



REGOLAMENTO

REQUISITI NAZIONALI SULLE OPERAZIONI AEREE

Edizione n° 1, Revisione n° // del 06/11/2025

[illegible]

SOMMARIO

CAPO I – REQUISITI GENERALI.....	5
Art. 1 – Finalità e oggetto.....	5
Art. 2 – Ambito di efficacia	5
Art. 3 – Definizioni normative	8
Art. 4 – Rilievi e azioni correttive.....	12
Art. 5 – Metodi di rispondenza	14
Art. 6 – Esenzioni	14
Art. 7 – Tariffe, diritti aeroportuali e altri compensi dovuti.....	15
Art. 8 – Disposizioni sanzionatorie	16
Art. 9 – Disposizioni abrogative e transitorie	16
Art. 10 – Decorrenza	17
CAPO II – OPERAZIONI AEREE ANTINCENDIO E ALTRE OPERAZIONI AEREE SVOLTE NELL'INTERESSE PUBBLICO	18
Art. 11 – Certificato di Operatore Aereo Nazionale (COAN).....	18
Art. 12 – Requisiti applicabili.....	20
Art. 13 – Aeromobili	21
Art. 14 – Noleggio e locazione	22
Art. 15 – Requisiti di nazionalità ed economico-finanziari per lo svolgimento di attività antincendio.....	24
Art. 16 – Modifiche relative al COAN	25
Art. 17 – Mantenimento della validità del COAN	26
CAPO III – AEROMOBILI ALLEGATO I E AEROMOBILI OPT-OUT	27
Art. 18 – Operazioni non commerciali.....	27
Art. 19 – Operazioni commerciali.....	28
Art. 20 – Operazioni effettuate da organizzazioni di addestramento	33
Art. 21 – Casi particolari	33
Art. 22 – Approvazioni Specifiche	34
CAPO IV – OPERAZIONI SPECIALIZZATE COMMERCIALI CONDOTTE DA OPERATORI DI PAESI ESTERI.....	35

Art. 23 – Operazioni specializzate commerciali di operatori che non siano stabiliti, residenti o aventi il luogo principale delle attività nel territorio dello Stato Italiano35

CAPO V – ALTRI ASPETTI DELLE OPERAZIONI AEREE.....37

Art. 24 – Limiti dei tempi di volo e di servizio e requisiti sui tempi di riposo37

Art. 25 – Attività marginali37

Art. 26 – Voli dimostrativi o per competizione37

Art. 27 – Targhette e marcature velivoli adibiti ad operazioni CAT38

Art. 28 – Voli DOA/POA e di trasferimento.....38

Allegato A – Limiti dei tempi di volo e di servizio e requisiti sui tempi di riposo per i membri di equipaggi di condotta impiegati in operazioni specializzate commerciali e in operazioni aeree antincendio ed altre operazioni aeree svolte nell’interesse pubblico.
.....39

Allegato B – Disposizioni in materia di tempi di volo e di servizio per i membri di equipaggio di condotta impiegati in operazioni non commerciali con aeromobili complessi.....52

CAPO I – REQUISITI GENERALI

Art. 1 – Finalità e oggetto

1. Il presente regolamento stabilisce i requisiti operativi applicabili alle operazioni aeree che non rientrano nel regolamento (UE) n. 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile e relativi regolamenti di implementazione.
2. Il regolamento stabilisce inoltre alcuni requisiti operativi affidati alla competenza delle Autorità nazionali dalla normativa europea sulle operazioni di volo.

Art. 2 – Ambito di efficacia

1. Il presente regolamento stabilisce le norme relative alle seguenti tipologie di operazioni:
 - a) operazioni aeree antincendio e altre operazioni aeree svolte nell'interesse pubblico, di cui all'articolo 2, comma 3 lettera (a) del regolamento (UE) n. 2018/1139, effettuate nello spazio aereo soggetto alla sovranità dello Stato Italiano;
 - b) operazioni diverse da quelle di cui alla precedente lettera a) effettuate con aeromobili di cui all'articolo 2 comma 3 lettera (d) del Regolamento (UE) n. 2018/1139 (aeromobili "allegato I"), o con aeromobili che rientrano nelle previsioni della decisione ENAC-DG-03/02/2021-0012128-P adottata e notificata da ENAC ai sensi degli articoli da 2 comma 8 a 2 comma 11 del Regolamento (UE) n. 2018/1139 (aeromobili "OPT-OUT"), immatricolati:
 - (i) nel Registro Aeronautico Nazionale (RAN), purché e nella misura in cui lo Stato Italiano non abbia trasferito le proprie competenze in applicazione della convenzione di Chicago ad un paese estero e l'aeromobile non sia operato da un operatore di aeromobili di un paese estero;
 - (ii) in altri paesi e impiegati in entrata, all'interno o in uscita dal territorio dello Stato Italiano da un operatore di aeromobili stabilito, residente o avente il luogo principale delle attività nel territorio dello Stato Italiano;

c) operazioni specializzate commerciali di aeromobili non soggette ai regolamenti di attuazione del regolamento (UE) n. 2018/1139 effettuate in entrata, all'interno o in uscita dal territorio dello Stato Italiano da parte di un operatore che non sia stabilito, residente o avente il luogo principale delle attività nel territorio dello Stato Italiano.

2. Il presente regolamento stabilisce inoltre:

- a) le norme relative alle limitazioni dei tempi di volo e di servizio ed i requisiti sui tempi di riposo applicabili alle operazioni di cui al comma 1 nonché alle operazioni non commerciali con aeromobili complessi effettuate ai sensi dell'allegato VI (Parte-NCC) del regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione del 5 ottobre 2012 e alle operazioni specializzate effettuate ai sensi dell'allegato VIII (Parte-SPO) del suddetto regolamento;
- b) i requisiti relativi ad alcune tipologie di targhette e marcature sui velivoli omologati nella categoria "*Large Aeroplane*" impiegati da operatori nazionali nel trasporto aereo commerciale (CAT);
- c) i requisiti addizionali rimessi all'Autorità competente dal regolamento (UE) n. 965/2012, dal regolamento (UE) n. 2018/1976 della Commissione del 14 dicembre 2018 e dal regolamento (UE) n. 2018/395 della Commissione del 13 marzo 2018, ai fini della conduzione di talune operazioni di volo.

3. È esclusa l'applicabilità del presente regolamento alle operazioni di cui al comma 1, lettera a), che:

- a) sono effettuate con aeromobili non immatricolati in accordo all'Annesso 7 ICAO; o
- b) sono effettuate per cause eccezionali determinate dalle amministrazioni preposte dello Stato sulla base di convenzioni internazionali di protezione civile firmate dall'Italia o del meccanismo di protezione civile dell'Unione Europea;

4. È esclusa l'applicabilità del presente regolamento alle operazioni svolte dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco con proprio personale e propri mezzi.

Tali operazioni possono essere disciplinate da specifici atti d'intesa stipulati con l'ENAC.

5. È esclusa l'applicabilità del presente regolamento alle operazioni condotte con aeromobili di dogana, oppure condotte dalle Forze di Polizia di Stato con proprio personale e propri mezzi, nonché alle operazioni condotte con gli aeromobili di cui all'articolo 744 comma 4 del Codice della Navigazione.

Tali operazioni possono essere disciplinate da specifici atti d'intesa stipulati con l'ENAC.

6. È inoltre esclusa l'applicabilità del presente Regolamento alle operazioni condotte con aeromobili militari e al personale della Difesa impegnati in operazioni di Difesa e Sicurezza militare dello Stato disciplinate secondo le speciali regolamentazioni adottate dall'Autorità per l'Aviazione Militare, nonché agli aeromobili e alle organizzazioni coinvolti in tali operazioni.

7. È esclusa l'applicabilità del presente regolamento alle operazioni condotte con mezzi aerei a pilotaggio remoto o con apparecchi costruiti per il volo da diporto o sportivo compresi nei limiti indicati nell'allegato alla legge 25 marzo 1985, n.106 "Disciplina del volo da diporto o sportivo" e relativi regolamenti di attuazione.

8. Le operazioni aeree antincendio e altre operazioni aeree similari svolte nell'interesse pubblico, effettuate nello spazio aereo soggetto alla sovranità di altri Stati, possono essere svolte in accordo alle pertinenti regolamentazioni operative locali, senza obblighi a carico dell'ENAC in merito ai loro contenuti ed alla relativa sorveglianza, fatto salvo il rispetto delle norme di aeronavigabilità ENAC e EASA come applicabili, nonché salvo diversi accordi stipulati tra ENAC e l'Autorità Aeronautica dello Stato ove tali operazioni vengono svolte.

9. ENAC ha facoltà di riconoscere certificati o dichiarazioni emesse da stati esteri relativamente ad operazioni specializzate commerciali condotte, a carattere temporaneo, all'interno dello Spazio Aereo nazionale, non disciplinate dalla normativa nazionale o unionale.

10. Le Amministrazioni dello Stato hanno facoltà di svolgere o far svolgere operazioni di cui al precedente comma 1 lettera a) con aeromobili di loro proprietà registrati nel RAN, al di fuori dell'ambito di applicazione del presente regolamento. Tali operazioni sono svolte in accordo all'articolo 748 del Codice della Navigazione.

In tal caso, al fine di evitare incertezze riguardo al regime di ciascun volo e sovrapposizioni con l'attività di sorveglianza dell'ENAC:

- a) l'Amministrazione competente comunica ad ENAC l'inizio e il termine dei voli effettuati sotto la propria completa responsabilità;
- b) l'operatore aereo comunica ad ENAC con la massima tempestività ogni modifica alla configurazione degli aeromobili, superamento dei limiti previsti dal manuale di volo, inconvenienti e deviazioni rispetto alle procedure approvate per la gestione della aeronavigabilità che dovessero eventualmente avvenire durante il periodo di operazioni effettuate ai sensi dell'articolo 748 del Codice della Navigazione;
- c) l'operatore aereo riporta sulle corrispondenti pagine del Quaderno Tecnico di Bordo degli aeromobili interessati all'effettuazione dei voli in parola, la seguente dicitura:

“volo operato ex art. 748 C.d.N.”;

- d) una volta cessata l'esigenza, ricevuta la citata comunicazione, sarà possibile il rientro automatico degli aeromobili sotto la sorveglianza dell'ENAC senza alcuna attività di verifica da parte dell'ENAC.

Resta facoltà dell'ENAC sospendere o revocare la certificazione COAN nel caso di esigenze di lunga durata da parte dell'Amministrazione.

Art. 3 – Definizioni normative

1. Ai fini del presente regolamento sono adottate le definizioni riportate nei regolamenti (UE) n. 2018/1139, n. 965/2012, n. 2018/1976 e n. 2018/395, con le integrazioni riportate di seguito.

2. Operazione aerea antincendio: operazione aerea diretta alla lotta antincendio, compresi i voli di osservazione e rilevamento incendi, spargimento sostanze estinguenti o ritardanti, trasporto di personale specialista antincendio (*task specialist*) direttamente associato alle attività di supporto alle operazioni antincendio, addestramento in volo finalizzato alla lotta antincendio.

Ai fini del presente regolamento, nella definizione rientrano anche i voli che si svolgono immediatamente prima ed immediatamente dopo tali operazioni e che sono ad esse direttamente connessi.

3. Apparecchi per il volo da diporto e sportivo: gli “apparecchi” compresi nei limiti indicati nel decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti del 22 novembre 2010 (pubblicato in GU. n. 287 del 9 dicembre 2010), allegato annesso alla legge 25 marzo 1985, n. 106 “Disciplina del volo da diporto e sportivo”, e modificato integralmente dal decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili del 10 dicembre 2021 n. 503.

4. Aeromobili OPT-OUT: gli aeromobili, i componenti che sono o intendono essere su di essi installati, e i loro equipaggiamenti non-installati che rientrano nelle previsioni della decisione ENAC-DG-03/02/2021-0012189-P, adottata e notificata da ENAC ai sensi degli articoli da 2(8) a 2(11) del Regolamento (UE) n. 2018/1139, pubblicata con avviso ENAC-DG-03/02/2021-0012128-P, che rettifica e sostituisce la precedente decisione ENAC-DG-14/10/2020-0099289-P, ma che non sono considerati apparecchi per il volo da diporto e sportivo.

(Le definizioni dalla n. 5 alla n. 23 sono relative agli allegati A e B)

5. Alloggio: ai fini dello stand-by in aeroporto/base delle operazioni, un posto silenzioso, tranquillo e confortevole non aperto al pubblico, dotato di un dispositivo per la regolazione della temperatura e dell'intensità della luce, arredato in modo adeguato tale da consentire a un membro d'equipaggio la possibilità di riposare, con capacità sufficiente per tutti i membri d'equipaggio presenti contemporaneamente.

6. Acclimatato: uno stato in cui l'orologio biologico circadiano di un membro dell'equipaggio è sincronizzato con il fuso orario in cui si trova. Un membro dell'equipaggio è considerato acclimatato quando si trova entro un fuso orario di 2 ore che circonda l'ora locale del punto di partenza. Ulteriori informazioni al requisito ORO.FTL.105 del regolamento (EU) 965/2012.

7. Servizio notturno: un periodo di servizio che sconfina in una porzione del periodo tra le ore 02:00 e le ore 04:59 nel fuso orario al quale il membro d'equipaggio è acclimatato.

8. Periodo di servizio (*Duty Period* – DP): un periodo che inizia quando il membro d'equipaggio è tenuto a presentarsi o iniziare un servizio su richiesta dell'operatore e termina quando quella persona è libera da ogni servizio, incluso il servizio post-volo. Ai fini del calcolo del periodo massimo cumulativo e del calcolo del periodo di riposo, è inoltre considerato “periodo di servizio (DP)” ogni impiego che un membro d'equipaggio svolge su richiesta dell'operatore, tra cui il lavoro amministrativo in ufficio, l'impartire o ricevere addestramento e/o controllo teorico o pratico al simulatore, il posizionamento, qualsiasi impiego presso

l'aeroporto/base delle operazioni inclusi i periodi di *standby* in aeroporto/base delle operazioni.

9. Periodo di servizio di volo (*Flight Duty Period – FDP*): un periodo che inizia quando un membro d'equipaggio è tenuto a presentarsi per l'impiego in attività di volo, che può includere una tratta o una serie di tratte o missioni, e termina quando l'aeromobile si ferma e vengono spenti i motori, alla fine dell'ultima tratta o missione nella quale il membro d'equipaggio presta servizio come membro d'equipaggio operativo.

10. Tempo di volo:

- per i velivoli, il tempo dal momento in cui l'aeromobile comincia a muoversi dal parcheggio ai fini del decollo, fino a quando si ferma al posto di parcheggio assegnato e vengono spenti tutti i motori o eliche;
- per gli elicotteri, il tempo totale dal momento in cui le pale del rotore dell'elicottero iniziano a ruotare allo scopo di decollare, fino al momento in cui l'elicottero si arresta al posto di parcheggio assegnato e le pale del rotore sono ferme;

11. Base di servizio: il luogo assegnato dall'operatore dal quale il membro d'equipaggio normalmente inizia e finisce un periodo di servizio o una serie di periodi di servizio.

12. Aeroporto/base delle operazioni: il luogo da cui inizia e termina il servizio.

13. Giorno locale: un periodo di ventiquattro ore avente inizio alle 00:00 ora locale.

14. Notte locale: un periodo di otto ore tra le 22:00 e le 8:00 ora locale.

15. Membro di equipaggio in servizio operativo: un membro d'equipaggio che presta servizio in un aeromobile durante un volo o servizio di allarme.

16. Posizionamento: il trasferimento di un membro d'equipaggio non in servizio operativo, da un luogo ad un altro, su ordine dell'operatore, escluso:

- il tempo di trasferimento dal domicilio al luogo designato dove il membro d'equipaggio deve presentarsi e viceversa, nonché;
- il tempo di trasferimento locale da un luogo di riposo al luogo dove ha inizio il servizio e viceversa.

17. Periodo di riposo: un periodo di tempo continuo, non interrotto e definito, successivo o precedente un servizio (DP o FDP), durante il quale un membro d'equipaggio è libero da qualsiasi tipo di impiego, servizio, servizio di allarme, *standby*.

18. Periodo di riposo esteso ricorrente, un periodo di riposo di almeno 36 ore consecutive, incluse due notti locali. In ogni caso, il periodo che intercorre tra due periodi di riposo estesi ricorrenti non deve essere superiore a 168 ore. Il periodo di riposo esteso ricorrente deve essere aumentato a 2 giorni locali due volte al mese.
19. Giorno singolo libero dal servizio: al fine di conformarsi alla direttiva 2000/79/CE del Consiglio europeo del 27 novembre 2000, un periodo di tempo libero da ogni servizio e standby che consiste in un giorno e due notti locali, notificato in anticipo. Un periodo di riposo può essere incluso come parte del giorno singolo libero dal servizio.
20. Servizio di allarme: un periodo di tempo definito durante il quale un membro d'equipaggio è chiamato dall'operatore ad essere disponibile presso l'aeroporto/base delle operazioni per ricevere l'assegnazione di un FDP, con una definita prontezza operativa tale da non permettere di usufruire di un alloggio o di altre infrastrutture per il riposo o lo svago presso l'aeroporto/base delle operazioni.
21. Stand-by in aeroporto/ base delle operazioni: un periodo di tempo definito, diverso dal servizio di allarme, durante il quale un membro d'equipaggio è chiamato dall'operatore ad essere disponibile in aeroporto per ricevere un'assegnazione di un FDP, posizionamento o altro servizio.
22. Altro stand-by: un periodo di tempo definito, diverso dal servizio di allarme, durante il quale un membro d'equipaggio è chiamato dall'operatore ad essere disponibile presso il domicilio o altra sede di dimora temporanea per ricevere un'assegnazione di un FDP, posizionamento o altro servizio.
23. Finestra del ciclo circadiano inferiore (Window of Circadian Low — WOCL): il periodo tra le ore 02.00 e le ore 05.59 nel fuso orario al quale un membro d'equipaggio è acclimatato.

Art. 4 – Rilievi e azioni correttive

1. L'ENAC emana un rilievo di livello 1 quando viene riscontrata una non rispondenza significativa ai requisiti del presente regolamento, alle procedure e manuali dell'operatore o alle condizioni dell'approvazione, che riduce la sicurezza o mette in serio pericolo la sicurezza del volo. I rilievi di livello 1 includono:

- a) l'impossibilità per l'ENAC di accedere alle strutture dell'operatore (locali, aeromobili, documentazione, registrazioni, dati, procedure o materiali pertinente l'attività oggetto della certificazione) durante il normale orario di lavoro e dopo due richieste scritte;
- b) l'ottenimento o il mantenimento della validità della certificazione dell'operatore, falsificando la documentazione presentata;
- c) evidenza di negligenza o di utilizzo fraudolento della certificazione dell'organizzazione;
- d) la mancanza di un dirigente responsabile (*accountable manager*).

2. L'ENAC emana un rilievo di livello 2 quando viene riscontrata una non rispondenza ai requisiti applicabili del presente regolamento, alle procedure e manuali dell'operatore o alle condizioni dell'approvazione, che potrebbe ridurre la sicurezza o mettere in pericolo la sicurezza del volo.

3. Quando viene riscontrata una non rispondenza nel corso dell'attività di sorveglianza o con qualsiasi altro mezzo, l'ENAC, ferme restando eventuali ulteriori iniziative previste dai regolamenti vigenti e corrispondenti norme attuative, comunica il risultato all'operatore per iscritto e chiede di stabilire le cause che sono alla base delle non conformità nonché un piano di azioni correttive dirette a correggere la non rispondenza che è stata individuata. Se del caso, l'ENAC informa lo Stato nel quale l'aeromobile è registrato.

- a) nel caso di rilievi di livello 1, l'ENAC adotta immediate ed opportune misure per proibire o limitare le attività e, se del caso, revocare il certificato, l'autorizzazione o l'approvazione specifica o limitarla o sospenderla in tutto o in parte, a seconda della gravità del rilievo di livello 1, fino a quando l'operatore non abbia adottato con successo le azioni correttive necessarie;

b) nel caso di rilievi di livello 2, l'ENAC:

- (i) concede all'organizzazione un determinato periodo per porre in atto le azioni correttive adeguate alla natura del rilievo che, in ogni caso, inizialmente non può superare i tre mesi;
- (ii) valuta le cause che sono alla base della non conformità ed il piano di implementazione delle azioni correttive proposti dall'operatore e, se in seguito a tale esame conclude che essi sono sufficienti a correggere la non rispondenza, li accetta;
- (iii) entro il termine del periodo di cui al punto (i), a seconda della natura del rilievo ed a seguito della richiesta motivata dell'organizzazione, può prorogare il periodo di tre mesi sulla base di un piano soddisfacente di azioni correttive debitamente approvato;

4. Nel caso in cui un operatore non sottoponga un piano di azioni correttive accettabile, o non esegua le azioni correttive entro il periodo di tempo accettato o prorogato dall'ENAC, il rilievo è innalzato a rilievo di livello 1 e vengono intraprese le azioni di cui al comma 3, lettera a).

5. Se, durante l'attività ispettiva o tramite altri mezzi ENAC riscontra evidenze che dimostrano una non conformità ai requisiti applicabili da parte di una persona titolare di licenza di volo, certificato, abilitazione o attestato rilasciati in conformità al Regolamento (UE) n. 2018/1139 ed alle sue norme di attuazione, ENAC agisce in accordo alle disposizioni del Regolamento (EU) No 1178/2011, Annesso VI parte-ARA ed in accordo alla normativa Nazionale in materia di provvedimenti disciplinari e sanzionatori.

6. Se, durante l'attività ispettiva o tramite altri mezzi ENAC riscontra evidenze che dimostrano una non conformità ai requisiti applicabili da parte di una persona soggetta alla disciplina del presente Regolamento non in possesso di licenza di volo, certificato, abilitazione o attestato, ENAC adotta le misure necessarie per impedire il persistere di tale non conformità.

Art. 5 – Metodi di rispondenza

1. Sono ritenuti accettabili i rispettivi metodi accettabili di rispondenza stabiliti e pubblicati da EASA per i requisiti applicabili dei regolamenti (UE) adottati dal presente regolamento che non siano in contrasto con altra normativa emessa dall'ENAC.
2. Metodi alternativi di rispondenza rispetto a quelli di cui al comma 1 o a quelli pubblicati da ENAC sul sito web istituzionale possono essere utilizzati dall'operatore per stabilire la rispondenza al regolamento.
3. L'operatore detentore di un certificato COAN che desideri utilizzare dei metodi di rispondenza alternativi rispetto a quelli di cui al comma 1 per stabilire la rispondenza al regolamento, prima della loro messa in atto, fornisce all'ENAC una descrizione completa dei suddetti metodi alternativi di rispondenza e dei motivi per la loro adozione nonché una valutazione dei rischi a cui è soggetto l'operatore. La descrizione include le revisioni dei manuali e/o delle procedure interessate, nonché una relazione che dimostri l'ottemperanza al regolamento. L'operatore può applicare tali metodi alternativi di rispondenza dopo aver ottenuto formale approvazione dell'ENAC.
4. All'operatore soggetto ad autorizzazione di operazioni commerciali specializzate ad alto rischio (SPO HR) di cui al Capo III del presente regolamento, che desideri utilizzare dei metodi di rispondenza alternativi rispetto a quelli di cui al comma 1 per stabilire la rispondenza al regolamento e che hanno impatto sulle procedure operative standard incluse nella autorizzazione, si applica quanto stabilito al comma 3. Nel caso di utilizzo di metodi alternativi di rispondenza che incidono solo sulla parte dichiarata della sua organizzazione e attività si applica quanto stabilito al comma 5.
5. Gli operatori di cui al Capo III tenuti a dichiarare la propria attività all'ENAC, notificano l'elenco dei metodi alternativi di rispondenza utilizzati per stabilire la conformità al presente regolamento.

Art. 6 – Esenzioni

1. In caso di circostanze imprevedibili urgenti o di comprovate esigenze operative di una persona fisica o giuridica soggetta al presente regolamento, ENAC può concedere un'esenzione ai requisiti applicabili del presente regolamento e dei relativi allegati, purché il soggetto richiedente ne faccia formale richiesta e dimostri che sono soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

- a) non è possibile affrontare adeguatamente le circostanze o esigenze conformemente ai requisiti applicabili;
- b) sono garantite sicurezza e protezione dell'ambiente, ove necessario, mediante l'applicazione di misure di attenuazione e mitigazione;
- c) nella misura del possibile, è valutata ogni possibile distorsione delle condizioni di mercato conseguente alla concessione dell'esenzione; e
- d) l'esenzione è limitata, per ambito e durata, a quanto strettamente necessario ed è applicata in modo non discriminatorio.

2. A seguito delle valutazioni delle condizioni riportate al comma 1, ENAC può concedere all'operatore l'esenzione richiesta tramite un provvedimento nel quale sono riportate le limitazioni e le condizioni supplementari ritenute necessarie.

Art. 7 – Tariffe, diritti aeroportuali e altri compensi dovuti

- 1. Alle prestazioni derivanti dal presente regolamento, si applicano le disposizioni del "Regolamento per le Tariffe" emesso da ENAC.
- 2. L'esenzione da diritti aeroportuali, canoni concessori, tariffe di terminale e da qualsiasi altro onere si applica agli aeromobili equiparati a quelli di Stato con provvedimento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai sensi dell'articolo 746, comma 1 del Codice della Navigazione, specificamente individuati dal Ministero medesimo, nei modi riportati nel comma 2 articolo 746 del Codice della Navigazione, indicando le marche di immatricolazione ed il periodo di validità tra le limitazioni del provvedimento di equiparazione.
- 3. La violazione del comma 2 è sanzionata a norma dell'articolo 8.

Art. 8 – Disposizioni sanzionatorie

1. La violazione delle disposizioni del presente regolamento e di quelle in esso richiamate è sanzionata a norma delle disposizioni penali e disciplinari di cui alla Parte III del Codice della Navigazione.
2. Le sanzioni amministrative e pecuniarie, nonché le misure interdittive della limitazione della sospensione e della revoca, sono adottate nei termini e nei modi previsti dal Regolamento ENAC "Esercizio del potere sanzionatorio per la violazione del Regolamento (UE) n. 2018/1139 e Regolamento (UE) n. 255/2010".

Art. 9 – Disposizioni abrogative e transitorie

1. Il presente regolamento abroga il regolamento "Requisiti relativi alle operazioni aeree antincendio nonché ad aspetti delle operazioni specializzate e non commerciali non compresi nel regolamento (UE) 965/2012" del 17 novembre 2017.
2. I certificati di operatore aereo antincendio in corso di validità alla data di entrata in vigore del presente regolamento, emessi in accordo al regolamento "Requisiti relativi alle operazioni aeree antincendio nonché ad aspetti delle operazioni specializzate e non commerciali non compresi nel regolamento (UE) 965/2012" del 17 novembre 2017, sono considerati rispondenti al presente regolamento fino a nuova emissione ed includono l'autorizzazione a condurre le operazioni di cui al comma 4, punti a) e b) dell'articolo 11 al di sotto delle altezze minime previste dal requisito SERA.5005 del Regolamento (UE) n. 923/2012 (SERA) nelle aree interessate a tali operazioni. Tale autorizzazione è valida anche quando le suddette operazioni vengono simulate ai fini di addestramento e controllo.
3. Le Dichiarazioni presentate alla data di entrata in vigore del presente regolamento in accordo al regolamento "Requisiti relativi alle operazioni aeree antincendio nonché ad aspetti delle operazioni specializzate e non commerciali non compresi nel regolamento (UE) 965/2012" del 17 novembre 2017, sono considerate rispondenti al presente regolamento.
4. Gli elenchi Approvazioni Specifiche emessi, alla data di entrata in vigore del presente regolamento, in accordo al regolamento "Requisiti relativi alle operazioni aeree antincendio nonché ad aspetti delle operazioni specializzate e non commerciali non compresi nel regolamento (UE) 965/2012" del 17 novembre 2017, sono considerati rispondenti al presente regolamento fino a nuova emissione.

5. Le Autorizzazioni di Operazioni Commerciali Specializzate ad Alto Rischio emesse alla data di entrata in vigore del presente regolamento, in accordo al regolamento “Requisiti relativi alle operazioni aeree antincendio nonché ad aspetti delle operazioni specializzate e non commerciali non compresi nel regolamento (UE) 965/2012” del 17 novembre 2017, sono considerate rispondenti al presente regolamento fino a nuova emissione.

6. Il presente regolamento abroga il Regolamento Tecnico dell'ENAC Titolo III/30 Capitoli A, B e C.

7. Qualsiasi riferimento ai requisiti regolamentari richiamati al comma 1 ed al comma 6, presente in altra regolamentazione nazionale alla data di entrata in vigore del presente regolamento, è da intendersi parimenti sostituito dalle previsioni del presente regolamento che disciplinano le medesime materie.

Art. 10 – Decorrenza

1. Il presente regolamento entra in vigore al trentesimo giorno dalla data di pubblicazione sul sito istituzionale dell'ENAC.

**CAPO II – OPERAZIONI AEREE ANTINCENDIO E ALTRE OPERAZIONI AEREE
SVOLTE NELL'INTERESSE PUBBLICO**

Art. 11 – Certificato di Operatore Aereo Nazionale (COAN)

1. Prima di avviare le operazioni di cui all'articolo 2 comma 1, lettera a), l'operatore chiede ed ottiene il rilascio di un COAN da parte dell'ENAC.
2. Il richiedente fornisce all'ENAC la prova:
 - a) di soddisfare i requisiti stabiliti agli articoli 12, 13, 14 e 15 del presente regolamento;
 - b) di avere la sede legale o una stabile organizzazione in Italia (filiale, succursale, agenzia), come risultante da iscrizione presso la Camera di Commercio o, per gli Enti Pubblici, dall'atto costitutivo;
 - c) che, fatto salvo quanto stabilito negli accordi di libero scambio sottoscritti dall'Unione Europea, il rappresentante legale ed i componenti l'organo amministrativo sono cittadini di Stati membri dell'Unione Europea e che non sono stati condannati, in via definitiva, per reati che incidono sulla moralità professionale;
 - d) che l'organizzazione e il sistema di gestione risultano idonei e adeguati alle dimensioni e alla portata delle operazioni;
 - e) di avere nella propria disponibilità almeno un aeromobile a titolo di proprietà od in base ad un contratto di utilizzazione, che attribuisca il diritto al godimento del bene in via esclusiva (*dry lease in*), rispondente ai requisiti di registrazione e di aeronavigabilità di cui all'articolo 13 comma 1 o 2, ed idoneo per le operazioni richieste;
 - f) di soddisfare gli applicabili requisiti relativi alla aeronavigabilità continua e manutenzione degli aeromobili stabiliti dall'ENAC;
 - g) di rispettare i requisiti assicurativi di cui al regolamento (CE) n. 785/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004, relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili e successive modifiche.

3. La richiesta di rilascio o modifica del COAN è effettuata nella forma e nelle modalità stabilite dall'ENAC. La documentazione necessaria per attestare la rispondenza ai requisiti del presente regolamento, comprensiva di una copia del Manuale delle Operazioni e delle Procedure Operative Standard, è trasmessa all'ENAC in allegato alla richiesta.

4. L'ENAC rilascia il COAN quando ritiene che l'operatore aereo abbia dimostrato la rispondenza ai requisiti regolamentari applicabili.

La Specifica delle Operazioni allegata al COAN riporta l'indicazione delle operazioni autorizzate all'operatore, che possono comprendere:

- a) osservazione e rilevamento incendi;
- b) spargimento sostanze estinguenti o ritardanti;
- c) trasporto di personale specialista antincendio (*task specialist*), direttamente associato alle attività di supporto alle operazioni antincendio;
- d) operazioni di trasporto di personale e materiale delle Amministrazioni dello Stato, per missioni di emergenza, soccorso pubblico e difesa civile;
- e) le altre tipologie di operazioni stabilite da ENAC.

Le operazioni di cui al comma 4, punti a) e b), sono autorizzate al di sotto delle altezze minime previste dal requisito SERA.5005 del Regolamento (UE) n. 923/2012 (SERA), nelle aree interessate a tali operazioni. Tale autorizzazione è valida anche quando le suddette operazioni vengono simulate ai fini di addestramento e controllo.

Art. 12 – Requisiti applicabili

1. Gli operatori aerei di velivoli ed elicotteri di cui all'articolo 2 comma 1, lettera a), ottemperano alle pertinenti disposizioni contenute negli allegati III (Parte ORO), V (Parte-SPA) e VIII (Parte SPO) del regolamento (UE) n. 965/2012, applicabili alle operazioni specializzate commerciali, con le integrazioni e le modifiche specificate nel presente regolamento e alle altre norme applicabili.
2. Laddove, nelle disposizioni richiamate al comma 1, viene fatto riferimento all'autorità competente, deve intendersi l'ENAC.
3. Laddove, nelle disposizioni richiamate al comma 1, viene fatto riferimento ai paesi terzi, deve intendersi qualsiasi stato estero.
4. L'operatore, prima di avviare le operazioni di cui all'articolo 2 comma 1, lettera a), chiede ed ottiene, in sostituzione della dichiarazione e dell'autorizzazione previste dal regolamento (UE) n. 965/2012 agli articoli ORO.DEC.100 e ORO.SPO.110, l'emissione da parte dell'ENAC di un Certificato di Operatore Aereo Nazionale (COAN), in accordo a quanto stabilito dal presente regolamento.
5. Nel caso di operazioni in accordo al comma 4, lettera d), dell'articolo 11 che prevedono la presenza a bordo di persone non aventi la funzione di specialista di attività (*task specialist*), l'operatore di aeromobili complessi e non complessi ottempera, in aggiunta a quanto riportato al comma 1, ai seguenti articoli dell'allegato VI (Parte NCC) del regolamento (UE) n. 965/2012:
 - NCC.OP.131 «Regime in materia di combustibile/energia — linee guida per la pianificazione e per la ripianificazione in volo del combustibile/dell'energia — velivoli ed elicotteri» (in sostituzione di SPO.OP.131),
 - NCC.OP.135 «Stivaggio del bagaglio e delle merci»,
 - NCC.OP.140 «Informazioni ai passeggeri»,
 - NCC.OP.165 «Trasporto di passeggeri»,
 - NCC.OP.170 «Preparazione della cabina passeggeri e delle aree di servizio»,
 - NCC.IDE.A/H.185 «Segnali 'Allacciare le cinture di sicurezza e vietato fumare'»,
 - NCC.IDE.A.145 «Sistema meteorologico di bordo» (in sostituzione di SPO.IDE.A.132),
 - NCC.IDE.A.206 «Asce di salvataggio e piedi di porco»,

- NCC.IDE.H.227 «Canotti di salvataggio», comma (b)(2).

Per le attività oggetto del presente comma, è esclusa l'applicabilità delle previsioni contenute in SPO.OP.195 comma (b) e SPO.IDE.A/H.175 comma (c) ed il foglio di carico e centraggio di cui allo SPO.POL.110 è predisposto prima di ciascun volo.

6. Le operazioni sono condotte nel rispetto delle norme sui limiti dei tempi di volo e di servizio e requisiti sui tempi di riposo contenuti nell'allegato A.

Art. 13 – Aeromobili

1. Gli aeromobili impiegati nelle operazioni di cui all'articolo 2 comma 1, lettera a), sono registrati in Italia o nel registro di altro Stato membro dell'Unione Europea, sono di proprietà o nella esclusiva disponibilità dell'operatore in base ad un contratto di utilizzazione (*dry lease in*) e possiedono un Certificato di Aeronavigabilità in corso di validità emesso in conformità al regolamento (UE) n. 748/2012 del 3/08/2012 e successive modifiche oppure, come applicabile, in conformità ai regolamenti dell'ENAC. In quest'ultimo caso, ai fini dei requisiti di aeronavigabilità relativi agli aeromobili, strumenti ed equipaggiamenti di bordo, i requisiti riportati nei regolamenti (UE) si applicano secondo quanto stabilito dall'ENAC nei pertinenti regolamenti nazionali e relative disposizioni applicative.

2. In deroga a quanto previsto al comma 1, gli aeromobili in possesso di un Certificato di Aeronavigabilità Ristretto o di un Permesso di Volo emesso ai sensi del Regolamento (UE) n. 748/2012, oppure di altra attestazione di aeronavigabilità emessa in conformità ai relativi regolamenti dell'ENAC, possono essere utilizzati per effettuare operazioni aeree di cui all'articolo 2 comma 1, lettera a), se tali tipi di impiego sono previsti nella certificazione di idoneità tecnica al volo o in documenti ad essi collegati. È in ogni caso escluso l'impiego in tali attività degli aeromobili di costruzione amatoriale.

3. Per i velivoli per i quali è stata emessa una certificazione individuale di aeronavigabilità prima del 31 dicembre 2017, impiegati in attività aeree antincendio di cui all'articolo 11, comma 4 punti a), b), c), che prevedono l'impiego degli aeromobili nelle condizioni di cui alla Parte SPO.OP.200(b) e SPO.OP.205(b), non è richiesta l'installazione degli apparati TAWS e ACAS di cui ai requisiti della Parte SPO.IDE.A.130 e SPO.IDE.A.131 a condizione che l'operatore abbia svolto una apposita valutazione e gestione del rischio. Quanto contenuto nel precedente periodo si applica anche ai voli di addestramento condotti dagli operatori con i suddetti velivoli e finalizzati alle attività descritte nel presente comma.

Art. 14 – Noleggio e locazione

1. In deroga a quanto previsto nel precedente articolo 13 commi 1 e 2, l'operatore può utilizzare aeromobili in noleggio o locazione in accordo alle previsioni del presente articolo.
2. L'operatore, prima di utilizzare nelle operazioni di cui all'articolo 2 comma 1, lettera a), aeromobili in noleggio (*wet lease in*) di un operatore di un altro Stato, deve ottenere la preventiva approvazione da parte dell'ENAC e dimostrare di soddisfare le seguenti condizioni:
 - a) il noleggiatore (*lessor*) detiene l'autorizzazione dalla competente Autorità del proprio Stato a fornire tali servizi;
 - b) nel caso di operatori di Stati terzi (non UE), esiste una necessità operativa temporanea che non può essere soddisfatta altrimenti;
 - c) le norme di sicurezza del noleggiatore (*lessor*) relative all'aeronavigabilità continua e alle operazioni di volo sono equivalenti ai requisiti applicabili stabiliti dai regolamenti sulla aeronavigabilità continua e sulla manutenzione vigenti in Italia e a quelli sulle operazioni di volo stabiliti dal presente regolamento;
 - d) l'operatore noleggiante (*lessee*) assicura il rispetto delle norme relative alle limitazioni dei tempi di volo e di servizio e ai requisiti sui tempi di riposo vigenti in Italia, se più restrittive rispetto a quelle stabilite dallo Stato dell'operatore noleggiatore (*lessor*);
 - e) l'aeromobile possiede un Certificato di Aeronavigabilità standard in corso di validità rilasciato in conformità all'Annesso 8 dell'ICAO¹;
 - f) nel caso di operatori di Stati terzi (non UE), la durata del noleggio non supera sette mesi per ogni periodo di dodici mesi consecutivi;
 - g) l'operatore noleggiante (*lessee*) dimostra le capacità tecniche e operative adeguate ad assicurare un efficace monitoraggio dei servizi noleggiati.

¹ Gli operatori che intendono operare aeromobili che possiedono un Certificato di Navigabilità non conforme all'Annesso 8 ICAO debbono ottemperare ai requisiti di cui al Regolamento ENAC "Navigazione di aeromobili il cui Certificato di Aeronavigabilità non è conforme al modello standard ICAO".

3. Un operatore che intende utilizzare in operazioni di cui all'articolo 2 comma 1 lettera a) un aeromobile di proprietà o nella esclusiva disponibilità dell'operatore in base ad un contratto di utilizzazione (*dry lease in*), registrato in Stati terzi non UE oppure registrato in altri Stati UE ma che detiene una certificazione di aeronavigabilità non rispondente a quanto stabilito ai commi 1 e 2 del precedente articolo 13, deve ottenere la preventiva approvazione ENAC e soddisfare le seguenti condizioni:

- a) nel caso di aeromobile immatricolato in uno Stato terzo (non UE), esiste una necessità operativa temporanea, non superiore a sette mesi per ogni periodo di dodici mesi consecutivi, che non può essere soddisfatta con la locazione di aeromobili immatricolati nell'Unione Europea;
- b) ENAC abbia già omologato, o comunque abbia già rilasciato attestazioni di aeronavigabilità in conformità ai propri regolamenti, per il tipo di aeromobile e la configurazione proposta (modifiche maggiori e/o minori, STCs);
- c) gli standard di sicurezza sull'aeronavigabilità continua dell'aeromobile del paese terzo sono equivalenti ai requisiti applicabili stabiliti dai regolamenti sull'aeronavigabilità continua vigenti in Italia;
- d) l'aeromobile è equipaggiato in conformità a quanto richiesto dal presente regolamento;
- e) è stata trasferita, dall'Autorità dello Stato di registrazione all'ENAC, la responsabilità sulla sorveglianza delle operazioni e della gestione dell'aeronavigabilità continua secondo un accordo sottoscritto ai sensi dell'articolo 83bis della Convenzione di Chicago (ICAO).

4. L'approvazione della locazione di cui al comma 2 è sospesa o revocata se il Certificato di Aeronavigabilità dell'aeromobile viene sospeso o revocato.

Art. 15 – Requisiti di nazionalità ed economico-finanziari per lo svolgimento di attività antincendio

1. Fatto salvo quanto stabilito dagli accordi di libero scambio sottoscritti dall'Unione Europea con altri Stati, l'operatore che intende effettuare operazioni aeree antincendio deve dimostrare che oltre il 50% del capitale sia detenuto da Stati membri dell'Unione Europea o da cittadini di Stati membri e che il controllo sull'impresa sia di fatto da questi esercitato direttamente o indirettamente anche attraverso una o più imprese intermedie.
2. L'operatore che intende effettuare operazioni aeree antincendio deve dimostrare che il proprio patrimonio netto sia pari o superiore a centomila euro. L'operatore titolare di un COAN notifica all'ENAC preventivamente le eventuali operazioni societarie straordinarie e tempestivamente le modifiche dei componenti l'organo amministrativo nonché i cambiamenti di proprietà di quote azionarie che rappresentino il 10% o più del capitale complessivo della società o della società madre o della società controllante.
3. L'operatore titolare di un COAN fornisce annualmente alla Direzione Territoriale competente idonea documentazione atta a dimostrare il mantenimento dei requisiti di cui al presente articolo. La relativa modulistica è resa disponibile sul sito internet dell'ENAC.
4. È esclusa l'applicabilità dei requisiti di cui ai commi 1 e 2 ai soggetti pubblici.

Art. 16 – Modifiche relative al COAN

1. L'operatore richiede la preventiva approvazione di ENAC per ogni modifica che incide:
 - sulla portata del certificato COAN;
 - sulle procedure operative standard (SOP) relative alle operazioni autorizzate e riportate nella Specifica delle Operazioni allegata al COAN;
 - su ogni elemento del sistema di gestione richiesto in ORO.GEN.200 commi (a)(1) e (a)(2), o su qualunque degli elementi di cui all'articolo 11, inclusi i seguenti:
 - il nome dell'operatore;
 - la ragione sociale;
 - la sede legale o l'organizzazione stabilita in Italia;
 - eventuali sedi addizionali;
 - l'Accountable Manager (AM) e le *nominated persons*;
 - le line di responsabilità tra l'AM e le *nominated persons*;
 - i locali operativi;
 - le documentazioni dell'operatore in termini di politiche per la safety;
 - sulle MEL;
 - sugli aeromobili della flotta, inclusi i leasing;
 - sulle *Specific Approvals* (SPA).

A tal fine, l'operatore trasmette all'ENAC, con congruo anticipo, tutta la documentazione rilevante, inclusa la domanda di approvazione e la valutazione dei rischi associati alla modifica.

Tali modifiche sono applicabili a seguito della preventiva approvazione dell'ENAC.

2. Durante tali modifiche, l'operatore opera alle condizioni prescritte dall'ENAC, se del caso.
3. Tutte le modifiche che non richiedono preventiva approvazione sono gestite e notificate all'ENAC secondo una procedura, approvata dall'ENAC, nella quale sono definite la portata di tali modifiche e le modalità con cui tali modifiche saranno gestite e notificate dal sistema di gestione dell'operatore.

4. In deroga ai commi precedenti, se sono richieste modifiche o revisioni immediate di documenti nell'interesse della sicurezza, queste possono essere pubblicate e applicate immediatamente dopo la notifica o, per le approvazioni richieste, dopo l'inoltro della domanda e della relativa documentazione.

Art. 17 – Mantenimento della validità del COAN

1. Un operatore titolare di COAN opera nel rispetto della portata e dei privilegi in esso definiti.
2. La certificazione dell'operatore rimane valida a condizione che:
 - a) l'operatore soddisfi i requisiti applicabili del regolamento e, nel caso gli siano stati notificati rilievi, l'operatore:
 - (i) individui le cause che sono alla base della non conformità;
 - (ii) definisca un piano di azioni correttive; e
 - (iii) dimostri l'implementazione delle azioni correttive in modo soddisfacente per l'ENAC entro il periodo di tempo concordato dall'ENAC come previsto all'articolo 4.
 - b) l'ENAC ottenga l'accesso in ogni momento a qualsiasi struttura, aeromobile, documento, dato, procedura o materiale inerente le attività dell'operatore, per determinare il mantenimento della rispondenza dei requisiti applicabili del presente regolamento; e
 - c) il certificato non venga sospeso o revocato;
 - d) non vi sia la rinuncia da parte dell'operatore.
3. In caso di revoca o di rinuncia, il certificato è immediatamente restituito all'ENAC.
4. Nel corso della validità del certificato, l'ENAC effettua attività di sorveglianza sia su base programmata che occasionale.

CAPO III – AEROMOBILI ALLEGATO I E AEROMOBILI OPT-OUT

Art. 18 – Operazioni non commerciali

1. Per le operazioni non commerciali con velivoli ed elicotteri di cui all'articolo 2 comma 1, lettera b), sono adottate come norma nazionale le seguenti norme, con le integrazioni e modifiche specificate nel presente regolamento:
 - a) per le operazioni non commerciali con velivoli ed elicotteri complessi, le norme contenute negli allegati III (Parte ORO), V (Parte SPA) e VI (Parte NCC) del regolamento (UE) n. 965/2012;
 - b) per le operazioni non commerciali specializzate con velivoli ed elicotteri complessi, le norme contenute negli allegati III (Parte ORO), V (Parte SPA) e VIII (Parte SPO) del regolamento (UE) n. 965/2012;
 - c) per le operazioni non commerciali, incluse le operazioni non commerciali specializzate, condotte con velivoli ed elicotteri diversi da quelli complessi, le norme contenute negli allegati V (Parte SPA) e VII (Parte NCO) del regolamento (UE) n. 965/2012.
2. Per le operazioni non commerciali con alianti di cui all'articolo 2 comma 1, lettera b), sono adottate come norma nazionale le norme contenute nell'allegato II (Parte SAO) del regolamento (UE) n. 2018/1976, ad eccezione delle norme contenute nella sottoparte DEC;
3. Per le operazioni non commerciali con palloni di cui all'articolo 2 comma 1, lettera b), sono adottate come norma nazionale le norme contenute nell'allegato II (Parte BOP) del regolamento (UE) n. 2018/395;
4. I voli che si svolgono immediatamente prima, durante o immediatamente dopo le operazioni specializzate e sono direttamente connessi a tali operazioni sono effettuati in conformità ai punti b) o c) del comma 1 del presente articolo, secondo pertinenza. Esclusi i membri dell'equipaggio, non possono essere trasportate a bordo persone diverse da quelle indispensabili per la missione (*task specialists*).

5. Le norme richiamate ai commi 1, 2 e 3 sono integrate come di seguito specificato:
- a) Laddove, ai fini delle operazioni di volo, nella regolamentazione riportata ai commi 1, 2 e 3 viene fatto riferimento all'Autorità competente, è da intendersi l'ENAC;
 - b) ai fini dei requisiti di aeronavigabilità relativi agli aeromobili, strumenti ed equipaggiamenti di bordo, i requisiti richiamati nei regolamenti (UE) riportati ai commi 1, 2 e 3 si applicano secondo quanto stabilito dall'ENAC nei pertinenti regolamenti nazionali e disposizioni applicative;
 - c) ai fini della aeronavigabilità e della manutenzione degli aeromobili si applicano i requisiti stabiliti dall'ENAC;
 - d) ai fini delle licenze di volo del personale di condotta dell'aeromobile, i requisiti richiamati nei regolamenti (UE) riportati ai commi 1, 2 e 3 si applicano secondo quanto stabilito dall'ENAC nei pertinenti regolamenti e disposizioni applicative;
 - e) le operazioni non commerciali con aeromobili complessi sono condotte nel rispetto delle norme sui limiti dei tempi di volo e di servizio e requisiti sui tempi di riposo contenuti nell'allegato B;
 - f) gli operatori che intendono effettuare operazioni non commerciali con aeromobili complessi, incluso le operazioni specializzate non commerciali, in sostituzione della dichiarazione prevista dal regolamento (UE) n. 965/2012 all'articolo ORO.DEC.100, devono dichiarare all'ENAC di possedere la capacità e i mezzi per adempiere alle loro responsabilità connesse con l'impiego di aeromobili e operare l'aeromobile secondo le disposizioni del presente regolamento mediante l'inoltro della dichiarazione redatta in accordo alle modalità stabilite dall'ENAC.

Art. 19 – Operazioni commerciali

1. Fatto salvo quanto previsto nel successivo articolo 21, non sono consentite le operazioni di Trasporto Aereo Commerciale (CAT) con aeromobili di cui all'articolo 2 comma 1, lettera b).
2. Per le operazioni specializzate commerciali effettuate con velivoli ed elicotteri di cui all'articolo 2 comma 1, lettera b), sono adottate come norma nazionale le norme contenute negli allegati III (Parte ORO), V (Parte SPA) e VIII (Parte SPO) del regolamento (UE) n.

965/2012 applicabili alle operazioni specializzate commerciali, con le integrazioni e le modifiche specificate nel presente regolamento.

3. Per le operazioni commerciali effettuate con alianti di cui all'articolo 2 comma 1, lettera b), sono adottate come norma nazionale le norme contenute nell'allegato II (Parte SAO) del regolamento (UE) n. 2018/1976, con le integrazioni e le modifiche specificate nel presente regolamento.

4. Per le operazioni commerciali effettuate con palloni di cui all'articolo 2 comma 1, lettera b), sono adottate come norma nazionale le norme contenute nell'allegato II (Parte BOP) del regolamento (UE) n. 2018/395 con le integrazioni e le modifiche specificate nel presente regolamento.

5. Le norme richiamate ai commi 2, 3 e 4 sono integrate come specificato di seguito:

- a) laddove, ai fini dell'esercizio della sorveglianza sulle operazioni, nella regolamentazione riportata ai commi 2, 3 e 4 viene fatto riferimento all'Autorità competente, deve intendersi l'ENAC;
- b) gli aeromobili sono registrati in Italia e di proprietà o nella esclusiva disponibilità dell'operatore in base ad un contratto di utilizzazione (*dry lease in*) e sono dotati di un Certificato di Aeronavigabilità valido emesso dall'ENAC in conformità ai regolamenti in vigore, fatto salvo quanto riportato ai successivi commi 6 e 7 come applicabili;
- c) ai fini dei requisiti di aeronavigabilità relativi agli aeromobili, strumenti ed equipaggiamenti di bordo, i requisiti riportati nei regolamenti (UE) riportati ai commi 2, 3 e 4 si applicano secondo quanto stabilito dall'ENAC nei pertinenti regolamenti nazionali e relative disposizioni applicative;
- d) ai fini della aeronavigabilità e della manutenzione degli aeromobili si applicano i requisiti stabiliti dall'ENAC;
- e) i requisiti sulle licenze di volo del personale di condotta dell'aeromobile riportati nei regolamenti (UE) riportati ai commi 2, 3 e 4 si applicano secondo quanto stabilito dall'ENAC nei pertinenti regolamenti nazionali e disposizioni applicative;

- f) l'operatore utilizza la modulistica pubblicata dall'ENAC sul sito web istituzionale in sostituzione del modulo di dichiarazione previsto:
- dal regolamento (UE) 965/2012 all'articolo ORO.DEC.100 per operazioni con velivoli o elicotteri,
 - dal regolamento (UE) 2018/1976 all'articolo SAO.DEC.100 per operazioni con alianti,
 - dal regolamento (UE) 2018/395 all'articolo BOP.ADD.100 per operazioni con palloni;
- g) in sostituzione dell'autorizzazione prevista dal regolamento (UE) n. 965/2012 all'articolo ORO.SPO.110, gli operatori di velivoli o elicotteri che intendono condurre operazioni specializzate commerciali ad alto rischio chiedono e ottengono il rilascio da parte dell'ENAC di una autorizzazione per operazioni specializzate commerciali ad alto rischio prima di avviare tali operazioni;
- h) le operazioni di volo con velivoli e elicotteri sono condotte nel rispetto delle norme sui limiti dei tempi di volo e di servizio e requisiti sui tempi di riposo contenuti nell'allegato A;
- i) in deroga a quanto previsto al comma 5, lettera b), gli aeromobili in possesso di un Certificato di Aeronavigabilità ristretto o di altra certificazione di idoneità tecnica al volo emessa dall'ENAC in conformità ai regolamenti in vigore, possono essere utilizzati per effettuare operazioni commerciali se tali tipi di impiego sono previsti nella certificazione di idoneità tecnica al volo o in documenti ad essi collegati. È in ogni caso escluso l'impiego di aeromobili di costruzione amatoriale.

6. L'operatore ottiene la preventiva approvazione da parte dell'ENAC prima di impiegare in operazioni commerciali specializzate un aeromobile registrato in altri Stati, di proprietà o nella esclusiva disponibilità dell'operatore in base ad un contratto di utilizzazione (*dry lease in*), e soddisfa le seguenti condizioni:

- a) ENAC abbia già omologato, o comunque abbia già rilasciato attestazioni di aeronavigabilità in conformità ai propri regolamenti, per il Tipo di aeromobile e la configurazione proposta (modifiche maggiori e/o minori, STCs);
- b) nel caso di aeromobile immatricolato in uno Stato terzo (non EU) esista una necessità operativa temporanea, non superiore a sette mesi per ogni periodo di dodici mesi consecutivi, che non può essere soddisfatta con la locazione di aeromobili immatricolati nell'Unione Europea;
- c) le norme di sicurezza del paese terzo relative all'aeronavigabilità continua dell'aeromobile sono equivalenti ai requisiti applicabili stabiliti dai regolamenti sull'aeronavigabilità continua vigenti in Italia;
- d) l'aeromobile è equipaggiato in conformità a quanto richiesto dal presente regolamento;
- e) è stata trasferita, dall'Autorità dello Stato di registrazione all'ENAC, la responsabilità sulla sorveglianza delle operazioni e della gestione dell'aeronavigabilità continua secondo un accordo sottoscritto ai sensi dell'articolo 83bis della Convenzione di Chicago (ICAO);

L'approvazione della locazione è sospesa o revocata se il Certificato di Aeronavigabilità dell'aeromobile viene sospeso o revocato.

7. L'operatore deve ottenere la preventiva approvazione da parte dell'ENAC prima di utilizzare in operazioni commerciali specializzate aeromobili in noleggio (*wet lease in*) di un operatore di un altro Stato, autorizzato nel proprio Stato dalla competente Autorità a fornire tali servizi e soddisfare le seguenti condizioni:

- a) nel caso di operatori di Stati terzi (non UE), esiste una necessità operativa temporanea che non possa essere soddisfatta altrimenti;
- b) le norme di sicurezza dell'operatore dello Stato estero relative all'aeronavigabilità continua e alle operazioni di volo sono equivalenti ai requisiti applicabili stabiliti dai regolamenti sulla aeronavigabilità continua e sulla manutenzione vigenti in Italia e a quelli sulle operazioni di volo stabiliti dal presente regolamento;
- c) l'operatore noleggiante (*lessee*) assicura il rispetto delle norme relative alle limitazioni dei tempi di volo e di servizio e ai requisiti sui tempi di riposo di cui al presente regolamento, se più restrittive rispetto a quelle stabilite dallo Stato dell'operatore noleggiatore (*lessor*);
- d) l'aeromobile possiede un Certificato di Aeronavigabilità standard in corso di validità rilasciato in conformità all'Annesso 8 dell'ICAO²;
- e) nel caso di operatori di Stati terzi (non UE), la durata del noleggio non supera sette mesi per ogni periodo di dodici mesi consecutivi;
- f) l'operatore noleggiante (*lessee*) dimostra le capacità tecniche e operative adeguate ad assicurare un efficace monitoraggio dei servizi noleggiati.

8. Oltre quanto già previsto nelle norme richiamate ai commi 2, 3 e 4, ricadono nella definizione di operazioni specializzate commerciali anche le operazioni di volo aventi medesima origine e destinazione (A-A) effettuate allo scopo di far provare alle persone a bordo l'esperienza di volo su aeromobili di cui al Regolamento (UE) n. 2018/1139, allegato I, punti 1(a), 1(d) o 1(g). Le persone a bordo non facenti parte dell'equipaggio, assumono la funzione di specialista di attività (*task specialist*).

² Gli operatori che intendono operare aeromobili che possiedono un Certificato di Navigabilità non conforme all'Annesso 8 ICAO debbono ottemperare ai requisiti di cui al Regolamento ENAC "Navigazione di aeromobili il cui Certificato di Aeronavigabilità non è conforme al modello standard ICAO".

9. I voli che si svolgono immediatamente prima, durante o immediatamente dopo operazioni specializzate e sono direttamente connessi a tali operazioni sono effettuati in conformità al presente articolo. Esclusi i membri dell'equipaggio, non possono essere trasportate a bordo persone diverse da quelle indispensabili per la missione (*task specialist*).

Art. 20 – Operazioni effettuate da organizzazioni di addestramento

1. Le organizzazioni di addestramento certificate o dichiarate in accordo al Regolamento (UE) n. 1178/2011, quando impiegano velivoli ed elicotteri di cui all'articolo 2 comma 1, lettera b) in attività di addestramento al volo, operano tali aeromobili secondo le norme contenute nei seguenti allegati del regolamento (UE) n. 965/2012, con le integrazioni e modifiche specificate nel presente regolamento:

- a) allegato VI (Parte NCC), per le operazioni effettuate con velivoli ed elicotteri complessi;
- b) allegato VII (Parte NCO), per le operazioni effettuate con velivoli ed elicotteri diversi da quelli di cui al punto a).

2. In aggiunta a quanto stabilito nei punti 1.a) od 1.b) per velivoli ed elicotteri, gli aeromobili impiegati in attività di addestramento al volo (ad eccezione dei palloni e degli aeromobili monoposto) devono essere dotati della duplicazione dei comandi di volo primari.

3. È facoltà dell'ENAC stabilire requisiti ulteriori o sostitutivi per la gestione di casi particolari di addestramento in volo con aeromobili di cui all'articolo 2 comma 1 lettera b).

Art. 21 – Casi particolari

1. In deroga all'articolo 18 comma 1 lettera a), e comma 5 lettere e) ed f), per le operazioni non commerciali di velivoli complessi aventi una massa massima certificata al decollo (MCTOM) uguale o inferiore a 5700 kg, equipaggiati con motori turboelica, sono adottate come norma nazionale le norme contenute nell'allegato VII (Parte NCO) del regolamento (UE) n. 965/2012.

2. In deroga all'articolo 20 comma 1 lettera a), le organizzazioni di addestramento certificate o dichiarate in accordo al Regolamento (UE) n. 1178/2011, quando svolgono attività di addestramento al volo su velivoli complessi aventi una massa massima certificata al decollo (MCTOM) uguale o inferiore a 5700 kg, equipaggiati con motori turboelica, operano tali aeromobili secondo le norme contenute nell'allegato VII (Parte NCO) del regolamento (UE) n. 965/2012, con le integrazioni e modifiche specificate nel presente regolamento.

3. Le eccezioni contenute nell'articolo 6, comma 4bis, del regolamento (UE) n. 965/2012 e nell'articolo 3, comma 2, dei regolamenti (UE) n. 2018/1976 e (UE) n. 2018/395 si applicano anche ai velivoli ed elicotteri non complessi, agli alianti e ai palloni di cui all'articolo 2 comma 1, lettera b), per le medesime tipologie di operazioni e nel rispetto delle medesime condizioni stabilite in tali regolamenti e nel Capo V del presente regolamento.

Art. 22 – Approvazioni Specifiche

1. Sono adottate come norma nazionale per le approvazioni specifiche le norme stabilite nel regolamento (UE) n. 965/2012, contenute nell'allegato V (Parte SPA).

CAPO IV – OPERAZIONI SPECIALIZZATE COMMERCIALI CONDOTTE DA OPERATORI DI PAESI ESTERI

Art. 23 – Operazioni specializzate commerciali di operatori che non siano stabiliti, residenti o aventi il luogo principale delle attività nel territorio dello Stato Italiano

1. Le operazioni specializzate commerciali a carattere temporaneo, condotte da operatori di paesi esteri in entrata, all'interno o in uscita dal territorio dello Stato Italiano, che non sono effettuate in accordo ai regolamenti (UE) n. 965/2012, (UE) n. 2018/395 e (UE) n. 2018/1976 e non sono disciplinate da convenzioni internazionali o da accordi di reciprocità, possono essere autorizzate dall'ENAC, caso per caso, ai sensi dell'articolo 794 del Codice della Navigazione alle seguenti condizioni:

- a) l'operatore è autorizzato dalla propria Autorità Competente a svolgere tali operazioni nel proprio Stato;
- b) esiste una necessità operativa temporanea che non può essere soddisfatta altrimenti;
- c) le norme di sicurezza dell'operatore relative all'aeronavigabilità continua e alle operazioni di volo sono equivalenti ai requisiti applicabili stabiliti dai regolamenti sulla aeronavigabilità continua e sulla manutenzione vigenti in Italia e a quelli sulle operazioni di volo stabiliti dal presente regolamento e l'ENAC ha confidenza sull'organizzazione dell'Autorità dello Stato estero nel campo della certificazione di aeronavigabilità, manutenzione e delle operazioni di volo;
- d) l'aeromobile possiede un Certificato di Aeronavigabilità standard in corso di validità rilasciato in conformità all'Annesso 8 dell'ICAO³;
- e) l'operatore assicura il rispetto delle norme relative alle limitazioni dei tempi di volo e di servizio e ai requisiti sui tempi di riposo vigenti in Italia, se più restrittive rispetto a quelle stabilite dallo Stato dell'operatore;
- f) la durata dell'autorizzazione non supera i ventotto giorni consecutivi;

³ Gli operatori che intendono operare aeromobili che possiedono un Certificato di Navigabilità non conforme all'Annesso 8 ICAO debbono ottemperare ai requisiti di cui al Regolamento ENAC "Navigazione di aeromobili il cui Certificato di Aeronavigabilità non è conforme al modello standard ICAO".

- g) nel caso di operazioni rientranti tra quello ad alto rischio, l'operatore fornisce all'ENAC evidenza dell'adeguatezza delle proprie procedure operative standard e della valutazione del rischio effettuata per l'attività che intende effettuare;
- h) le ulteriori condizioni che l'ENAC ritiene appropriate in relazione alla specifica attività e agli aeromobili impiegati.

2. È responsabilità dell'operatore ottenere ogni altro permesso previsto dalle leggi vigenti per lo svolgimento dell'attività sul territorio Italiano e ottemperare alle leggi applicabili.

CAPO V – ALTRI ASPETTI DELLE OPERAZIONI AEREE

Art. 24 – Limiti dei tempi di volo e di servizio e requisiti sui tempi di riposo

1. Le operazioni specializzate effettuate ai sensi dell'allegato VIII (Parte SPO) del regolamento (UE) n. 965/2012, sono condotte nel rispetto delle norme sui limiti dei tempi di volo e di servizio e requisiti sui tempi di riposo contenuti nell'Allegato A.
2. Le operazioni non commerciali con aeromobili complessi ai sensi dell'allegato VI del regolamento (UE) n. 965/2012 (Parte NCC), sono condotte nel rispetto delle norme sui limiti dei tempi di volo e di servizio e requisiti sui tempi di riposo contenuti nell'Allegato B.

Art. 25 – Attività marginali

1. Ai sensi della AMC1 ARO.OPS.300, l'attività di cui all' articolo 6, comma 4bis, lettera (c), del regolamento (UE) n. 965/2012 (voli introduttivi, lancio paracadutisti, traino alianti e voli acrobatici) per essere considerata marginale non deve superare il 15% del totale delle ore di volo annuali effettuate dall'operatore.
2. Analogamente, le attività di cui all'articolo 3, comma 2, lettera (c) dei regolamenti (UE) n. 2018/1976 e n. 2018/395, per essere considerate marginali non devono superare il 15% del totale delle ore di volo annuali effettuate dall'operatore.
3. Al fine di permettere l'effettuazione di eventuali controlli, l'operatore su richiesta dell'ENAC mette a disposizione il proprio bilancio annuale.

Art. 26 – Voli dimostrativi o per competizione

1. Per i voli dimostrativi e per i voli per competizione effettuati in accordo all'articolo 6, comma 4bis lettera (b) del regolamento (UE) n. 965/2012, svolti all'interno del territorio italiano, il limite massimo del valore del premio è stabilito pari a diecimila euro.
2. Per i voli dimostrativi e per i voli per competizione effettuati in accordo all'articolo 3 comma 2, lettera (b) dei regolamenti (UE) n. 2018/1976 e n. 2018/395 svolti all'interno del territorio italiano, il limite massimo del valore del premio è stabilito pari a duemila euro.

Art. 27 – Targhette e marcature velivoli adibiti ad operazioni CAT

1. Ad eccezione di quanto previsto al comma 2, sono presentate in forma bilingue italiano-inglese o in pittogrammi le targhette e le marcature sui velivoli omologati nella categoria "*Large Aeroplane*" impiegati nel trasporto aereo commerciale (CAT) da operatori nazionali che riguardano:
 - a) informazioni per i passeggeri;
 - b) istruzioni degli equipaggiamenti di emergenza presenti in cabina ed esterni;
 - c) istruzioni per l'impiego di porte di servizio, o destinate ai passeggeri, o porte cargo.
2. Nell'applicare il comma 1 è accettabile l'uso della parola "EXIT" in luogo della parola "USCITA".
3. Per le altre targhette e marcature di cui al comma 1 è accettabile l'omissione della lingua italiana in caso di velivoli impiegati con continuità al di fuori del territorio nazionale.

Art. 28 – Voli DOA/POA e di trasferimento

1. Salvo diversa prescrizione da parte di ENAC, i requisiti nazionali di cui all'articolo 6, comma 3 del regolamento (UE) n. 965/2012 sono quelli contenuti nel Codice della Navigazione.
2. In deroga al Capo II ed al Capo III del presente regolamento gli operatori di velivoli ed elicotteri impegnati nelle operazioni di cui all'articolo 2 comma 1 lettera b), quando effettuano voli che non trasportano passeggeri né merci, in cui l'aeromobile viene trasferito per operazioni di ammodernamento, riparazione, ispezioni, consegna, esportazione o simili finalità, applicano i requisiti contenuti nel Codice della Navigazione.

Allegato A – Limiti dei tempi di volo e di servizio e requisiti sui tempi di riposo per i membri di equipaggi di condotta impiegati in operazioni specializzate commerciali e in operazioni aeree antincendio ed altre operazioni aeree svolte nell'interesse pubblico.

1. APPLICABILITÀ

Il presente allegato contiene i limiti dei tempi di volo e di servizio e requisiti sui tempi di riposo per i membri di equipaggi di condotta impiegati in:

- a) operazioni specializzate commerciali effettuate con velivoli ed elicotteri di cui all'allegato I al regolamento (UE) n. 2018/1139;
- b) operazioni specializzate commerciali effettuate ai sensi dell'allegato VIII (Parte SPO) del regolamento (UE) n. 965/2012;
- c) operazioni aeree svolte nell'interesse pubblico, incluse le operazioni antincendio, effettuate ai sensi del presente regolamento ENAC.

Le presenti disposizioni integrano quanto disciplinato dal decreto legislativo 19 agosto 2005 n. 185 "Attuazione della direttiva 2000/79/CE relativa all'Accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro del personale di volo dell'aviazione civile".

2. SCHEMA FTL

L'operatore sviluppa il proprio schema relativo ai limiti dei tempi di volo, di servizio ed ai requisiti di riposo minimo per gli equipaggi di volo (schema FTL), sulla base delle disposizioni riportate nel presente allegato e sulla base di quanto disciplinato dal decreto legislativo 19 agosto 2005 n. 185 "Attuazione della direttiva 2000/79/CE relativa all'Accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro del personale di volo dell'aviazione civile",

Lo schema FTL è pubblicato nel manuale delle operazioni dell'operatore.

Esenzioni o deroghe alle disposizioni del presente allegato sono gestite ai sensi dell'articolo 6 del presente regolamento. Quando approvata, l'esenzione è inclusa nello schema FTL dell'operatore e pubblicata nel manuale operativo.

3. RESPONSABILITÀ DELL'OPERATORE

L'operatore è responsabile di:

- a) stabilire, attuare e mantenere uno schema FTL come da precedente paragrafo 2;
- b) assicurare che
 - i. i periodi di servizio di volo siano pianificati e comunicati con sufficiente anticipo in modo tale da consentire ai membri d'equipaggio di pianificare un adeguato riposo e rimanere sufficientemente liberi da affaticamento, così da poter operare con un soddisfacente livello di sicurezza (*safety*) in qualsiasi circostanza.
 - ii. nel Manuale delle Operazioni sia prevista una procedura finalizzata alla gestione delle modifiche ai turni dopo la pubblicazione nel rispetto dei principi di cui al punto b) comma i.
- c) stabilire orari di entrata in servizio che consentano un tempo sufficiente per i servizi a terra in funzione della complessità dell'aeromobile, delle operazioni e delle aree interessate;
- d) tenere conto della relazione tra la frequenza e l'alternanza dei periodi di servizio di volo e dei periodi di riposo e tenere nella debita considerazione gli effetti cumulativi di lunghi tempi di servizio interrotti da periodi di riposo minimi;
- e) assegnare turni di servizio che evitino prassi tali da perturbare gravemente il normale ritmo sonno/veglia, quali l'alternanza di servizio diurno e notturno;
- f) assegnare periodi di riposo di durata sufficiente per consentire ai membri d'equipaggio di superare gli effetti della fatica indotta dai precedenti periodi di servizio e permettere di essere ben riposati all'inizio del periodo di servizio di volo successivo;
- g) pianificare e assegnare dei periodi di riposo estesi ricorrenti e notificarli ai membri d'equipaggio con sufficiente anticipo;
- h) monitorare gli orari delle operazioni effettuate, al fine di apporre modifiche in caso di scostamenti tra schemi FTL pianificati e quelli effettuati;
- i) stabilire procedure finalizzate a tenere in considerazione altri periodi di servizio effettuati dal membro di equipaggio in altre attività di volo professionali;

- j) implementare, nell'ambito del management system la gestione dei rischi della fatica operativa e monitorare indicatori di performance relativi alla fatica degli equipaggi di volo;
- k) implementare un sistema di *reporting* dedicato alla segnalazione di situazioni di pericolo determinate da affaticamento dei membri di equipaggio, nell'interesse della *safety* e in accordo ai principi "*non-punitive*" e di "*safety culture*".

4. RESPONSABILITA' DEI MEMBRI DI EQUIPAGGIO

I membri d'equipaggio:

- a) sono responsabili del rispetto delle disposizioni riportate nel presente regolamento;
- b) non operano in attività di volo se a conoscenza di soffrire dei sintomi di fatica o di ogni altro malessere che potrebbe compromettere la sicurezza del volo, attenendosi al requisito SPO.GEN.105, comma (e) del regolamento (UE) n. 965/2012;
- c) utilizzano al massimo le opportunità di riposo e le strutture messe a disposizione a tal fine e pianificano e utilizzano adeguatamente i propri periodi di riposo;
- d) ai fini del calcolo dei tempi massimi giornalieri e cumulativi, comunicano all'operatore i tempi di servizio effettuati in altra attività professionale, sia in volo che a terra;
- e) registrano tutta l'attività di volo sul libretto di volo individuale, ai sensi della normativa FCL e come previsto dal requisito SPO.GEN.105, comma (f) del regolamento (UE) n. 965/2012;
- f) segnalano all'operatore qualsiasi situazione di pericolo determinata da affaticamento

5. BASE DI SERVIZIO

L'operatore assegna una base di servizio a ciascun membro d'equipaggio dalla quale sono conteggiati i periodi di servizio, i periodi di servizio di volo e di riposo.

6. PERIODO DI SERVIZIO DI VOLO (*FLIGHT DUTY PERIOD* – FDP)

Il periodo di servizio di volo (*Flight Duty Period* – FDP) ed i relativi tempi di volo massimi giornalieri compresi nel FDP stesso, per membri d'equipaggio di condotta acclimatati, non possono essere superiori a quelli riportati nella seguente tabella:

	FDP massimo giornaliero	Massimo tempo di volo nel FDP giornaliero
Operazioni effettuate con equipaggio singolo	11 ore	6 ore
Operazioni effettuate con equipaggio multiplo	13 ore	

Il massimo tempo di volo incluso nel FDP giornaliero può essere esteso a 8 ore giornaliere, nei seguenti casi:

- a) per le operazioni di volo svolte ad equipaggio multiplo, effettuate interamente in attività che non richiedono eccessivi carichi di fatica operativa e dove siano raggiunti tutti i seguenti criteri:
- i ruoli di PF e PM sono intercambiabili,
 - il volo è svolto interamente secondo le regole del volo SERA,
 - il volo è svolto senza manovre accentuate,
 - eccetto che per le fasi di decollo e atterraggio, il volo è svolto con l'ausilio degli automatismi in dotazione all'aeromobile quali l'autopilota e/o FMS,
 - il volo non comprende attività antincendio, attività SPO *high risk*, attività addestrativa svolta dall'operatore (OCC), altre attività che l'operatore reputa non compatibili con l'estensione del tempo di volo, in accordo alla valutazione dei rischi,
 - il profilo di ogni volo prevede una fase di crociera, avvicinamento e atterraggio, con esclusione della programmazione di *touch&go* e *missed approaches*,
 - il volo non è preceduto da un periodo di *standby* o di servizio di allarme;

- b) per gli operatori che svolgono attività antincendio con equipaggio multiplo, in caso di situazioni di criticità relative allo spegnimento di incendi confermate dalle competenti Amministrazioni dello Stato, previo benestare del pilota in comando, sentito l'equipaggio.

L'estensione delle operazioni è finalizzata a limitare o evitare situazioni di allarme sociale dovute a incendi in atto per cui le operazioni aeree risultano determinanti.

L'operatore comunica l'estensione al team ENAC entro 72 ore.

- c) l'operatore gestisce qualsiasi altra richiesta di estensione del tempo di volo oltre le 6 ore, in accordo al paragrafo 2, ultimo comma.

I limiti di FDP massimo giornaliero e tempo di volo nel FDP giornaliero possono essere ridotti, quindi resi più restrittivi, durante la pianificazione o l'effettuazione (o svolgimento delle operazioni) in considerazione del tipo di operazioni svolte e dei fattori di rischio valutati dall'operatore. La valutazione del rischio finalizzata all'elaborazione dei limiti FTL deve tenere conto dei seguenti fattori (elenco non esaustivo):

- numero di tratte effettuate;
- numero di atterraggi;
- numero di lanci di acqua sul fuoco – *scoop* (per le operazioni antincendio);
- complessità delle operazioni;
- numero dei componenti dell'equipaggio minimo impiegato nelle operazioni;
- orario di inizio delle operazioni di volo, con particolare riferimento al WOCL;
- attività di volo notturna;
- utilizzo degli automatismi dell'aeromobile impiegati nelle operazioni;
- tempo trascorso presso la base delle operazioni in attesa dell'impiego;
- attraversamento di 3 o più fusi orari fusi orari. L'attraversamento di massimo due fusi orari non determina disordini di acclimatazione.

I criteri per la riduzione dei tempi di volo e/o FDP e i relativi fattori di rischio che determinano tali riduzioni sono descritti nel manuale delle operazioni (OM), anche

attraverso una tabella che indichi la progressiva riduzione del tempo di volo e/o del FDP.

7. STANDBY E SERVIZIO DI ALLARME

L'operatore assegna ai membri d'equipaggio un periodo di stand-by in aeroporto/base delle operazioni o un servizio di allarme, in accordo alle seguenti disposizioni:

- a) gli orari di inizio e fine del periodo di stand-by in aeroporto/base delle operazioni e del servizio di allarme sono pianificati e notificati preventivamente ai membri di equipaggio interessati per dar loro la possibilità di pianificare periodi di riposo adeguati;
- b) il membro d'equipaggio è considerato in stand-by in aeroporto/base delle operazioni dal momento dell'entrata in servizio presso l'aeroporto/base delle operazioni fino alla fine del periodo notificato;
- c) il periodo di stand-by in aeroporto/base delle operazioni è interamente calcolato come periodo di servizio (DP) ai fini del calcolo dei limiti massimi cumulativi (paragrafo 10) e del periodo riposo successivo (paragrafo 11).
- d) l'operatore fornisce un alloggio ai membri d'equipaggio in standby in aeroporto/base delle operazioni.
- e) durante lo standby in aeroporto/base delle operazioni, l'FDP inizia dall'assegnazione di un volo. L'FDP massimo giornaliero è ridotto come indicato al successivo punto g);
- f) il servizio di allarme è interamente calcolato come periodo di servizio volo (FDP);
- g) se, durante un periodo servizio di allarme, viene assegnato un impiego in volo, il massimo periodo di servizio di volo (FDP) è calcolato dall'orario di inizio del servizio di allarme;

- h) gli schemi FTL riportati sul manuale delle operazioni dell'operatore devono specificare i seguenti elementi:
- il tempo massimo di prontezza operativa per i membri di equipaggio impiegati nel servizio di allarme in funzione delle necessità operative richieste dalle operazioni svolte e della complessità dell'aeromobile (normalmente non superiore a 30 minuti),
 - il tempo massimo di prontezza operativa per i membri di equipaggio impiegati in standby in aeroporto/base delle operazioni,
 - la durata massima di ogni servizio di allarme,
 - la durata massima di ogni standby in aeroporto/base delle operazioni,
 - l'impatto del tempo trascorso in standby in aeroporto/base delle operazioni sul massimo periodo di servizio di volo (FDP) che può essere assegnato successivamente al periodo in standby stesso, in considerazione dell'alloggio disponibile ai membri d'equipaggio per il riposo nonché di altri fattori rilevanti come l'interferenza del servizio di standby con il sonno, un margine di chiamata sufficiente per salvaguardare la possibilità di dormire tra la chiamata in servizio e il periodo di servizio di volo assegnato;
 - il tempo massimo costituito dalla somma dello standby in aeroporto/base delle operazioni ed il successivo FDP derivante dalla assegnazione di un volo;
- i) per i membri di equipaggio impiegati in altro stand-by effettuato presso il domicilio o altra sede di dimora temporanea, l'operatore stabilisce il tempo massimo che intercorre tra la chiamata e la presentazione presso l'aeroporto/base delle operazioni.

8. POSIZIONAMENTO

Nel caso di posizionamento dei membri d'equipaggio da parte dell'operatore, si applicano i seguenti punti:

- a) il posizionamento che precede un FDP o servizio di allarme è incluso nel periodo di servizio di volo (FDP);
- b) il posizionamento che segue un FDP o servizio di allarme e precede un periodo di riposo non è incluso nel periodo di servizio di volo (FDP).

Tutto il tempo impiegato per il posizionamento prima e/o dopo un FDP o servizio di allarme è calcolato come periodo di servizio (DP) ed è determinante per il calcolo del periodo di riposo successivo ai sensi del paragrafo 11.

**9. CIRCOSTANZE IMPREVISTE DURANTE LE OPERAZIONI DI VOLO -
DISCREZIONALITÀ DEL PILOTA IN COMANDO**

Le condizioni per modificare i limiti massimi del periodo di servizio di volo (FDP), il tempo di volo e i periodi di riposo da parte del pilota in comando in caso di circostanze impreviste ed eccezionali, dal momento dell'entrata in servizio (inizio del FDP) o successivamente, devono soddisfare i seguenti requisiti:

- a) se nell'ultima tratta/missione di un periodo di servizio di volo (FDP) si verificano, dopo il decollo, circostanze impreviste che causano il superamento dei limiti massimi consentiti dallo schema FTL dell'operatore, il volo può continuare fino alla destinazione prevista o alternata;
- b) in caso di circostanze impreviste che possano causare grave affaticamento, il pilota in comando riduce il periodo di servizio di volo effettivo e/o aumenta il tempo di riposo, al fine di eliminare eventuali effetti negativi per la sicurezza del volo;
- c) il pilota in comando consulta tutti i membri d'equipaggio sul loro stato di attenzione prima di decidere circa il superamento dei limiti massimi consentiti dovuto a circostanze impreviste ed eccezionali;
- d) il pilota in comando presenta un rapporto all'operatore quando un periodo di servizio di volo viene aumentato o un periodo di riposo viene ridotto a sua discrezione a causa di circostanze impreviste ed eccezionali;

- e) l'operatore si dota di una procedura non punitiva per l'utilizzo della discrezionalità da parte del pilota in comando, descritta nel manuale delle operazioni.

10. PERIODI DI SERVIZIO E TEMPI DI VOLO CUMULATIVI

- a) I periodi di servizio (DP) massimi cumulativi ai quali un membro d'equipaggio può essere assegnato non devono superare:
- i. 110 ore di servizio in un periodo di 14 giorni consecutivi; e
 - ii. 190 ore di servizio in un periodo di 28 giorni consecutivi, ripartite il più omogeneamente possibile in tale periodo
 - iii. 2000 ore di servizio in un periodo di 12 mesi consecutivi ripartite in modo omogeneo in tale periodo.
- b) Il tempo di volo massimo cumulativo assegnato al membro d'equipaggio in servizio non deve superare:
- i. 24 ore di volo in un periodo di 7 giorni consecutivi per operazioni SPO HR e antincendio;
 - ii. 30 ore di volo in un periodo di 7 giorni consecutivi per le operazioni diverse da SPO HR e antincendio;
 - iii. 100 ore di volo in un periodo di 28 giorni consecutivi;
 - iv. 900 ore di volo in un periodo di 12 mesi;
- c) Fermo restando quanto riportato nel presente allegato, in deroga al punto b), comma i, per le operazioni antincendio svolte con equipaggio plurimo, al fine di fronteggiare periodi temporanei di intensa attività antincendio, l'operatore, in caso di situazioni di criticità relative allo spegnimento di incendi confermate dalle competenti Amministrazioni dello Stato, può estendere l'impiego di ogni membro di equipaggio fino a 30 ore di volo in un periodo di 7 giorni continuativi.
- Tale impiego esteso può essere svolto entro un arco temporale continuativo di quattro mesi, per:
- un periodo unico di non più di 20 giorni consecutivi, oppure

- due periodi, costituiti ognuno da non più di 15 giorni consecutivi, intervallati da un periodo di almeno 15 giorni in cui il membro di equipaggio opera in accordo ai limiti riportati al punto b) comma i.

A tale fine l'operatore sviluppa una procedura per la gestione dell'estensione. Tale procedura è supportata da apposito *risk assesment* sviluppato dall'operatore e riportata nel Manuale delle Operazioni. Il *risk assesment* tiene conto della attività di volo svolta in precedenza dai membri di equipaggio interessati e garantisce accettabili livelli di *safety*.

L'estensione è subordinata al consenso del membro di equipaggio.

Durante il periodo di estensione, l'operatore verifica costantemente lo stato di affaticamento dei membri di equipaggio ed eventualmente ne interrompe o limita l'attività di volo.

Durante i periodi di estensione, il tempo di volo massimo giornaliero non eccede 6 ore.

Al termine di un turno di impiego o una rotazione effettuata in estensione, l'operatore assegna al membro di equipaggio 2 riposi estesi ricorrenti che includono 3 notti consecutive.

L'operatore segnala ad ENAC i nominativi dei membri di equipaggio interessati dall'estensione.

- d) Il servizio post-volo è compreso nel periodo di servizio (DP). L'operatore specifica nel manuale delle operazioni il periodo minimo per il servizio post-volo in considerazione della complessità dell'aeromobile e delle operazioni necessarie.

11. PERIODI DI RIPOSO

- a) Ad ogni membro di equipaggio di condotta è assegnato un periodo di riposo compreso fra due periodi di servizio (DP o FDP).
- b) Il periodo di riposo minimo assegnato al membro di equipaggio ha una durata corrispondente al maggiore tra i seguenti periodi:
 - il periodo di servizio precedente (DP),
 - il doppio del tempo di volo effettuato nel periodo di servizio di volo (FDP) precedente,
 - 12 ore se il servizio termina presso la base di servizio assegnata, oppure 10 ore se il servizio termina fuori dalla base di servizio assegnata.
- c) Per le operazioni antincendio svolte con equipaggio plurimo, quando il tempo di volo all'interno di un singolo periodo di servizio di volo (FDP) eccede 6 ore e 15 minuti in conseguenza alle circostanze operative riportate al punto 6 lettera b), il periodo di riposo minimo assegnato è costituito dal doppio del tempo di volo effettuato nel periodo di servizio di volo precedente (FDP) + 2 ore.
- d) Per le operazioni antincendio svolte con equipaggio plurimo, dove il tempo di volo non ecceda le 6 ore, in condizioni di particolari necessità operative, l'operatore può richiedere, a seguito di una valutazione oggettiva dello stato di affaticamento dell'equipaggio, una diminuzione del riposo riportato al punto b), ma non inferiore a 10 ore, su approvazione del pilota in comando, a seguito di consultazione dell'equipaggio. La riduzione del riposo può essere applicata una volta tra due riposi estesi ricorrenti.

L'operatore segnala la riduzione ad ENAC entro 72 ore.
- e) In ogni caso, il periodo di riposo deve permettere al membro di equipaggio un periodo ininterrotto di sonno di almeno 8 ore, escludendo il tempo impiegato per le necessità fisiologiche e, in caso di attività fuori dalla base di servizio, per raggiungere il luogo di riposo assegnato dall'operatore.
- f) Gli schemi FTL includono periodi di riposo estesi ricorrenti per compensare l'affaticamento cumulativo. Il periodo di riposo esteso ricorrente minimo consiste in almeno 36 ore, incluse 2 notti locali, in modo tale che non intercorrano più di 168 ore tra la fine di un periodo di riposo esteso ricorrente e l'inizio del periodo di riposo

esteso ricorrente successivo. Il periodo di riposo esteso ricorrente è aumentato a 2 giorni locali due volte al mese.

- g) Ai sensi dell'art.5 del decreto legislativo n.185 del 19/08/2005, al personale di volo dell'aviazione civile sono assegnati giorni liberi da ogni tipo di servizio e di riserva, comunicati preventivamente dall'operatore, nella misura di almeno 7 giorni locali per ciascun mese di calendario ed almeno 96 giorni locali per ciascun anno di calendario, che possono comprendere eventuali periodi di riposo prescritti dalla legislazione vigente.

I contratti collettivi di lavoro stipulati con le organizzazioni sindacali possono stabilire le modalità di fruizione proporzionale delle giornate di riposo di cui al punto precedente.

12. ALIMENTAZIONE

L'operatore assicura che i membri d'equipaggio possano alimentarsi e dissetarsi durante il periodo di servizio di volo, servizio di allarme e il periodo di *standby* in aeroporto/base delle operazioni, al fine di evitare diminuzioni del loro rendimento, soprattutto quando tali periodi sono compresi nei periodi dedicati al consumo dei pasti (12-15/19-21).

L'operatore specifica nel manuale delle operazioni tempi e modalità con cui viene garantita l'alimentazione dei membri d'equipaggio durante i periodi citati.

13. REGISTRAZIONI

L'operatore conserva per un periodo di 24 mesi:

- a) la documentazione individuale per ciascun membro d'equipaggio che includa:
 - tempi di volo;
 - l'inizio, la durata e la fine di ciascun periodo di servizio e periodo di servizio di volo;
 - i periodi di riposo e i giorni liberi da qualsiasi servizio e
 - la base di servizio assegnata.
- b) La documentazione relativa ai periodi di servizio di volo estesi.
- c) Su richiesta, l'operatore fornisce copia della documentazione individuale dei tempi di volo e dei periodi di servizio e di riposo:
 - ai membri d'equipaggio interessati; e
 - a un altro operatore, nei confronti di un membro d'equipaggio che è o diventa un membro d'equipaggio dell'operatore in questione,
 - all'ENAC.

14. ADDESTRAMENTO SULLA FATICA

L'operatore fornisce addestramento iniziale e ricorrente per la gestione della fatica ai membri d'equipaggio, al personale responsabile della turnazione dell'equipaggio e al personale di gestione.

L'operatore sviluppa un programma di addestramento che includa le cause e gli effetti possibili dell'affaticamento dei membri di equipaggio e le relative contromisure. Il programma è riportato nel manuale delle operazioni.

Allegato B – Disposizioni in materia di tempi di volo e di servizio per i membri di equipaggio di condotta impiegati in operazioni non commerciali con aeromobili complessi.

Il presente allegato contiene le disposizioni in materia di tempi di volo e di servizio per gli equipaggi di condotta impiegati in operazioni non commerciali con aeromobili complessi.

Fermo restando:

- quanto stabilito dal Decreto Legislativo 19 agosto n. 185 “Attuazione della direttiva 2000/79/CE relativa all'Accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro del personale di volo dell'aviazione civile” esclusivamente per i membri di equipaggio di condotta impiegati in qualità di pilota dipendente in accordo ad un contratto di lavoro subordinato presso operatori NCC,
- quanto riportato nel regolamento (UE) 965/2012 in materia di tempi di volo e di servizio e in relazione alle responsabilità dei membri di equipaggio (NCC.GEN.105),

un membro di equipaggio di condotta non effettua operazioni non commerciali su aeromobili complessi se, all'inizio di tale attività di volo, la somma delle ore di volo:

- eccede 100 ore di volo, in un periodo di 28 giorni consecutivi che scadono alla fine del giorno di inizio delle operazioni, oppure
- eccede 900 ore di volo, in un periodo di 12 mesi che scadono alla fine del mese precedente.