

# REGOLAMENTO EASA n. 379/2014

Incontro ENAC-ATO edizione I, 21/22-05-2015



# ATTUAZIONE DEL REGOLAMENTO

Il regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile , istituisce l'Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea(EASA)L' articolo 8 del Regolamento stabilisce le Operazioni di Volo, mentre l'allegato IV stabilisce i requisiti essenziali a qui devono soddisfare gli operatori e il personale responsabile dell'esercizio di determinati aeromobili .22

# ATTUAZIONE DEL REGOLAMENTO

- In conformità al Regolamento (CE) n. 216/2008 la Commissione ha adottato delle norme di attuazione per stabilire le condizioni per l'impiego in sicurezza degli aeromobili. Tali norme dovrebbero in primo luogo tener conto della complessità degli aeromobili, delle organizzazioni e delle operazioni degli aeromobili, nonché i rischi connessi ai differenti tipi di operazioni.
- Il Regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione , stabilisce le norme di attuazione relative alle operazioni commerciali di trasporto aereo effettuate con aeromobili ed elicotteri. Prevede poi norme relative alle operazioni commerciali di trasporto aereo effettuate con palloni e alianti al fine di conformarsi ai principi fondamentali e all'applicabilità del regolamento (CE) n. 216/2008.
- Inoltre, le specificità di alcune operazioni commerciali con aeromobili ed elicotteri, che iniziano e si concludono nello stesso aerodromo o sito operativo, sono trattate in maniera appropriata in base alle loro dimensioni e portata e ai rischi connessi.



- Il Regolamento (UE) n. 800/2013 della Commissione ( 3 ) modifica il regolamento (UE) n. 965/2012 al fine di includere norme relative alle operazioni non commerciali, in funzione della complessità degli aeromobili. Il Regolamento (UE) n. 965/2012 è stato modificato al fine di tener conto dell'attuale stato dell'arte e per assicurare misure proporzionate relative a determinate attività rigorosamente definite effettuate con aeromobili non complessi e per le organizzazioni che vi partecipano.

# ATTUAZIONE DEL REGOLAMENTO

- Sono incluse norme relative alle operazioni effettuate con velivoli, elicotteri, palloni e alianti tenendo conto degli aspetti particolari di tali operazioni e dei rischi connessi. Per motivi di proporzionalità non sarebbe opportuno sottoporre tutti gli operatori commerciali a certificazione, in particolare per quanto concerne gli operatori commerciali specializzati. Anche se di natura commerciale, tali operatori potrebbero essere sottoposti ad una dichiarazione di capacità, invece di un certificato. Tuttavia, le condizioni applicabili a talune operazioni commerciali specializzate ad alto rischio, che mettono in pericolo dei terzi a terra, devono essere specificate per motivi di sicurezza e pertanto tali operazioni devono essere soggette ad autorizzazione.

# ATTUAZIONE DEL REGOLAMENTO

- Il Reg UE n. 965/2012 viene pertanto modificato e di seguito analizzeremo le aeree che possono avere un impatto con le Vostre operazioni



# OPERAZIONE SPECIALIZZATA

LOCKHEED U-2  
DRAGON LADY

- l'articolo 2 è così modificato:
- «(7) “operazione specializzata”, un'operazione diversa dal trasporto aereo commerciale quando l'aeromobile è utilizzato per attività specializzate come agricoltura, costruzioni, aerofotografia, rilevamenti, pattugliamento e ricognizione, pubblicità aerea;

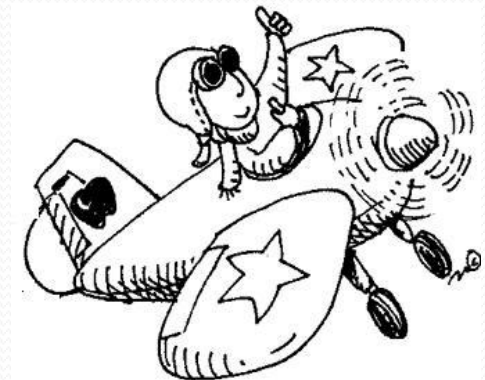
# Operazione commerciale specializzata ad alto rischio

- (8) “operazione commerciale specializzata ad alto rischio”, un’operazione commerciale specializzata effettuata con aeromobile su un’area in cui la sicurezza dei terzi a terra possa essere messa in pericolo in caso di emergenza, o, come stabilito dall’autorità competente del luogo in cui l’operazione viene condotta, un’operazione commerciale specializzata effettuata con aeromobile che, a causa della sua natura specifica e del contesto locale in cui viene condotta, comporta un rischio elevato, in particolare per terzi che si trovino a terra;



# Voli introduttivi

- (9) “volo introduttivo”, un volo effettuato dietro compenso o altro titolo oneroso consistente in un viaggio aereo di breve durata, offerto da un’organizzazione di addestramento approvata o da un’organizzazione creata con l’obiettivo di promuovere gli sport aerei o l’aviazione da diporto, al fine di attirare nuovi tirocinanti o nuovi membri;



# Volo di competizione

- 10) “volo di competizione”, attività nella quale l’aeromobile è utilizzato per gare o competizioni aeree, nonché quando l’aeromobile viene utilizzato per praticare gare o competizioni aeree e per raggiungere o abbandonare luoghi dove si svolgono gare o competizioni;

# Volo dimostrativo

“volo dimostrativo”, attività di volo effettuata deliberatamente a scopo di esibizione o intrattenimento nell’ambito di un evento oggetto di pubblicità aperto al pubblico, anche quando l’aeromobile è utilizzato a scopo di esercitazione per tale attività e quando viene utilizzato per raggiungere o abbandonare l’evento oggetto di pubblicità.»;



# Modifica dell'articolo 5

- b) i paragrafi 3, 4 e 5 sono sostituiti dai seguenti:
- Gli operatori di velivoli ed elicotteri a motore complessi che effettuano operazioni non commerciali dichiarano la loro capacità e i mezzi per ottemperare alle loro responsabilità relative all'esercizio di aeromobili e utilizzano gli aeromobili in conformità alle disposizioni di cui agli allegati III (Part-ORO) e VI (Part-NCC).
- Tali operatori, invece, quando sono impegnati in operazioni non commerciali specializzate utilizzano l'aeromobile in conformità alle disposizioni di cui agli allegati III e VIII (Part- SPO) .

# Modifica dell'articolo 5

- 4. Gli operatori di velivoli a motore non complessi, di elicotteri, nonché di palloni e alianti, che effettuano operazioni non commerciali, incluse operazioni non commerciali specializzate, devono utilizzare l'aeromobile in conformità alle disposizioni di cui all'allegato VII (Part-NCO).

# Punto 5 riguarda le ATO

Le organizzazioni di addestramento che hanno la loro sede principale d'attività in uno Stato membro e sono approvate in conformità al regolamento (UE) n. 1178/2011 quando svolgono attività di addestramento al volo verso, all'interno o in uscita dall'Unione utilizzano:

a) velivoli ed elicotteri a motore complessi in conformità alle disposizioni di cui all'allegato VI (Part-NCC);

b) velivoli ed elicotteri a motore non complessi nonché palloni e alianti in conformità alle disposizioni di cui all'allegato VII.( Part- NCO);

# Velivoli a motore complessi

## definizione

- «aeromobili a motore complessi»:
- un aereo:— con una massa massima certificata al decollo superiore a 5700 kg,
- o certificato per una configurazione massima di posti passeggeri superiore a diciannove,
- o certificato per operare con equipaggio minimo di almeno due piloti, o dotato di uno o più motori a turbogetto o più di un motore a turboelica;
- ii) un elicottero certificato:— per una massa massima al decollo superiore a 3175 kg,
- o per una configurazione massima di posti passeggeri superiore a nove, o— per operare con equipaggio minimo di almeno due piloti,
- iii) un aeromobile a rotore basculante («tilt rotor» o convertiplano);

# (4) L'articolo 6 è così modificato:

- a) il paragrafo 1 è soppresso
- b) è inserito il seguente paragrafo 4 *bis*:

*«4 bis. In deroga all'articolo 5, paragrafo 1) e 6), le seguenti operazioni con aeromobili a motore non complessi possono essere condotte in conformità all'allegato VII:*

- a) voli in compartecipazione finanziaria da parte di privati, a condizione che il costo diretto sia condiviso da tutti gli occupanti dell'aeromobile, incluso il pilota e che il numero di persone che condividono i costi diretti sia limitato a 6;





# 4 bis

- b) voli nell'ambito di competizioni o voli dimostrativi, a condizione che il compenso o qualsiasi titolo oneroso versato per tali voli sia limitato al recupero dei costi diretti e ad un contributo proporzionato ai costi annuali, nonché a premi non superiori a un valore specificato dall'autorità competente;



# 4 bis


- c) voli introduttivi, lanci con paracadute, traino di alianti o voli acrobatici effettuati da un'organizzazione di addestramento che abbia la propria sede principale di attività in uno Stato membro e sia approvata in conformità al regolamento (UE) n. 1178/2011, o da un'organizzazione creata con l'intento di promuovere gli sport aerei o l'aviazione da diporto, a condizione che l'aeromobile sia operato dall'organizzazione a titolo di proprietà o di "dry lease" (noleggio senza equipaggio), che il volo non sia in grado di generare utili distribuiti al di fuori dell'organizzazione, e che qualora vi partecipino non membri dell'organizzazione, tali voli rappresentino solo un'attività marginale dell'organizzazione.»;

# E' inserita la norma seguente

## NCO.GEN.103

- «NCO.GEN.103 Voli introduttivi I voli introduttivi di cui all'articolo 6, paragrafo 5, lettera c), del presente regolamento, quando vengono effettuati in conformità al presente allegato, devono:
  - a) iniziare e concludersi nello stesso aerodromo o sito operativo, ad eccezione di aerostati e alianti;
  - b) essere operati in VFR di giorno;
  - c) essere controllati da una persona designata responsabile della sicurezza; e
  - d) essere conformi alle altre condizioni stabilite dall'autorità competente.».

# Voli introduttivi disp. ENAC D.G.

 ENAC  
Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

ENAC  
Protocollo del 07/11/2014  
0000032/DC

Il Direttore Generale

**DISPOSIZIONE**

Oggetto: voli introduttivi con aeromobili non complessi, in accordo al Regolamento (UE) 965/2012 e successivi emendamenti, effettuati da operatori non titolari di certificazione ATO.

**II DIRETTORE GENERALE**

- visto l'Articolo 6, paragrafo (4a), punto (c), del Regolamento (UE) n° 965/2012 del 5 ottobre 2012, come emendato dal Regolamento (UE) n° 379/2014 del 7 aprile 2014,
- visto il paragrafo ARO OPS.300 dell'Annesso 2 al surrmenzionato Regolamento;
- visto il Regolamento (CE) n° 2042/2003 del 20 novembre 2003 e successivi emendamenti,
- visto il Regolamento (CE) n° 785/2004 del 21 aprile 2004 e successivi emendamenti,
- considerata la necessità di assicurare adeguati livelli di sicurezza ai voli in oggetto;


**DISPONE QUANTO SEGUE**

Per i voli introduttivi svolti all'interno del territorio italiano da parte di operatori non titolari di certificazione ATO<sup>(1)</sup>, in aggiunta ai requisiti previsti dal Regolamento (UE) 965/2012 e successivi emendamenti, si applicano le seguenti condizioni aggiuntive:

- 1) la gestione della navigabilità continua degli aeromobili da impiegare nei voli introduttivi, deve essere affidata ad organizzazioni CAMO approvate in accordo alla sottoparte G dell'Annesso I (Parte M) al Regolamento (CE) 2042/2003;
- 2) i voli introduttivi devono essere condotti da pilota in possesso di abilitazione TRI (Type Rating Instructor) o CRI (Class Rating Instructor) o FI (Flight Instructor);
- 3) l'operatore deve stipulare, per ciascun aeromobile da impiegare nei voli introduttivi, un'assicurazione sulla Responsabilità Civile ai sensi del Regolamento (CE) n. 785/2004, che copra anche le persone presenti a bordo durante lo svolgimento di tali voli.

<sup>(1)</sup> Approved Training Organisation in accordo al Regolamento (E.U) 1178/2011 del 3 novembre 2011 e successivi emendamenti.

Il Direttore Generale  
Dot. Alessio Quaranta



Viale Castro Pretorio, 118  
00185 Roma  
Centr. +39 06 44596-1  
CF 97158150584  
DG

tel. +39 06 44596300  
fax +39 06 44596301  
segreteria.ig@enac.gov.it  
protocollo.ig@enac.gov.it  
www.enac.gov.it

# Come da NI-2013-014 del 31 ottobre 2013

- NI-2013-014 fornisce informazioni sulle operazioni scuola e non commerciali, effettuate con aeromobili complessi e non complessi (NCC ed NCO).
- Per facilitare il processo di transizione dal sistema nazionale (Codice della Navigazione, Regolamenti ENAC, Circolari, ecc), l'ENAC ha comunicato alla Commissione Europea e all'EASA la decisione di avvalersi del periodo massimo di opt-out. Pertanto le modifiche al Reg AIR OPS, introdotte dal Regolamento (UE) n. 800/2013, diverranno obbligatorie in Italia a partire dal 25 agosto 2016.

# Adeguamento delle ATO alla 379/2014

Preparare una lista di rispondenza in base alla classe di velivoli che si opera.

Controllare le aree che risultano insoddisfacenti e chiudere le eventuali non conformità rilevate

Inoltrare alla D.O. competente la lista di rispondenza con le relative modifiche all'OM entro 60 giorni antecedenti all'implementazione ( 25/08/2016 )

Aggiornare i dipendenti dell'organizzazione e gli studenti dei cambiamenti.

**Grazie per l'attenzione**