO DI VOLO MASSIMO GIORNALIERO PER VOLI COMMERCIALI EFFETTUATI CON VELIVOLI A PILOTAGGIO SINGOLO	11
Art.10	DECORRENZA	12

Art. 1*Premessa*

1.1 In data 12 dicembre 2006, il Parlamento ed il Consiglio dell'Unione Europea, hanno approvato il Regolamento (CE) n. 1899/2006 che ha introdotto nel Regolamento (CEE) n. 3922/1991 l'Allegato III, "Requisiti tecnici comuni e procedure amministrative applicabili al trasporto commerciale mediante aeromobili – OPS 1: Trasporto aereo commerciale (velivoli)".

1.2 La normativa contenuta nel Regolamento (CE) n. 1899/2006 (OPS1), divenuta immediatamente applicabile negli Stati Membri a partire dal 16 luglio 2008, ha superato e sostituito le norme nazionali in materia, fatta salva la possibilità per ciascun Stato Membro di adottare o mantenere in vigore disposizioni nazionali in specifiche aree, nelle more che venga concluso il processo di *rulemaking* comunitario, basato su conoscenze scientifiche e sulle migliori prassi.

1.3 Ai sensi dell'Art. 8(4) del Regolamento (CE) n. 1899/2006, e successive modifiche, ciò è possibile per le seguenti norme dell'Allegato III, capo Q della OPS 1:

- OPS 1.1105 punto 6.1,
- OPS 1.1110 punti 1.3 e 1.4.1,
- OPS 1.1115 punti 1.1 e 1.2,
- OPS 1.1125 punto 2.1.

Inoltre, l'Allegato III, capo Q, consente alle Autorità di ciascun Stato Membro di stabilire disposizioni nazionali di dettaglio limitatamente alle seguenti norme:

- OPS 1.1090 punto 5.1.1,
- OPS 1.1095 punto 1.4,
- OPS 1.1105 punto 5.2,
- OPS 1.1110 punto 2.1,
- OPS 1.1125 punti 1.3 e 1.4.

Visto quanto riportato nel punto 1.1 della OPS 1.1105, l'Autorità Aeronautica Competente di ciascun Stato Membro stabilisce norme nazionali relative al periodo di servizio volo (FDP) massimo giornaliero applicabile ai voli commerciali effettuati con velivoli a pilotaggio singolo.

1.4 In seguito della Istituzione di EASA, il 5 ottobre 2012, la Commissione Europea ha pubblicato il Regolamento (EU) n. 965/2012 (denominato AirOps), applicabile a tutti gli Stati Membri dal 28 ottobre 2012, che modifica e integra la disciplina relativa alle operazioni di volo e stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo, ai sensi del Regolamento (CE) n. 216/2008.

Il 29 gennaio 2014 la Commissione Europea ha emanato il Regolamento (EU) n. 83/2014 che modifica il Regolamento (EU) n. 965/2012 ed introduce nella normativa AirOps la disciplina relativa ai limiti dei tempi di volo e di servizio e i requisiti di riposo per gli equipaggi di volo (sottoparte ORO.FTL), applicabile dal 18 febbraio 2016 alle operazioni CAT con velivoli.

1.5 In deroga a quanto sopra, la Commissione Europea ha escluso dall'applicabilità del Regolamento (EU) n. 83/2014 le operazioni commerciali di *airtaxi*, del servizio medico di emergenza e del trasporto commerciale effettuato con velivoli a pilotaggio singolo .

Tali operazioni continuano ad essere soggette al Capo Q dell'Annesso III del Regolamento (CEE) n. 3922/91, alle disposizioni integrative nazionali ed alle eventuali deroghe nazionali basate su valutazioni dei rischi di sicurezza effettuate dalle autorità competenti, fino alla stesura di nuova regolamentazione Comunitaria prevista dal *rulemaking* EASA.

Visto il quadro normativo sopra riportato, le disposizioni nazionali elaborate dall'ENAC nel presente Regolamento continuano ad avere valore legale.

Art. 2

Applicabilità

2.1 Le disposizioni del presente Regolamento sono applicabili agli equipaggi di volo impiegati in attività di trasporto commerciale con velivoli, presso gli Operatori nazionali che effettuato operazioni *airtaxi*, del servizio medico di emergenza e del trasporto commerciale di linea a pilotaggio singolo, ed integrano la regolamentazione inclusa nel Capo Q dell'Annesso III del Regolamento (CEE) n. 3922/91, in accordo all'art. 8.2 del Regolamento (UE) n. 965/2012, come modificato dal Regolamento (UE) n. 83/2014.

2.2 L'Art. 9 è applicabile ai piloti impiegati in attività di trasporto commerciale effettuato con velivoli a pilotaggio singolo in sostituzione del requisito OPS 1.1105, non applicabile a questa tipologia di operazioni.



Regolamento

Regolamento integrativo al Capo "Q" dell'Allegato III del
Reg. (CEE) n. 3922/1991

Ed. 2

pag. 6 di 12

Art. 3

Posizionamento

(rif. OPS 1.1105 punto 5.2)

3.1 Il periodo di servizio impiegato per il posizionamento quando al termine del trasferimento non è previsto il periodo di riposo minimo e vi è un impiego operativo in attività di volo, è computato al 100% al fine del calcolo del Periodo di Servizio di Volo (PSV).

Art. 4

Periodo di servizio di volo esteso (servizio frazionato – split-duty)

(rif. OPS 1.1105 punto 6.1)

4.1 Si definisce servizio frazionato (*split-duty*) un periodo di servizio di volo che comprende due o più tratte, una delle quali può essere di posizionamento che viene conteggiata come tratta di volo, separate da un intervallo che prevede un riposo minore del riposo minimo.

4.2 Il servizio frazionato (*split-duty*) si applica esclusivamente agli operatori di trasporto pubblico passeggeri che utilizzano velivoli con una configurazione approvata di posti passeggeri minori di 20.

4.3 Le tratte di volo totali non possono essere più di quattro.

4.4 Il limite di ore di servizio continuativo per *split-duty* è pari 18 ore.

4.5 Rispetto ai valori di cui alla OPS 1.1105 punti 1.3, 1.4 e 1.5, un PSV frazionato può essere esteso nella misura seguente:

Ore consecutive di riposo	Massima estensione di PSV consentita
minori di 3	nessuna estensione
3-10	un periodo uguale alla metà delle ore consecutive di riposo usufruito

4.6 Il periodo di riposo non include il tempo necessario per effettuare le operazioni post-volo e pre-volo relative alle tratte effettuate rispettivamente prima e dopo l'intervallo stesso.

4.7 Quando il periodo di riposo è minore o uguale a 6 ore, l'operatore deve mettere a disposizione dell'equipaggio, per riposare, un locale confortevole e non aperto al pubblico.

4.8 Se il periodo di riposo è superiore a 6 ore, l'operatore deve mettere a disposizione dell'equipaggio una stanza in un albergo.

Art. 5

Riposo

(rif. OPS 1.1110 punti 1.3, 1.4.1 e 2.1)

5.1 Voli che si sviluppano in aree geografiche interessanti più di tre fusi orari

5.1.1 Dopo un'attività di volo che si conclude in un aeroporto situato oltre il terzo fuso orario rispetto a quello dell'aeroporto di partenza, il membro di equipaggio non è adattato al fuso orario dell'aeroporto di arrivo.

5.1.2 In tale caso, allo scopo di compensare la difficoltà di recupero dalla fatica operativa, il riposo minimo deve essere incrementato di un'ora per ogni fuso orario attraversato fino a un massimo di 6 ore.

5.2 Su richiesta dell'operatore, l'ENAC può autorizzare una contenuta riduzione del riposo fuori sede a fronte di dimostrate e specifiche esigenze operative e di adeguate misure compensative.

5.2.1 Il riposo minimo può essere ridotto sotto le 10 ore se il precedente periodo di servizio/PSV è minore o uguale ad 8 ore.

5.2.2 In caso di riposo minimo ridotto fuori dalla base di servizio, l'operatore deve prevedere la possibilità di dormire per 8 ore, tenendo in debita considerazione le esigenze di trasferimento e le altre necessità fisiologiche.

5.3 L'operatore assicura che il riposo minimo di cui alla OPS 1.1110 e alle disposizioni integrative di cui al presente articolo sia aumentato periodicamente fino ad un periodo di riposo settimanale di 36 ore, incluse due notti locali, in modo che non intercorrano mai più di 168 ore tra la fine di un periodo di riposo settimanale e l'inizio del successivo. In deroga alla



Regolamento

Regolamento integrativo al Capo "Q" dell'Allegato III del
Reg. (CEE) n. 3922/1991

Ed. 2

pag. 8 di 12

OPS 1.1095, punto 1.9, la seconda notte locale può iniziare alle 20.00 se il periodo di riposo settimanale ha una durata di almeno 40 ore.

Art. 6

Estensione del Periodo di Servizio di Volo

(rif. OPS 1.1115 punti 1.1 e 1.2)

6.1 Rinforzo dell'equipaggio di condotta.

6.1.1 Quando a bordo sono presenti in servizio operativo membri d'equipaggio di condotta in numero superiore al numero minimo richiesto per le operazioni di volo del velivolo, il limite giornaliero del PSV previsto dalla OPS 1.1105 punto 1.3, con le eventuali riduzioni di cui ai punti 1.4 e 1.5, può essere aumentato fino ai seguenti valori:

- a) 3 ore se l'equipaggio di condotta è incrementato di un'unità;
- b) 5 ore se l'equipaggio di condotta è incrementato di due unità.

6.1.2 Tali incrementi sono consentiti a condizione che:

a) sia pianificabile un sufficiente ed ininterrotto periodo di riposo a bordo per ciascun membro di equipaggio di condotta ai comandi da usufruire su adeguati posti di riposo (lettini di tipo approvato o poltrone adeguatamente reclinabili e dotate di poggiatesta regolabile in altezza, separate dalla cabina di pilotaggio e isolate dai passeggeri);

b) il PSV comprenda un massimo di tre tratte per il caso 6.1.1 a) e due tratte per il caso 6.1.1 b);

c) la suddivisione dei tempi di servizio e di riposo a bordo sia bilanciata tra tutti i membri di equipaggio di condotta ai comandi e venga programmata all'inizio dell'attività di volo e conformemente applicata;

d) il membro di equipaggio di condotta che sostituisce il membro di equipaggio in riposo sia in possesso di qualificazioni professionali uguali o superiori a quelle previste dalla OPS 1.940 e relativa Appendice 1.

6.1.3 L'estensione del PSV si applica con simili criteri al tecnico di volo, se previsto nell'equipaggio minimo di condotta.

6.2 Equipaggio di cabina

6.2.1 Per singoli PSV, ove l'operatore metta a disposizione dei membri di equipaggio di cabina un numero adeguato di posti di riposo (lettini di tipo approvato o poltrone adeguatamente reclinabili, dotate di poggiatesta regolabile in altezza e isolate dai passeggeri), che permettano a ciascun membro dell'equipaggio di cabina di usufruire di un sufficiente periodo di riposo a bordo e fermo restando quanto previsto al punto 3 della OPS 1.1105, il limite giornaliero del PSV può essere esteso fino a quello previsto per l'equipaggio di condotta rinforzato.

6.2.2 L'estensione grazie al riposo durante il volo è consentita fino a 3 ore per un numero massimo di tre tratte e fino a 5 ore per un numero massimo di due tratte di volo.

6.2.3 Nei casi di cui sopra:

- a) la divisione dei tempi di servizio e di riposo a bordo deve essere bilanciata tra tutti i membri di equipaggio di cabina, programmata all'inizio dell'attività di volo e conformemente applicata;
- b) l'operatore deve stabilire e riportare sul Manuale delle Operazioni, per ogni tipo di aeromobile impiegato, il numero minimo dei membri di equipaggio di cabina che deve rimanere in servizio operativo durante i turni di riposo; tale numero non può in ogni caso essere inferiore al 50% del numero minimo di equipaggio di cabina previsto dalla OPS 1.990.

Art. 7

Riserva

(rif. OPS 1.1095 punto 1.4 e OPS 1.1125 punti 1.3, 1.4 e 2.1)

7.1 Riserva in aeroporto.

7.1.1 Il tempo di riserva massimo continuativo programmabile in aeroporto per ciascun membro di equipaggio è di 12 ore.

7.1.2 Il PSV massimo effettuabile a seguito di assegnazione di un volo durante il periodo di riserva corrisponde a quello della fascia oraria in cui avviene la presentazione per il servizio di riserva.

7.1.3 Quando il periodo di riserva in aeroporto non dà luogo all'assegnazione di un servizio di volo, esso deve essere seguito da un periodo minimo di riposo di durata uguale al periodo trascorso di riserva oppure 10 ore, quale dei due è maggiore.

7.1.4 Quando il periodo di riserva in aeroporto dà luogo all'assegnazione di un servizio di volo, esso deve essere conteggiato al 50% nel Periodo di Servizio di Volo per la parte eccedente le prime 6 ore. In tal caso, ai fini del calcolo del periodo minimo di riposo, il periodo di riserva in aeroporto è aggiunto al periodo di servizio di volo come prescritto dalla norma OPS 1.1110, punti 1.1 e 1.2.

7.2 Riserva presso l'abitazione o in albergo.

7.2.1 Il tempo di riserva massimo continuativo programmabile per ciascun membro d'equipaggio è di 14 ore.

7.2.2 Quando il periodo di riserva non dà luogo all'assegnazione di un servizio di volo, esso deve essere seguito da un periodo di riposo minimo di 8 ore.

7.2.3 Ai fini del rispetto dei limiti cumulativi periodici delle ore di servizio il tempo trascorso di riserva è conteggiato al 50% come servizio e cessa al momento dell'assegnazione di un servizio di volo.

7.2.4 Il PSV massimo effettuabile a seguito di assegnazione durante un periodo di riserva corrisponde a quello della fascia oraria di presentazione per il servizio di volo assegnato.

Art. 8

Variazioni

(rif. OPS 1.1090 punto 5.1.1)

8.1 Fermo restando il disposto dell'art. 8 del Regolamento n. 3922/1991, l'ENAC può concedere variazioni al capo "Q" dell'allegato III conformemente alla legislazione e alle procedure applicabili dello Stato Italiano e in consultazione con le parti interessate.



Regolamento

Regolamento integrativo al Capo "Q" dell'Allegato III del
Reg. (CEE) n. 3922/1991

Ed. 2

pag. 11 di 12

Art. 9

*Periodo di Servizio di Volo massimo giornaliero per voli commerciali effettuati con velivoli a pilotaggio singolo
(rif. OPS 1.1105 punto 1.1)*

9.1 Ai voli commerciali effettuati con velivoli a pilotaggio singolo si applica quanto di seguito riportato.

9.1.1 Il periodo di servizio massimo giornaliero di base per voli con pilota singolo è di 11 ore. Tali 11 ore sono ridotte di 30 minuti per tratta di volo a partire dalla terza tratta, con una riduzione massima di tre ore.

9.1.2 Entro il periodo di servizio massimo giornaliero, il tempo di volo massimo di ogni tratta è 2 ore se il velivolo è sprovvisto di autopilota o 4 ore se il velivolo è dotato di autopilota.

9.1.3 Quando il periodo di servizio di volo ha inizio nella WOCL, il periodo di servizio massimo giornaliero di cui al punto 9.1.1 viene ridotto del 100 % della sua sovrapposizione, fino a un massimo di tre ore.

9.1.4 Quando il periodo di servizio di volo termina durante la WOCL o è interamente compreso in essa, il periodo di servizio massimo giornaliero di cui al punto 9.1.1 viene ridotto del 50 % della sua sovrapposizione.

9.1.5 Gli orari previsti devono consentire di terminare i voli entro il periodo di servizio di volo massimo consentito. Per consentire il raggiungimento di questo risultato, l'operatore deve intervenire per modificare l'orario previsto o la composizione dell'equipaggio al più tardi quando verifica che il periodo di servizio di volo effettivo supera il periodo di servizio di volo massimo consentito per oltre il 33 % dei voli programmati nell'arco del periodo stagionale.

9.1.6 Il tempo impiegato per il posizionamento è considerato servizio. Il posizionamento successivo all'entrata in servizio ma precedente il volo è incluso quale parte nel periodo di servizio di volo ma non è calcolato quale tratta. Una tratta per il posizionamento immediatamente successiva a una tratta di volo in servizio operativo viene tenuta in considerazione per il calcolo del riposo minimo come definito ai punti 1.1 e 1.2 della norma OPS 1.1110.



Regolamento

Regolamento integrativo al Capo "Q" dell'Allegato III del
Reg. (CEE) n. 3922/1991

Ed. 2

pag. 12 di 12

Art. 10

Decorrenza

10.1 Il presente Regolamento emenda e sostituisce la precedente Edizione 1 ed entra in vigore dalla data della sua pubblicazione.