

NOTA INFORMATIVA



OPERAZIONI SPECIALIZZATE CON VELIVOLI ED ELICOTTERI

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

Applicabilità	Destinatari
APT	<i>Non interessato</i>
ATM	<i>Non interessato</i>
EAL	<i>Non interessato</i>
LIC	<i>Equipaggi di volo</i>
MED	<i>Non interessato</i>
NAV	<i>Parzialmente interessato</i>
OPV	<i>Operatori di velivoli e di elicotteri impiegati in operazioni specializzate</i>
SEC	<i>Non interessato</i>

1. INTRODUZIONE

Con la nota informativa NI 2017-001 sono state fornite informazioni sulle procedure di attuazione delle previsioni regolamentari relative alle operazioni specializzate in vista dell'applicazione del reg. (UE) n. 965/2012 (di seguito denominato AIR OPS). Con la presente le informazioni in essa contenute sono aggiornate in ragione degli sviluppi regolamentari intercorsi.

2. SCOPO

L'obiettivo di questa NI è di informare gli operatori di velivoli e di elicotteri sulle procedure relative all'attuazione delle previsioni regolamentari sulle operazioni specializzate.

NOTA 1: Gli operatori di palloni possono fare riferimento alla NI 2018-006 ed al sito web ENAC per quanto riguarda le procedure relative al Reg. (UE) 2018/395. Per gli operatori di alianti, informazioni in merito all'implementazione del Reg. (UE) 2018/1976 sono riportate sul sito web dell'ENAC.

3. NORMATIVA DI RIFERIMENTO

- 3.1. Il Reg. AIR-OPS come revisionato, i relativi metodi accettabili di rispondenza (AMC) e il materiale guida (GM) sono disponibili sul [sito web EASA](#).

- 3.2. Il Reg. ENAC [“Requisiti relativi alle operazioni aeree antincendio nonché ad aspetti delle operazioni specializzate e non commerciali non compresi nel regolamento \(UE\) 965/2012”](#) è disponibile sul sito web ENAC.

4. PRESENTAZIONE DELLA DICHIARAZIONE DI CUI AL REG. AIR OPS

- 4.1. Nel caso di operazioni specializzate commerciali non ad alto rischio (per le quali si rimanda al successivo paragrafo 5) e non commerciali con aeromobili complessi, gli operatori di velivoli e/o elicotteri residenti o aventi la base principale delle operazioni sul territorio Italiano devono dichiarare all'ENAC, prima dell'inizio delle operazioni, di possedere le capacità e i mezzi necessari per ottemperare agli obblighi associati all'esercizio di tali aeromobili nonché operare tali aeromobili in accordo ai requisiti stabiliti negli Annessi III (Parte ORO) e VIII (Parte SPO) del Reg. AIR OPS come revisionato.
- 4.2. Le approvazioni ENAC applicabili in base alla normativa in questione vanno richieste alla [Direzione/Ufficio Operazioni](#) competente ed ottenute prima dell'invio della dichiarazione e dell'inizio delle relative operazioni (es. MEL - obbligatorie in accordo a ORO.MLR.105 -, SPA, impiego aeromobili in wet/dry leasing-in registrati in paesi terzi, ecc.). Informazioni in merito sono disponibili sul sito web ENAC.
- 4.3. La Dichiarazione di cui sopra deve essere redatta sul modello riportato in Appendice I alla Parte ORO (disponibile anche in formato editabile sul [sito web dell'ENAC](#)) e trasmessa, insieme agli allegati, alla Direzione/Ufficio Operazioni dell'ENAC competente per territorio, utilizzando solo la Posta Elettronica Certificata (PEC).
- 4.4. La notifica di avvenuta protocollazione ENAC, trasmessa elettronicamente dall'ENAC, costituisce il riscontro di cui alla AMC1 ARO.GEN.345, “Acknowledgement of receipt”. La Direzione/Ufficio Operazioni dell'ENAC notificherà all'organizzazione, nei termini di legge, le dichiarazioni giunte prive delle informazioni richieste o che denotino la non rispondenza ai requisiti applicabili e richiederà ulteriori informazioni in merito. Se ritenuto necessario, sarà effettuata una ispezione presso l'organizzazione e se la non rispondenza è confermata, saranno presi i provvedimenti previsti in ARO.GEN.350.
- 4.5. Copia della dichiarazione e della suddetta notifica di protocollo ENAC dovranno essere tenute a bordo dell'aeromobile.
- 4.6. L'operatore è tenuto a comunicare tempestivamente all'ENAC, con le stesse modalità, eventuali modifiche alla dichiarazione o ai metodi di rispondenza che egli utilizza tramite l'invio di una dichiarazione modificata, nonché a notificare all'ENAC la cessazione della propria attività.

NOTA 2: Ai sensi dell'art. 5.4 del Reg AIR OPS, le operazioni specializzate non commerciali con aeromobili non complessi possono essere condotte in accordo alla sola Parte NCO e non sono soggette alla presentazione della Dichiarazione.

NOTA 3: Un'unica dichiarazione è prevista per ciascun operatore indipendentemente dal numero di tipologie di operazioni e dal numero di aeromobili (eccetto il caso di flotta mista comprendente anche aeromobili rientranti nell'Annesso I al regolamento basico) e può comprendere sia operazioni specializzate che operazioni non commerciali con aeromobili complessi. Si raccomanda inoltre agli operatori di attenersi alle indicazioni riportate nella GM1 SPO.GEN.005 per indicare le tipologie di operazioni sulla dichiarazione e in caso di dubbi di contattare l'ENAC prima del suo inoltro.

5. OPERAZIONI SPECIALIZZATE COMMERCIALI AD ALTO RISCHIO

- 5.1. Il Reg. AIR-OPS prevede un regime di autorizzazione per le operazioni specializzate commerciali ad alto rischio. La Parte ORO.SPO.110(a) stabilisce infatti che l'operatore deve richiedere e ottenere un'autorizzazione rilasciata dall'Autorità competente dell'operatore prima di iniziare un'operazione commerciale specializzata ad alto rischio:

1) che si svolge in una zona in cui la sicurezza di terzi a terra può essere messa a repentaglio in caso di emergenza, oppure

2) che, secondo quanto determinato dall'Autorità competente del luogo in cui l'operazione è effettuata, per la sua specifica natura e il contesto locale in cui è condotta, comporta un rischio elevato, in particolare a terzi che si trovino a terra.

- 5.2. L'Autorizzazione a condurre tali operazioni può essere richiesta alla [Direzione/Ufficio Operazioni](#) competente, utilizzando il modello di domanda reso disponibile sul [sito web dell'ENAC](#). Le informazioni minime che l'operatore deve fornire all'ENAC, in allegato alla domanda, sono riportate in ORO.SPO.110(b). Si osservi che è responsabilità dell'operatore dimostrare all'ENAC che le mitigazioni introdotte riconducano il rischio sulla safety entro livelli accettabili.
- 5.3. Le Procedure Operative Standard (SOP) devono essere elaborate nel formato standard in conformità alla AMC2 SPO.OP.230, tenendo conto anche dei requisiti di cui alla sottoparte E (Specific Requirements) della Parte SPO, delle relative AMC (a meno di approvazione di AMC alternative) e dei risultati del processo di valutazione dei rischi condotto dall'operatore. Per facilitare la verifica di conformità, è auspicabile che l'operatore fornisca nel risk assessment un riferimento al paragrafo della SOP in cui si riflette la mitigazione. In altri termini, dovrebbe esserci un chiaro collegamento tra la barriera prevista nel risk assessment e la particolare procedura nella SOP. L'operatore, inoltre, deve trasmettere i testi pertinenti dell'OM o di altri documenti ai quali si fa riferimento nelle SOP.
- 5.4. L'elenco delle attività che l'ENAC considera rientranti nelle previsioni di cui alla Parte ORO.SPO.100(a)(2) è pubblicato sul [sito web ENAC](#), nell'apposita sezione dedicata alle attività SPO. Tale elenco potrà essere soggetto a revisione a seguito dell'acquisizione di nuove evidenze. Ogni altra operazione specializzata commerciale che in base al *risk assessment* effettuato dall'operatore, in accordo a SPO.OP.230, rientri nelle previsioni di cui alla Parte ORO.SPO.100(a)(1) richiede comunque la preventiva autorizzazione ENAC.
- 5.5. Per poter effettuare attività specializzate all'estero è necessario che il Mod.151 venga emesso o revisionato per includere le aree al di fuori del territorio italiano dove l'autorizzazione è valida. In tali casi l'operatore deve presentare richiesta alla Direzione/Ufficio Operazioni competente per la messa in atto di quanto previsto dal requisito ARO.OPS.150(f). Si segnala che ogni Autorità dovrebbe pubblicare l'elenco delle attività considerate dalla stessa ad alto rischio (rif. AMC1 ARO.OPS.150).

6. VELIVOLI ED ELICOTTERI DI CUI ALL'ANNESSO I AL REGOLAMENTO BASICO

- 6.1. Le operazioni specializzate condotte con velivoli ed elicotteri rientranti nell'Annesso I al Reg. (UE) 2018/1139 sono soggette al Reg. ENAC *"Requisiti relativi alle operazioni aeree antincendio nonché ad aspetti delle operazioni specializzate e non commerciali non compresi nel regolamento (UE) 965/2012"*.
- 6.2. I modelli per la presentazione della dichiarazione e per la richiesta di rilascio dell'autorizzazione per effettuare operazioni commerciali specializzate ad alto rischio, o operazioni specializzate con aeromobili complessi, sono allegati al regolamento e resi disponibili anche in formato editabile sul [sito web dell'ENAC](#) (non possono infatti essere utilizzati i modelli previsti per gli aeromobili soggetti al Reg. AIR OPS). La dichiarazione deve essere trasmessa con le medesime modalità di cui alla sezione 4 alla Direzione/Ufficio Operazioni dell'ENAC competente per territorio.

7. TEMPI DI VOLO E DI SERVIZIO

I limiti dei tempi di volo e di servizio (Flight Time Limitation) ed i requisiti di riposo del personale di condotta per le operazioni specializzate sono disciplinati dal Reg. ENAC *"Requisiti relativi alle operazioni aeree antincendio nonché ad aspetti delle operazioni specializzate e non commerciali non compresi nel regolamento (UE) 965/2012"*.

8. OPERAZIONI PARTICOLARI

- 8.1. Voli di competizione e voli dimostrativi, voli acrobatici, voli traino alianti e voli lancio paracadutisti, se effettuati con aeromobili non complessi e se nel rispetto delle condizioni stabilite dal Reg. AIR OPS e delle ulteriori condizioni stabilite dall'ENAC, possono essere trattati in deroga, in forma semplificata, applicando il solo Annesso VII (rif. Reg. AIR OPS, art. 6.4a).
- 8.2. Gli Art. 16 e 17 del reg. ENAC *"Requisiti relativi alle operazioni aeree antincendio nonché ad aspetti delle operazioni specializzate e non commerciali non compresi nel regolamento (UE) 965/2012"* stabiliscono:
 - i criteri per poter considerare l'attività come marginale, applicabile al caso dei voli introduttivi, lancio paracadutisti, traino alianti e voli acrobatici effettuati in accordo all'articolo 6 comma 4a(c) del Reg. AIR OPS; e
 - il limite massimo del premio applicabile ai voli dimostrativi e per competizione effettuati in accordo all'art. 6 comma 4a(b) del Reg. AIR OPS svolti all'interno del territorio italiano.

NOTA 4: per gli operatori di velivoli e elicotteri che effettuano operazioni specializzate di lancio paracadutisti l'ENAC ha pubblicato anche la NI 2018-008.

- 8.3. Le operazioni antincendio sono soggette al Reg. ENAC *"Requisiti relativi alle operazioni aeree antincendio nonché ad aspetti delle operazioni specializzate e non commerciali non compresi nel regolamento (UE) 965/2012"*. Il modello per la presentazione della richiesta ed ulteriori informazioni sono disponibili sul [sito web ENAC](#).

9. APPROVAZIONE ALL'EFFETTUAZIONE DI BREVI ESCURSIONI AD ALTITUDINI SUPERIORI AI 13000 PIEDI IN ACCORDO ALLA NORMA SPO.OP.195(b)

- 9.1. L'utilizzo, anche per brevi periodi, dell'aeromobile ad altitudini cabina superiori ai 13000 piedi, senza l'utilizzo dell'ossigeno supplementare, espone l'equipaggio e i task specialist al rischio di ipossia. Questa può essere definita, semplicemente, come una diminuzione al di sotto del normale livello fisiologico della quantità di ossigeno negli organi e nei tessuti dell'individuo. Come noto, in caso di riduzione della quantità di ossigeno, il cervello è il primo organo ad esserne colpito. Questo comporta che le capacità di giudizio e cognitive della persona diminuiscono sin dal primo insorgere e che pertanto un soggetto non addestrato potrebbe non essere in grado di riconoscere l'inizio dello stato di ipossia.
- 9.2. Una descrizione degli effetti dell'ipossia e dei segni e sintomi che possono verificarsi è riportata nel Manual of Civil Aviation Medicine (ICAO Doc 8984). L'ordine e l'intensità dei sintomi varia comunque tra gli individui anche se l'ordine e l'intensità dei sintomi di solito rimane costante nel singolo individuo. I tempi di prestazione efficace e di coscienza utile dipendono non solo dalla quota, ma anche da altri fattori quali il rateo di ascensione, l'attività fisica, l'affaticamento, il livello di stress, l'alimentazione, il consumo di alcool, ecc.
- 9.3. Nella redazione della Parte SPO è stato considerato che piloti e task specialist con esperienza consolidata da lungo tempo in regioni montuose possono essersi fisiologicamente adattati a queste altitudini. E' stato inoltre considerato che criteri per mitigare i rischi e limitare l'esposizione ad altitudini elevate senza l'impianto ossigeno supplementare possono essere definiti e implementati nelle SOP elaborate dagli operatori.
- 9.4. L'eventuale approvazione ad effettuare brevi escursioni sopra i 13000 piedi con velivoli ed elicotteri non complessi in accordo alla norma SPO.OP.195(b), può essere richiesta alla Direzione Operazioni competente allegando alla richiesta le SOP appropriatamente integrate e il relativo risk assesment. L'approvazione sarà comunicata dalla Direzione Operazioni a seguito della verifica del soddisfacimento delle condizioni riportate in SPO.OP.195(b), punti da 1 a 7, da parte del team incaricato.

10.SEGNALAZIONE DEGLI EVENTI AERONAUTICI

La puntuale e corretta segnalazione degli eventi aeronautici previsti dai regolamenti applicabili costituisce un elemento essenziale del sistema di gestione della safety dello Stato. Un'analisi condotta sulle segnalazioni presenti nel sistema eE-mor dell'ENAC, relativa al dominio delle operazioni specializzate, ha evidenziato come la qualità delle segnalazioni non sia sempre elevata e come spesso risultano omesse informazioni essenziali. E' emerso ad esempio che in molti degli eventi segnalati non sia stata inserita l'informazione relativa al tipo di operazione specializzata condotta. Si raccomanda pertanto agli operatori di prestare la dovuta cura nell'effettuare la segnalazione degli eventi aeronautici all'ENAC al fine di poter disporre di dati completi e della qualità richiesta.

11. OPERATORI DI ALTRI PAESI EASA

11.1. Gli operatori basati in altri paesi membri EASA, in possesso dell'avvenuta ricezione della loro Dichiarazione da parte della propria Autorità (rilasciata ai sensi del Reg. 965/2012) possono condurre operazioni in Italia senza necessità di approvazioni o autorizzazioni ENAC, in ambito OPS, salvo in caso di operazioni ad alto rischio.

11.2. Nel caso di operazioni ad alto rischio è infatti richiesto il preventivo coinvolgimento di ENAC e la esplicitazione sul relativo Mod. 151 della autorizzazione a condurre tali operazioni in Italia, in ottemperanza al requisito ARO.OPS.150(f).

11.3. La domanda di *cross border authorisation* deve essere inviata tramite l'Autorità Competente al seguente indirizzo foreign.operators@enac.gov.it.

NOTA 5: A far data dal 21/04/2017, le autorizzazioni emesse da ENAC ai sensi della Circolare EAL 02A sono decadute di validità.

NOTA 6: l'ENAC ha emesso una Prescrizione Operativa sui Limiti dei tempi di volo, di servizio e riposo del personale navigante impiegato applicabile anche agli operatori esteri che effettuano operazioni specializzate ad alto rischio sul territorio italiano. Per ulteriori dettagli si rimanda alla pagina Prescrizioni Operative del [sito web ENAC](#).

12.DOMANDE

Domande sull'argomento della presente nota informativa potranno essere inviate all'indirizzo e-mail: operazionivolo.personale@enac.gov.it

13.VALIDITÀ

Questa Nota Informativa annulla e sostituisce la NI 2017-001 e rimane in vigore fino a cancellazione.

Firmato
Il Direttore Regolazione Operazioni e Personale Volo
Sebastiano Vecchia