

Le Linee Guida contengono elementi di dettaglio di tipo interpretativo o procedurale per facilitare l'utente nella dimostrazione di rispondenza ai requisiti normativi. Sono generalmente associate a Circolari. Dato il loro carattere non regolamentare, i contenuti delle Linee Guida (LG) non possono essere ritenuti di per se obbligatori. Quando l'utente interessato sceglie di seguire le indicazioni fornite nelle LG, ne accetta esplicitamente le implicazioni sul proprio impianto organizzativo da esse come risultante ed esprime il proprio forte impegno a mantenersi aderente ad esse ai fini della continua rispondenza al requisito normativo interessato. I destinatari sono invitati ad assicurare che le presenti Linee Guida siano portate a conoscenza di tutto il personale interessato.

## **IMPIEGO DI AEROMOBILI IMMATRICOLATI IN ALTRI STATI PRESSO LE IMPRESE ATO/DTO**

SVILUPPATA ED EMESSA DALLA DIREZIONE CENTRALE REGOLAZIONE AEREA

NOMINATIVO E FIRMA DIRETTORE CENTRALE: Ing. Fabio NICOLAI

(documento informatico firmato digitalmente  
ai sensi dell'art. 24 D.lgs. 82/2005 e ss.mm.ii.)

### **RIFERIMENTI REGOLAMENTARI**

#### **APPLICABILITÀ**

- 1. INTRODUZIONE**
- 2. SCOPO**
- 3. IDENTIFICAZIONE  
DELL'ESERCENTE/OPERATORE**

#### **4. IMPIEGO DI AEROMOBILI REGISTRATI IN ALTRI STATI EASA**

#### **5. IMPIEGO DI AEROMOBILI REGISTRATI IN STATI TERZI NON EASA**

**LG-2020/001-LIC - IMPIEGO DI AEROMOBILI IMMATRICOLATI IN ALTRI STATI PRESSO LE IMPRESE ATO/DTO**

Ed. n. 1 del 30 dicembre 2020



Riferimenti Regolamentari	Paragrafo	Titolo
CODICE DELLA NAVIGAZIONE	Art. 874 ÷ 879  Art. 939 ÷ 939ter	TITOLO III - Dell'impresa di navigazione Capo I - Dell'esercente  TITOLO I - Dei contratti di utilizzazione dell'aeromobile Capo I - Della locazione
Regolamento (UE) 1321/2014	M.A.201 ML.A.201	Responsabilità
Regolamento (UE) 1178/2012	ORA.ATO135 DTO.GEN.240	Aeromobile di addestramento e FSTD

APPLICABILITÀ	
<b>APT</b>	Non interessato
<b>ATM</b>	Non interessato
<b>EAL</b>	Non interessato
<b>LIC</b>	Organizzazioni di addestramento del personale navigante (ATO e DTO)
<b>MED</b>	Non interessato
<b>NAV</b>	Non interessato
<b>OPV</b>	Non interessato
<b>SEC</b>	Non interessato

## **1. INTRODUZIONE**

1.1. Le organizzazioni di addestramento del personale di volo (ATO - *Approved Training Organisation* ATO e DTO - *Declared Training Organisation*) possono avere la necessità di impiegare aeromobili immatricolati nei registri degli aeromobili di Stati per le attività di addestramento al volo, avendone il necessario titolo di disponibilità legale.

## **2. SCOPO**

2.1. Scopo delle presenti Linee Guida (LG) è quello di fornire, nel rispetto del quadro di riferimento normativo ed in un'ottica di maggiore flessibilità e proporzionalità in funzione delle differenti situazioni, le modalità attraverso le quali si possono considerare soddisfatte, per gli aeromobili oggetto della presente, le finalità regolamentari in relazione agli aspetti di assunzione da parte delle ATO e delle DTO delle responsabilità di esercente/operatore dell'aeromobile. Quanto sopra considerando anche la progressiva implementazione di normative comuni all'interno dell'Unione Europea in materia di aeronavigabilità e sicurezza delle operazioni ed il principio della "co-operative oversight" richiesto dal regolamento basico.

2.2. Le indicazioni e/o i chiarimenti forniti nel seguito, prescindono da qualsiasi considerazione sull'adeguatezza del numero di aeromobili che una ATO/DTO deve dimostrare di utilizzare in relazione alla tipologia ed alla varietà di corsi di addestramento erogati (vedi ad esempio ORA.ATO.135, DTO.GEN.240 e relative AMC e GM). Tale valutazione, come per gli altri requisiti applicabili, è lasciata all'analisi del team di certificazione/sorveglianza sulla base delle evidenze fornite dal richiedente.

## **3. IDENTIFICAZIONE DELL'ESERCENTE/OPERATORE**

3.1. Alle organizzazioni di addestramento del personale di volo, per l'esecuzione delle attività in volo connesse ai corsi di addestramento rientranti nella propria specifica, è richiesto di indicare un'adeguata flotta di aeromobili che intende impiegare a tal fine.

3.2. Per quanto sopra, l'organizzazione ATO/DTO è quindi identificata, per tali aeromobili ed indipendentemente dalla durata temporale del relativo titolo di disponibilità, come

l'entità responsabile dell'impiego del mezzo aereo secondo la sua destinazione (addestramento per il personale navigante) in condizioni di sicurezza. Tale responsabilità si esercita attraverso la gestione della aeronavigabilità dell'aeromobile e con il controllo operativo dello stesso.

3.3. Tali attività e responsabilità sono quelle previste ed assegnate dal Codice della Navigazione e dalla regolamentazione dell'Unione Europea a chi assume l'esercizio dell'aeromobile ossia ne è esercente/operatore.

3.4. Ai fini di quanto sopra, è quindi necessario, in relazione agli aspetti tecnico-operativi, che l'organizzazione di addestramento possa dimostrare ad ENAC il relativo titolo di disponibilità (il contratto locazione o comodato d'uso<sup>1</sup> o comunque il documento di conferimento del diritto di utilizzare l'aeromobile) da cui risultino:

3.4.1. gli elementi di identificazione dell'aeromobile;

3.4.2. i riferimenti (nome, la nazionalità e il domicilio) di chi cede la disponibilità dell'aeromobile (ad es. locatore, comodante, ecc.) e di chi ne assume l'esercizio;

3.4.3. l'attività di addestramento, quale destinazione d'uso dell'aeromobile, nell'ambito dei privilegi dell'approvazione posseduta dall'organizzazione di addestramento.

Ovvia alternativa a ciò è, per la ATO/DTO, risultare il proprietario registrato dell'aeromobile.

3.5. Quanto previsto al punto 3.4, non esime la ATO/DTO, o in subordine il proprietario/operatore registrato, dalle responsabilità di assolvere ad eventuali obblighi di pubblicità di tale status di operatore/esercente in accordo alla pertinente regolamentazione vigente nello Stato di Registrazione dell'aeromobile.

#### **4. IMPIEGO DI AEROMOBILI REGISTRATI IN ALTRI STATI EASA**

4.1. In merito alla necessità dell'esistenza di un accordo secondo art.83bis della Convenzione di Chicago tra l'autorità dello Stato di registrazione e l'ENAC per gli aeromobili impiegati da imprese ATO/DTO italiane, come riportato in premessa, a

---

<sup>1</sup> Il contratto di comodato d'uso differisce dalla locazione per il solo fatto che nel primo il bene è reso di norma disponibile all'utilizzatore senza pagamento di un corrispettivo economico ed al termine del periodo ne è prevista comunque la restituzione al cedente.

seguito del completamento dello schema regolamentare europeo, nonché dell'esperienza acquisita anche in altri settori delle operazioni di volo (quali quello delle operazioni specializzate), si ritiene non più necessaria l'esistenza di un tale accordo per l'impiego di aeromobili omologati o convalidati da EASA registrati negli altri Stati membri EASA, fermo restando il rispetto delle condizioni stabilite dal Reg. (UE) 1178/2011.

- 4.2. L'inserimento in flotta dell'aeromobile immatricolato all'estero è effettuato secondo le procedure standard previste per qualsiasi altro aeromobile immatricolato in Italia che l'impresa intende utilizzare per le attività in volo previste dai corsi di addestramento ad essa approvati.
- 4.3. Restano in carico all'impresa di addestramento gli obblighi relativi alle verifiche di rispondenza ai requisiti regolamentari da effettuarsi prima dell'inserimento in flotta dell'aeromobile e quelle relative alle comunicazioni all'ENAC, analoghe al caso di inserimento in flotta di un aeromobile registrato in Italia, come pure gli obblighi relativi alle comunicazioni nei confronti dell'Autorità dello Stato di registrazione dell'aeromobile stabiliti dalle leggi e dai regolamenti applicabili.
- 4.4. Nel caso di inserimento in flotta di aeromobili omologati o convalidati da EASA, laddove essi non hanno impatto sui programmi di addestramento approvati non è prevista la preventiva approvazione da parte dell'ENAC, ma tali variazioni devono riflettersi nella manualistica dell'impresa. Nel caso delle imprese ATO l'aggiornamento della manualistica ed il foglio flotta, deve essere notificato all'ENAC in accordo alle procedure approvate (rif. ORA.GEN.130(c)). Nel caso delle imprese DTO, l'impresa deve aggiornare la *declaration* di cui alla DTO.GEN.115 se il modello di aeromobile non è già contenuto in essa (rif. AMC1 DTO.GEN.115(a)(5)).
- 4.5. Per il rilascio da parte di ENAC del modello AutImp (soggetto a fatturazione in accordo al Regolamento delle Tariffe dell'ENAC e necessario al solo esonero delle accise), similmente alle procedure in essere per gli aeromobili registrati nel RAN, l'impresa interessata deve inoltrare, con adeguato preavviso, una richiesta scritta alla Direzione Operazioni competente accompagnata dalla seguente documentazione:
- copia del Certificato di Immatricolazione dell'aeromobile o altro titolo di disponibilità di cui al punto 3.4;

- copia del Certificato di Aeronavigabilità e dell'associato Certificato di Revisione dell'Aeronavigabilità in corso di validità;
- copia del Certificato Acustico e della Licenza di Stazione radio;
- copia del Certificato di Assicurazione comprendente l'impiego aeroscolastico (inclusa anche la copertura per istruttori, allievi, esaminatori ed ispettori ENAC);
- dove applicabile, copia del contratto con l'appropriata impresa CAMO o CAO-CAM (come richiesto dal Reg. 1321/2014 in relazione alla tipologia dell'aeromobile e alla tipologia di operazioni, commerciale o meno);
- copia del Programma di manutenzione dell'aeromobile;
- compliance check list alla sottoparte IDE delle Parti NCC/NCO, come applicabile.

## **5. IMPIEGO DI AEROMOBILI REGISTRATI IN STATI TERZI NON EASA**

- 5.1. Nel caso in cui la sorveglianza sulla safety sia stata delegata all'ENAC attraverso un accordo secondo art.83bis della Convenzione di Chicago con l'Autorità dello Stato di registrazione dell'aeromobile, sono applicabili i regolamenti di implementazione del regolamento basico (UE) 2018/1139 e le ulteriori condizioni stabilite nell'accordo di trasferimento della sorveglianza.
- 5.2. In assenza di un accordo secondo art.83bis della Convenzione di Chicago tra l'Autorità dello Stato di registrazione e l'ENAC, l'impiego di aeromobili (rispondenti ai requisiti di cui al ORA.ATO.135 e DTO.GEN.240) registrati in Stati terzi non Easa potrà essere effettuato da parte delle imprese ATO/DTO italiane, a seguito di preventiva approvazione da parte dell'ENAC, solo laddove risultino soddisfatte, oltre a quanto stabilito nei Reg. (UE) 1178/2011 e 965/2012, tutte le seguenti condizioni:
- a. sussistono necessità operative che non possono essere soddisfatte assumendo in locazione un aeromobile registrato nella UE (tra queste ultime si considera rientrare anche il caso di utilizzo di aeromobile di proprietà dell'allievo per il proprio addestramento in volo presso una ATO/DTO italiana);
  - b. la durata della locazione (*dry lease*) non supera la durata di sette mesi per ogni periodo di 12 mesi consecutivi;

- c. gli standards di safety dello Stato di registrazione dell'aeromobile con riferimento alla navigabilità continua sono equivalenti ai requisiti applicabili stabiliti dal regolamento (UE) n. 1321/2014;
- d. la gestione della aeronavigabilità continua è affidata, come applicabile in funzione della tipologia di aeromobile, ad una CAMO<sup>2</sup> approvata in accordo all'allegato Vc (Parte CAMO) del Reg. (UE) 1321/2014 o ad una CAO con quality system e almeno il privilegio CAO.A.95(b), approvata in accordo all'allegato Vd (Parte CAO) del Reg. (UE) 1321/2014 che possa soddisfare i requisiti essenziali dell'allegato II al Reg. (UE) 2018/1139 tralasciando, con criteri di analogia, quanto già sancito al riguardo con l'implementazione dei suddetti principi nell'allegato Va (Parte T) per le operazioni CAT con licenza secondo Reg. (CE) 1008/2008 in assenza di accordo per il trasferimento delle responsabilità di sorveglianza regolamentare di sicurezza sull'aeromobile in locazione;
- e. l'aeromobile è in condizione di navigabilità e detiene un certificato di aeronavigabilità valido emesso in accordo all'Annesso 8 ICAO;
- f. il tipo di aeromobile è certificato o validato da EASA (o da ENAC in caso di aeromobili rientranti nell'annesso I al regolamento basico 2018/1139, soggetto al rispetto di quanto stabilito dal reg. 1178/2012);
- g. la manutenzione dell'aeromobile è effettuata in accordo ad un programma di manutenzione rispondente ai requisiti dello Stato di registrazione e agli applicabili requisiti di cui all'Annesso 6 ICAO;
- h. Ogni difetto o danno che ha effetto sulla sicurezza delle operazioni dell'aeromobile è rettificato secondo uno standard accettabile dallo Stato di Registrazione;
- i. L'aeromobile soddisfa ogni applicabile prescrizione di aeronavigabilità e i requisiti di navigabilità continua emessi o adottati dallo Stato di registrazione e ogni applicabile *mandatory safety information* emessa dall'EASA, incluso le prescrizioni di aeronavigabilità;
- j. La riammissione in servizio dell'aeromobile dopo manutenzione è emessa da una organizzazione qualificata in accordo ai requisiti dello Stato di registrazione. Il

---

<sup>2</sup> Può essere accettata anche una impresa CAMO approvato secondo Parte M Capitolo G (purché con quality system), fino alla data indicata nel Reg. (UE) 1321/2014 in cui tali approvazioni debbano essere sostituite con l'appropriata approvazione rilasciata in accordo all'allegato Vc (Parte CAMO) o come applicabile all'allegato Vd (Parte CAO) del medesimo regolamento.

certificato di riammissione in servizio deve contenere, in particolare, i dettagli basilari della manutenzione effettuata;

- k. L'aeromobile è sottoposto a ispezione prevolo prima di ogni volo;
  - l. Tutte le modifiche e le riparazioni sono rispondenti ai requisiti di aeronavigabilità stabiliti dallo Stato di Registrazione;
  - m. Le seguenti registrazioni dell'aeromobile sono mantenute disponibili fino a che l'informazione contenuta sia stata superata da nuove informazioni equivalenti nella portata e dettaglio, ma non meno di 24 mesi:
    - il tempo totale in servizio (ore, cicli e tempo calendariale, come appropriato) dell'aeromobile e di tutti i componenti con limite di vita;
    - lo status aggiornato di rispondenza ai requisiti di cui al punto i;
    - lo status aggiornato di rispondenza al programma di manutenzione;
    - lo status aggiornato delle modifiche e riparazioni insieme agli appropriati dettagli e *substantiating data* per dimostrare che soddisfa i requisiti stabiliti dallo Stato di Registrazione.
  - n. Lo Stato di Registrazione non è soggetto a divieto operativo ai sensi del Regolamento (EC) No 2111/2005 o a rilievi significativi da parte dell'ICAO;
  - o. Lo Stato di Registrazione ammette l'impiego dell'aeromobile da parte di istruttori con licenza EASA e degli allievi per l'attività di addestramento;
- 5.3. L'operatore che intende assumere in locazione un aeromobile registrato in un paese terzo non EASA deve richiederne l'approvazione alla Direzione Operazioni competente dell'ENAC e fornire, con adeguato preavviso:
- una copia del certificato di aeronavigabilità in corso di validità;
  - una copia del contratto di locazione, ad eccezione degli aspetti finanziari;
  - la durata del contratto di locazione;
  - copia del Certificato Acustico e della Licenza di Stazione radio;
  - copia del Certificato di Assicurazione comprendente l'impiego aeroscolastico (inclusa anche la copertura per istruttori, allievi, esaminatori ed ispettori ENAC);



- dove applicabile, copia del contratto con l'impresa CAMO;
  - copia del programma di manutenzione dell'aeromobile;
  - lista di rispondenza alla sottoparte IDE delle Parti NCC/NCO del Reg. 965/2012 e al ORA.ATO.135 o DTO.GEN.240, quale applicabile;
  - una relazione dettagliata sul soddisfacimento delle condizioni riportate al paragrafo 5.2.
- 5.4. Le informazioni di cui sopra devono essere accompagnate da una dichiarazione firmata dal locatario secondo cui le parti del contratto di locazione comprendono pienamente le rispettive responsabilità ai sensi delle normative applicabili.
- 5.5. Restano in carico all'impresa di addestramento gli obblighi relativi alle comunicazioni nei confronti dell'Autorità dello Stato di registrazione dell'aeromobile stabiliti dalle leggi e dai regolamenti applicabili.
- 5.6. L'ENAC si riserva in ogni caso la decisione finale in relazione all'utilizzo dell'aeromobile da parte dell'organizzazione di addestramento in assenza di un accordo secondo art.83bis della Convenzione di Chicago tenendo anche in conto la conoscenza e confidenza sul sistema di sorveglianza attuato dall'Autorità dello Stato di registrazione.
- 5.7. L'attività effettuata dall'ENAC è soggetta a fatturazione in accordo al Regolamento delle Tariffe ENAC.
- 5.8. La Linea guida LG-2013/2 "Impiego aeromobili immatricolati in altri stati membri EASA presso le imprese ATO" è abrogata.