



REGOLAMENTO

**REQUISITI RELATIVI ALLE OPERAZIONI AEREE
ANTINCENDIO NONCHE' AD ASPETTI DELLE OPERAZIONI
SPECIALIZZATE E NON COMMERCIALI NON COMPRESI
NEL REGOLAMENTO (UE) 965/2012**

Edizione n° 1 del 17 novembre 2017



Regolamento

Requisiti relativi alle operazioni aeree antincendio nonché ad aspetti delle operazioni specializzate e non commerciali non compresi nel regolamento (UE) 965/2012

Ed. 1

pag. 3 di 38

INDICE

Art. 1	5
Premessa	5
Art. 2	6
Scopo e applicabilità	6
Art. 3	7
Definizioni	7
Art. 4	7
Operazioni di volo antincendio ed operazioni specializzate commerciali	7
Art. 5	8
Aeromobili	8
Art. 6	10
Limiti dei tempi di volo e di servizio e requisiti sui tempi di riposo	10
Art. 7	11
Gestione della navigabilità continua e manutenzione degli aeromobili	11
Art. 8	11
Requisiti di nazionalità ed economico-finanziari per lo svolgimento di attività antincendio	11
Art. 9	12
Certificato di Operatore Aereo Antincendio (COAN)	12
Art. 10	13
Modifiche relative al COAN	13
Art. 11	13
Mantenimento della validità del COAN	13
Art. 12	14
Rilievi ed azioni correttive	14
Art. 13	15
Operazioni non commerciali	15
Art. 14	16
Approvazioni Specifiche	16
Art. 15	16
Metodi accettabili di soddisfacimento	16
Art. 16	17



Regolamento

Requisiti relativi alle operazioni aeree antincendio nonché ad aspetti delle operazioni specializzate e non commerciali non compresi nel regolamento (UE) 965/2012

Ed. 1

pag. 4 di 38

Attività marginali	17
Art. 17	17
Voli dimostrativi o per competizione	17
Art. 18	18
Deroghe	18
Art. 19	18
Tariffe	18
Art. 20	18
Decorrenza	18
Allegato 1 – 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 ed antincendio.	19
Allegato 2 – 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.	32
Allegato 3 – Certificato di Operatore Aereo Antincendio	33
Allegato 4 – Elenco Approvazioni Specifiche	35
Allegato 6 - Autorizzazione	38

Art. 1

Premessa

Con deliberazione del Consiglio di Amministrazione n. 50/2014 del 18 novembre 2014, l'ENAC ha approvato l'abrogazione del Regolamento di attuazione degli articoli 789 e 790 del Codice della Navigazione sulla licenza di esercizio di lavoro aereo in quanto in contrasto con i requisiti e le procedure introdotti in materia di operazioni specializzate dal Regolamento della Commissione (UE) n. 379/2014. La nuova normativa europea prevede un regime amministrativo semplificato che supera le suddette disposizioni del codice della navigazione, essendo incentrato su una dichiarazione di capacità dell'operatore e, in presenza di attività ad alto rischio, su una autorizzazione preventiva dell'Autorità nazionale.

Le operazioni aeree antincendio non rientrano nella suddetta disciplina delle operazioni specializzate in quanto, al pari di altri servizi di interesse pubblico nazionale forniti direttamente dallo Stato o svolti sotto il suo controllo e responsabilità (operazioni militari, doganali di polizia, di ricerca e salvataggio, di lotta agli incendi, di guardia costiera), sono escluse dal campo di applicazione della regolamentazione europea. Nell'esercizio della propria competenza normativa nazionale ciascuno Stato è tenuto ad assicurare, per quanto possibile, la coerenza con gli obiettivi del Regolamento Basico CE n. 216/2008 e delle relative norme di applicazione

Restano sotto il controllo normativo degli Stati membri anche le operazioni svolte con gli aeromobili indicati nell'Annesso II del Regolamento n. 216/2008, tra i quali gli aeromobili di rilevanza storica, amatoriali e quelli impiegati per scopi sperimentali e scientifici.

Si pone pertanto la necessità di una disciplina nazionale ad hoc che, tenendo conto delle peculiarità delle operazioni aeree antincendio e delle operazioni con aeromobili dell'Annesso II, assicuri un livello di sicurezza nello svolgimento di tali attività che sia comparabile a quello previsto per le attività specializzate commerciali regolamentate dalla Unione Europea.

A tal fine il presente Regolamento allinea i requisiti degli operatori alla vigente regolamentazione europea delle operazioni di volo e stabilisce procedure amministrative coerenti con il nuovo regime delle operazioni introdotto dal Regolamento della Commissione UE n. 379/2014.

Inoltre, il Regolamento disciplina alcune ulteriori attività affidate alla competenza delle Autorità nazionali dalla normativa europea sulle operazioni di volo.

Art. 2

Scopo e applicabilità

1. Il presente Regolamento stabilisce le norme relative alle seguenti tipologie di operazioni:
 - a) operazioni aeree antincendio;
 - b) operazioni specializzate commerciali effettuate con velivoli ed elicotteri di cui all'Annesso II al Regolamento (UE) 216/2008;
 - c) operazioni non commerciali con velivoli ed elicotteri di cui all'Annesso II al Regolamento (UE) 216/2008, incluse le operazioni specializzate non commerciali.
2. Il presente Regolamento non si applica agli operatori e aeromobili non immatricolati in accordo all'Annesso 7 ICAO e a quelli stranieri che, per cause eccezionali determinate dalle amministrazioni preposte dello Stato, operano sulla base di convenzioni internazionali di protezione civile firmate dall'Italia o del meccanismo di protezione civile dell'Unione Europea.
3. Il Regolamento non si applica inoltre alle operazioni antincendio 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.
4. Il presente Regolamento stabilisce inoltre le norme relative alle limitazioni dei tempi di volo e di servizio e ai requisiti sui tempi di riposo applicabili:
 - a) alle operazioni di cui al punto 1.a), 1.b) e - limitatamente agli aeromobili complessi - al punto 1.c); nonché
 - b) alle operazioni non commerciali con aeromobili complessi ed alle operazioni specializzate, effettuate ai sensi degli Annessi VI e VIII del Reg.(EU) n. 965/2012, in attesa dell'emissione ed applicazione delle norme di implementazione di cui all'art. 8 del medesimo Regolamento.
5. Il presente Regolamento stabilisce le condizioni per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la limitazione, la sospensione o la revoca delle Certificato di Operatore Aereo Antincendio (COAN) richiesto per condurre le operazioni di cui al punto 1.a).

6. Il presente Regolamento non si applica ai mezzi aerei a pilotaggio remoto ed agli apparecchi costruiti per il volo da diporto o sportivo compresi nei limiti indicati nell'allegato annesso alla legge n.206 del 25 marzo 1985.
7. Infine il presente Regolamento stabilisce alcuni requisiti addizionali rimessi all'Autorità competente dal Regolamento (UE) 965/2012 ai fini della conduzione di talune operazioni di volo stabilite all'art. 6 del medesimo regolamento.

Art. 3*Definizioni*

1. Ai fini del presente Regolamento sono adottate le definizioni riportate nel Regolamento (UE) 216/2008 e nel Regolamento (UE) 965/2012, per quanto applicabile, con le integrazioni riportate di seguito.
2. Velivoli ed elicotteri Annesso II: ai fini del presente Regolamento si intendono i velivoli ed elicotteri di cui all'Annesso II al Regolamento (UE) 216/2008.
3. Operazione aerea antincendio: operazione aerea diretta alla lotta antincendio, compresi i voli di osservazione e rilevamento incendi, spargimento sostanze estinguenti e/o ritardanti, trasporto di personale specialista antincendio, addestramento in volo finalizzato alla lotta antincendio.

Art. 4*Operazioni di volo antincendio ed operazioni specializzate commerciali*

1. Per le operazioni aeree antincendio e per le operazioni specializzate commerciali effettuate con velivoli ed elicotteri Annesso II sono adottate come norma nazionale le norme contenute negli annessi III (Parte ORO) e VIII (Parte SPO) del Regolamento (UE) 965/2012, come revisionato, applicabili alle operazioni specializzate commerciali, fatte salve le integrazioni e le modifiche specificate nel presente Regolamento.
2. In sostituzione dell'autorizzazione e della dichiarazione previste dal Regolamento (UE) 965/2012, l'operatore che intende effettuare operazioni aeree antincendio deve richiedere ed ottenere l'emissione di un COAN da parte dell'ENAC prima di iniziare a condurre tali operazioni.

3. Gli operatori che intendono condurre operazioni specializzate commerciali con velivoli ed elicotteri Annesso II devono dichiarare all'ENAC di possedere la capacità e i mezzi per adempiere alle loro responsabilità connesse con l'impiego di aeromobili ed operare l'aeromobile secondo le disposizioni del presente Regolamento mediante l'inoltro della dichiarazione redatta in accordo al modello riportato nell'allegato 5.
4. Gli operatori che intendono condurre operazioni specializzate commerciali ad alto rischio con velivoli ed elicotteri Annesso II devono richiedere ed ottenere l'emissione di una Autorizzazione per operazioni specializzate commerciali ad alto rischio prima di iniziare a condurre tali operazioni, in accordo all'allegato 6.

Art. 5*Aeromobili*

1. Gli aeromobili impiegati in operazioni aeree antincendio e/o operazioni specializzate commerciali, oggetto del presente Regolamento, devono essere registrati in Italia o nel registro di altro Stato membro UE, essere di proprietà o nella esclusiva disponibilità dell'operatore in base ad un contratto di utilizzazione e devono avere un Certificato di Aeronavigabilità emesso in conformità al Regolamento (UE) n. 748/2012 oppure in conformità al Regolamento Tecnico dell'ENAC. Nel secondo caso gli aeromobili dovranno soddisfare anche i requisiti aggiuntivi di navigabilità per l'impiego stabiliti nel Titolo Terzo del Regolamento Tecnico ENAC.
2. In deroga a quanto previsto al punto 1, aeromobili in possesso di un Certificato di Aeronavigabilità ristretto o di altra certificazione di idoneità tecnica al volo (ad esempio Permesso di Volo), emessa in conformità al Regolamento (UE) n. 748/2012 oppure in conformità al Regolamento Tecnico dell'ENAC, possono essere utilizzati per effettuare operazioni aeree antincendio e/o operazioni specializzate commerciali se tali tipi di impiego sono previsti nella certificazione di idoneità tecnica al volo o in documenti ad essi collegati. E' in ogni caso escluso l'impiego di aeromobili di costruzione amatoriale.
3. L'operatore può inoltre utilizzare in operazioni aeree antincendio e/o operazioni specializzate aeromobili in noleggio (*wet lease in*) di un operatore di un altro Paese, autorizzato nel proprio Paese dalla competente Autorità a fornire tali servizi, purché

dimostri il soddisfacimento delle seguenti condizioni e ottenga la preventiva approvazione da parte dell'ENAC:

- a) nel caso di operatori di Paesi terzi (non UE), deve esistere una necessità operativa temporanea che non possa essere soddisfatta altrimenti;
 - b) le norme di sicurezza del noleggiatore (*lessor*) relative all'aeronavigabilità continua e alle operazioni di volo devono essere 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 deve garantire 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;
 - d) l'aeromobile deve avere un Certificato di Aeronavigabilità standard rilasciato in conformità all'allegato 8 dell'ICAO;
 - e) nel caso di operatori di Paesi terzi (non UE), la durata del noleggio non deve superare sette mesi per ogni periodo di 12 mesi consecutivi;
 - f) l'operatore noleggiante (*lessee*) dimostri capacità tecniche ed operative adeguate ad assicurare un efficace monitoraggio dei servizi noleggiati.
4. Nel caso di aeromobile di proprietà o nella esclusiva disponibilità dell'operatore in base ad un contratto di utilizzazione (*dry lease in*) per l'impiego in operazioni aeree antincendio e/o operazioni specializzate, e che non soddisfa i commi 1 e 2, l'operatore deve dimostrare il soddisfacimento delle seguenti condizioni ed ottenere la preventiva approvazione ENAC:
- a) l'aeromobile deve essere immatricolato in un Paese della Unione Europea oppure deve esistere una necessità operativa temporanea, non superiore a sette mesi per ogni periodo di 12 mesi consecutivi, che non possa essere soddisfatta con la locazione di aeromobili immatricolati nella Unione Europea;
 - b) l'aeromobile deve essere di tipo omologato in Italia o per il quale l'ENAC ha già rilasciato un Certificato di Aeronavigabilità per il tipo di impiego previsto;

- c) deve essere assicurato il soddisfacimento dei requisiti applicabili relativi alla gestione della navigabilità continua degli aeromobili di cui all'art. 7;
 - d) l'aeromobile deve essere equipaggiato in conformità a quanto richiesto dal presente Regolamento;
 - e) deve essere 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).
5. L'approvazione della locazione di cui al punto 4 è sospesa o revocata se il Certificato di Aeronavigabilità viene sospeso o revocato.
6. Per i velivoli per i quali è stata emessa un certificazione individuale di aeronavigabilità prima della data di entrata in vigore del presente regolamento, impiegati esclusivamente in attività aeree antincendio 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 implementato adeguate mitigazioni al fine di assicurare l'effettuazione di tali voli in condizioni di sicurezza. Quanto contenuto nel precedente periodo si applica anche ai voli di addestramento condotti da organizzazioni di addestramento con i suddetti velivoli.

Art. 6

Limiti dei tempi di volo e di servizio e requisiti sui tempi di riposo

1. Le operazioni di cui all'art.2 punto 1.a) e 1.b) nonché le operazioni specializzate effettuate ai sensi dell'Annesso VIII (Parte SPO)del Regolamento (UE) n. 965/2012, in attesa dell'emissione ed applicazione delle norme di implementazione di cui all'art. 8 del medesimo Regolamento, devono essere condotte nel rispetto delle norme sui limiti dei tempi di volo e di servizio e requisiti sui tempi di riposo contenute nell'Allegato 1.
2. Le operazioni non commerciali con aeromobili complessi di cui al punto 1.c) e le operazioni non commerciali ai sensi dell'Annesso VI del Regolamento (UE) n. 965/2012 (Parte NCC), in attesa dell'emissione ed applicazione delle norme di implementazione di cui all'art. 8 del

medesimo Regolamento, devono essere condotte nel rispetto delle norme sulle limitazioni dei tempi di contenute nell'Allegato 2.

Art. 7*Gestione della navigabilità continua e manutenzione degli aeromobili*

1. Ai fini della gestione della navigabilità continua e della manutenzione degli aeromobili impiegati nelle operazioni di cui al presente Regolamento si applicano i requisiti stabiliti nei pertinenti regolamenti .
2. Nel caso di aeromobili utilizzati per operazioni aeree antincendio e/o operazioni specializzate commerciali con velivoli ed elicotteri Annesso II l'operatore deve possedere un'approvazione per la gestione della navigabilità continua degli aeromobili impiegati e per la manutenzione degli stessi, oppure aver stipulato un contratto con imprese titolari di dette approvazioni, rilasciate in accordo alla normativa vigente.

Art. 8*Requisiti di nazionalità ed economico-finanziari per lo svolgimento di attività antincendio*

1. L'operatore deve dimostrare che oltre il 50 % del capitale sia detenuto da Stati membri dell'Unione Europea e/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 a norma dell'Art. 4.2 deve dimostrare che il proprio patrimonio netto sia pari o superiore a centomila euro.
L'Enac provvede a monitorare il mantenimento del predetto requisito economico-finanziario attraverso l'analisi del bilancio di esercizio.
3. I requisiti di cui ai commi 1 e 2 non si applicano ai soggetti pubblici.

Art. 9

Certificato di Operatore Aereo Antincendio (COAN)

1. Un operatore deve richiedere ed ottenere il rilascio di un COAN dall'ENAC prima di iniziare ad effettuare le operazioni di cui al punto 1.a) dell'art.2.
2. Ai fini del rilascio del COAN, l'operatore deve dimostrare all'ENAC il possesso dei requisiti stabiliti agli articoli 4, 5, 6, 7 e 8 del presente Regolamento e inoltre:
 - a) di avere in Italia la sede legale o una stabile organizzazione (filiale, succursale, agenzia) come risultante da iscrizione presso la Camera di Commercio;
 - b) che il rappresentante legale e i componenti l'organo amministrativo siano cittadini di Stati membri dell'Unione Europea e che non siano stati condannati, in via definitiva, per reati che incidono sulla moralità professionale;
 - c) disponga almeno di un aeromobile rispondente ai requisiti di registrazione e di certificazione di aeronavigabilità di cui all'art. 5 comma 1 o 2;
 - d) che l'organizzazione e il sistema di gestione risultino essere idonei e adeguati alle dimensioni e alla portata delle operazioni;
 - e) di avere nella propria disponibilità uno o più aeromobili a titolo di proprietà o in base ad un contratto di utilizzazione che attribuisca il diritto al godimento del bene in via esclusiva;
 - f) di rispettare i requisiti assicurativi di cui al Regolamento (CE) n. 785/2004 e s.m.i..
3. La richiesta di rilascio del COAN o di una sua modifica deve essere effettuata nella forma e nelle modalità stabilite dall'ENAC, trasmettendo la documentazione necessaria per dare risponidenza ai requisiti del presente regolamento, comprensiva di una copia del Manuale delle Operazioni e delle Procedure Operative Standard .
4. Il COAN è emesso, a seguito dell'esito soddisfacente delle verifiche condotte da parte dell'ENAC in accordo al modello di certificato riportato nell'allegato 3. 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 e/o ritardanti;

- c) trasporto di personale specialista antincendio (*task specialist*), direttamente associato alle attività di supporto alle operazioni;
- d) altre tipologie di operazioni stabilite da ENAC.

Art. 10

Modifiche relative al COAN

1. Per ogni variazione che incide sulla portata del certificato o le operazioni autorizzate, le Procedure Operative Standard (SOP) o ogni altro elemento del sistema di gestione richiesto in ORO.GEN.200(a)(1) e (a)(2) l'operatore deve ottenere preventiva approvazione da ENAC. A tal fine, l'operatore deve fornire tutta la documentazione rilevante, inclusa una valutazione dei rischi associati alla modifica.
2. L'operatore opera alle condizioni prescritte dall'ENAC durante tali modifiche, 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 la quale tali modifiche saranno gestite e notificate.
4. In deroga ai punti 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, l'inoltro della domanda.

Art. 11

Mantenimento della validità del COAN

1. Un operatore titolare di COAN deve operare 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) identifichi la causa ultima della non rispondenza;
 - (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'art. 12.
- b) l'ENAC ottenga l'accesso all'operatore per determinare il mantenimento della rispondenza dei requisiti pertinenti del regolamento; e
- c) il certificato non venga sospeso o revocato e non vi sia la rinuncia da parte dell'operatore.
3. In caso di revoca o di rinuncia, il certificato deve essere subito restituito all'ENAC.
4. Nel corso della validità del certificato, l'ENAC effettua l'attività di sorveglianza sia su base programmata che occasionale.

Art. 12

Rilievi ed azioni correttive

1. Un rilievo di livello 1 è emesso dall'ENAC quando viene riscontrata una non rispondenza significativa ai requisiti applicabili 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 accountable manager.
2. Un rilievo di livello 2 è emesso dall'ENAC quando viene riscontrata una non rispondenza ai requisiti applicabili del 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 criticità 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 un'azione correttiva diretta 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 e 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 un'azione correttiva.
- b) Nel caso di rilievi di livello 2, l'ENAC:
- (i) concede all'organizzazione un determinato periodo per porre in atto l'azione correttiva adeguata alla natura del rilievo che in ogni caso inizialmente non può superare i 3 mesi. Alla fine di questo periodo, e a seconda della natura del rilievo, l'ENAC può prorogare il periodo di 3 mesi a condizione che venga attuato un piano soddisfacente di azioni correttive approvato dall'ENAC; e
- (ii) valuta il piano di implementazione azioni correttive proposti dall'operatore e, se in seguito a tale esame conclude che essi sono sufficienti a correggere la non rispondenza, li accetta.
- c) 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 punto 3 lettera a).

Art. 13*Operazioni non commerciali*

1. Per le operazioni non commerciali con velivoli ed elicotteri Annesso II, incluse le operazioni specializzate non commerciali, sono adottate come norma nazionale le norme stabilite per tali operazioni dal Regolamento (UE) 965/2012, come revisionato, fatte salve le integrazioni e modifiche specificate nel presente Regolamento.

2. I suddetti aeromobili dovranno inoltre soddisfare i requisiti aggiuntivi di navigabilità per l'impiego stabiliti nel Titolo Terzo del Regolamento Tecnico ENAC.
3. Per gli aeromobili costruiti da amatori non è richiesta la rispondenza a specifiche norme di aeronavigabilità ma si applica quanto stabilito dall'ENAC nei pertinenti regolamenti e circolari.
4. Gli operatori che conducono operazioni non commerciali con aeromobili complessi devono dichiarare all'ENAC di possedere la capacità e i mezzi per adempiere alle loro responsabilità connesse con l'impiego di aeromobili ed operare l'aeromobile secondo le disposizioni del presente Regolamento mediante l'inoltro della dichiarazione redatta in accordo al modello riportato nell'allegato 5.

Art. 14*Approvazioni Specifiche*

1. Ai fini delle operazioni di cui al presente Regolamento, sono adottate come norma nazionale per le approvazioni specifiche le norme stabilite nel Regolamento (UE) 965/2012, come revisionato, contenute nell'annesso V (Parte SPA) per quanto applicabile.
2. L'approvazione a condurre operazioni specifiche è riportata, a seguito dell'esito soddisfacente delle verifiche condotte da parte dell'ENAC in accordo all'Annesso II (Parte ARO) del Regolamento (UE) 965/2012, sul modello riportato in allegato 4.

Art. 15*Metodi accettabili di soddisfacimento*

1. Sono ritenuti accettabili i metodi di rispondenza stabiliti da EASA per i requisiti applicabili del Regolamento (UE) 965/2012, come revisionato che non siano in contrasto con altra normativa emessa dall'ENAC.
2. Metodi alternativi di soddisfacimento rispetto a quelli di cui al punto 1 o a quelli pubblicati da ENAC possono essere utilizzati dall'operatore per stabilire la rispondenza al Regolamento.
3. Per le operazioni per le quali è richiesto un COAN, nel caso l'operatore desideri utilizzare dei metodi alternativi di rispondenza rispetto a quelli di cui al punto 1 per stabilire la

rispondenza al Regolamento, dovrà, prima della loro messa in atto, fornire all'ENAC una descrizione completa dei suddetti metodi alternativi di rispondenza e dei motivi per la loro adozione. La descrizione include tutte le revisioni ai manuali o alle procedure che possano essere rilevanti, nonché una relazione che dimostri l'ottemperanza al Regolamento. Il presente requisito si applica anche alle operazioni per le quali è richiesta una Autorizzazione quando i metodi alternativi di rispondenza hanno impatto sulle procedure operative standard che sono parte dell'Autorizzazione.

4. Nel caso di cui al punto 3, l'operatore può applicare tali metodi alternativi di rispondenza dopo aver ottenuto la previa approvazione dell'ENAC e aver ricevuto la relativa notificazione.
5. Nel caso di operatori tenuti a dichiarare la propria attività all'ENAC devono notificare l'elenco dei metodi alternativi di rispondenza utilizzati per stabilire la conformità al presente regolamento.

Art. 16*Attività marginali*

1. Ai sensi della AMC1 ARO.OPS.300, l'attività di cui all' articolo 6 comma 4a(c) del Regolamento (UE) 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. Al fine di permettere l'effettuazione di eventuali controlli in relazione al comma precedente, l'operatore su richiesta dell'ENAC deve mettere a disposizione il proprio bilancio annuale.

Art. 17*Voli dimostrativi o per competizione*

Per i voli dimostrativi e per i voli per competizione effettuati in accordo all'art. 6 (4a)(b) del Regolamento (UE) 965/2012 svolti all'interno del territorio italiano, il limite massimo del valore del premio è stabilito pari a diecimila euro.

Art. 18*Esenzioni*

1. In casi eccezionali, o per particolari esigenze di durata limitata, l'ENAC può esentare su motivata richiesta operatori nazionali e non dal rispetto di requisiti del presente Regolamento se sono dimostrate condizioni tali da garantire accettabili livelli di sicurezza.
2. Il provvedimento di esenzione precisa le limitazioni e le condizioni supplementari ritenute necessarie per assicurare adeguati livelli di sicurezza ed è valido per il periodo di tempo in esso stabilito.

Art. 19*Tariffe*

Per gli aspetti amministrativi legati all'adempimento del presente Regolamento, si applicano le disposizioni di cui al Regolamento per le Tariffe dell'ENAC.

Art. 20*Decorrenza*

1. Il presente regolamento entra in vigore al trentesimo giorno dalla data di pubblicazione. A decorrere dall'entrata in vigore, il Regolamento ENAC "Certificato di Operatore di Lavoro Aereo" cessa di essere applicabile alle operazioni disciplinate dal presente Regolamento.
2. In deroga al comma 1, gli operatori in possesso di certificati COLA in corso di validità emessi dall'ENAC prima della data di entrata in vigore del presente Regolamento e che svolgono operazioni ricadenti in esso, potranno continuare ad operare in accordo al Regolamento "Certificato di Operatore di Lavoro Aereo" fino a sei mesi dalla data di pubblicazione.

Allegato 1 – 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 ed antincendio.**1. APPLICABILITA'**

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 operazioni specializzate commerciali effettuate con velivoli ed elicotteri di cui all'Annesso II al Regolamento (UE) 216/2008, in operazioni specializzate commerciali effettuate ai sensi dell'annesso VIII (Parte SPO) del Reg.(EU) n. 965/2012 ed in 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. DEFINIZIONI

a) "Alloggio", ai fini dello standby in aeroporto/base delle operazioni, un posto 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.

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

c) "Periodo di servizio" (*Duty Period* - DP) un periodo che inizia quando un membro d'equipaggio è richiesto da un Operatore di presentarsi o iniziare un servizio e termina quando quella persona è libera da ogni servizio, incluso il servizio post-volo.

Al fine del calcolo del periodo di riposo e del calcolo cumulativo, è considerato "periodo di servizio" (DP) ogni impiego che un membro d'equipaggio svolge per l' Operatore, tra cui il lavoro amministrativo in ufficio, l'impartire o ricevere addestramento e/o controllo teorico o pratico, il posizionamento, qualsiasi impiego presso l'aeroporto/base delle operazioni inclusi i periodo di *standby* in aeroporto/base delle operazioni

d) "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.

e) "Tempo di volo":

- per i velivolo, 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;

f) "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 e dove, in circostanze normali, l' Operatore non è responsabile della fornitura dell'alloggio al membro d'equipaggio interessato.

g) "Aeroporto/base delle operazioni", il luogo da cui inizia e termina il servizio.

h) "Giorno locale", un periodo di 24 ore avente inizio alle 00:00 ora locale.

i) "Notte locale", un periodo di 8 ore tra le 22:00 e le 8:00 ora locale.

j) "Membro d'equipaggio in servizio operativo", un membro d'equipaggio che presta servizio in un aeromobile durante un volo o servizio di allarme.

k) "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,

l) "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.

m) "Giorno singolo libero dal servizio", al fine di conformarsi alla direttiva 2000/79/CE del Consiglio Europeo, 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.

- n) “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 .
- o) “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.
- p) “Standby in aeroporto/ base delle operazioni”, un periodo di tempo definito 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.
- q) “Altro standby”, un periodo di tempo definito 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.

3. RESPONSABILITÀ DELL’OPERATORE

L’ Operatore deve:

- a) pubblicare i turni di servizio con sufficiente anticipo al fine di consentire ai membri d’equipaggio di pianificare tempi di riposo adeguati;
- b) stabilire, attuare e mantenere uno schema dei tempi di volo, di servizio e di riposo (d’ora in poi denominati “schema FTL”) adeguato al tipo/ai tipi di operazioni effettuate nel rispetto della presente normativa nonché Decreto Legislativo 19 agosto 2005, n. 185. Lo schema FTL deve essere pubblicato nel manuale delle operazioni (OM);
- c) assicurare che i periodi di servizio di volo siano pianificati in modo tale da permettere ai membri d’equipaggio di rimanere sufficientemente liberi da affaticamento, in modo da poter operare ad un soddisfacente livello di sicurezza (*safety*) in qualsiasi circostanza;
- d) 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;
- e) 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;

- f) assegnare turni di servizio che evitino prassi tali da perturbare gravemente il normale ritmo sonno/veglia, quali l'alternanza di servizio diurno e notturno;
- g) 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;
- a) pianificare ed 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 eccessivi scostamenti tra schemi FTL pianificati e quelli effettuati;
- i) stabilire e monitorare indicatori di performance sulla robustezza del sistema di turnazioni attraverso l'SMS dell' Operatore, se presente, o altra struttura operativa dedicata;
- j) implementare un sistema di *reporting* dedicato alla segnalazione di situazioni di pericolo determinate da affaticamento dei membri di equipaggio e finalizzato alla gestione dei rischi connessi alla fatica, nell'interesse della *safety* ed 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, punto (e) del Regolamento AirOps;
- 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) nei calcoli dei massimi tempi di volo, tengono conto del tempo accumulato in altra attività professionale sia in volo che a terra;
- e) tutta l'attività di volo deve essere registrata sul libretto di volo individuale ai sensi della normativa FCL, come previsto dal requisito SPO.GEN.105, punto (f) del Regolamento AirOps;
- f) comunicano ad ogni Operatore o esercente presso cui svolgono attività professionale l'impiego presso gli altri operatori o esercenti per i quali svolgono qualsiasi tipologia di attività di volo professionale;
- g) segnalano all' Operatore qualsiasi situazione di pericolo determinate da affaticamento.

5. BASE DI SERVIZIO

L' Operatore deve assegnare una base di servizio a ciascun membro d'equipaggio.

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

Lo schema FTL deve essere riportato nel manuale delle operazioni (OM) e deve specificare i limiti del massimo FDP basico giornaliero e del massimo tempo di volo giornaliero compreso nel FDP, sulla base dei seguenti limiti:

a) Periodi di servizio di volo (FDP) e tempi di volo.

Il periodo di servizio di volo (FDP) e i tempi di volo 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 limite può essere esteso a 8 ore senza esenzione al presente Regolamento, nei seguenti casi:

- i. 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:
 - a. i ruoli di PF e PM sono intercambiabili,
 - b. il volo è svolto interamente secondo le regole del volo SERA,
 - c. il volo è svolto senza manovre accentuate,
 - d. eccetto che per le fasi di decollo ed atterraggio, Il volo è svolto con l'ausilio degli automatismi in dotazione all'aeromobile quali l'autopilota e/o FMS,
 - e. 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,

f. il profilo di ogni volo deve prevedere una fase di crociera, avvicinamento ed atterraggio, con esclusione della programmazione di *touch&go* e *missed approaches*,

g. il volo non è preceduto da un periodo di *standby* o di servizio di allarme.

ii. Per gli operatori che svolgono attività antincendio con equipaggio multiplo, in caso di situazioni di criticità operative relative allo spegnimento di incendi, su decisione dell'Operatore previo benessere del pilota in comando, sentito l'equipaggio.

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

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

L' Operatore gestisce qualsiasi altra estensione del tempo di volo oltre le 6 ore, in accordo al successivo punto c).

b) Riduzione dei limiti FTL durante un FDP

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;
- 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 ed i relativi fattori di rischio che determinano tali riduzioni vanno descritti nel manuale delle operazioni (OM), anche attraverso una tabella che indichi la progressiva riduzione del tempo di volo e/o FDP.

c) Schemi FTL individuali

Fermo restando quanto riportato al punto a), commi i. e ii., in funzione di provate necessità operative, l' Operatore può richiedere ad ENAC, per approvazione, una esenzione al presente Regolamento per sviluppare uno schema FTL denominato "individuale", finalizzato all'estensione dei tempi riportati nella tabella al punto a), sulla base di una valutazione dei rischi connessi alle operazioni svolte.

Lo schema FTL individuale deve essere supportato da uno studio scientifico dedicato, effettuato per conto dell' Operatore da un soggetto qualificato, finalizzato a dimostrare che i livelli di sicurezza delle operazioni (*safety*) sono accettabili.

Lo schema FTL individuale è approvato da ENAC e deve essere riportato nel manuale delle operazioni (OM).

d) Attività presso altri operatori

Ai fini del calcolo dei tempi massimi giornalieri e cumulativi, nonché dei periodi di riposo, il membro di equipaggio deve tenere conto di tutti i periodi di servizio (FDP e DP) effettuati a terra ed in volo presso tutti gli operatori in cui svolge attività professionale.

In particolare, per il calcolo dei tempi giornalieri, i limiti massimi corrispondono ai limiti previsti dalla tipologia di attività più limitativa svolta durante la giornata.

Tutta l'attività di volo deve essere registrata sul libretto di volo individuale ai sensi della normativa FCL.

7. STANDBY E SERVIZIO DI ALLARME

Se un Operatore assegna ai membri d'equipaggio un periodo di standby in aeroporto/base delle operazioni o un servizio di allarme, si applicano le seguenti disposizioni:

- a) gli orari di inizio e fine dei periodi di standby in aeroporto/base delle operazioni e dei servizi di allarme devono essere pianificati e notificati preventivamente ai membri di equipaggio interessati per dar loro la possibilità di pianificare periodi di riposo adeguati;
- b) Un membro d'equipaggio è considerato in standby in aeroporto/base delle operazioni dal momento dell'entrata in servizio presso l'aeroporto/base delle operazioni fino alla fine del periodo notificato.



Regolamento

Requisiti relativi alle operazioni aeree antincendio nonché ad aspetti delle operazioni specializzate e non commerciali non compresi nel regolamento (UE) 965/2012

Ed. 1

pag. 26 di 38

- c) Il periodo di standby in aeroporto/base delle operazioni è interamente calcolato come periodo di servizio (DP). L' Operatore fornisce un alloggio ai membri d'equipaggio in standby in aeroporto/base delle operazioni.
- d) Durante lo standby in aeroporto/base delle operazioni, l'FDP inizia dall'assegnazione di un volo. l'FDP massimo giornaliero va ridotto come indicato al successivo punto g).
- e) Il servizio di allarme è interamente calcolato come periodo di servizio volo (FDP).
- f) 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.
- g) 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 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 + l'FDP.
- h) Per i membri di equipaggio impiegati in altro standby 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:



Regolamento

Requisiti relativi alle operazioni aeree antincendio nonché ad aspetti delle operazioni specializzate e non commerciali non compresi nel regolamento (UE) 965/2012

Ed. 1

pag. 27 di 38

- 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).

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

Fermo restando quanto riportato al punto 6.a), comma ii), le condizioni per modificare i limiti 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 consentiti, 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 deve consultare tutti i membri d'equipaggio sul loro stato di attenzione prima di decidere le modifiche precedenti allo schema FTL riportato sul manuale delle operazioni.
- d) Il pilota in comando deve presentare un rapporto all'Operatore quando un periodo di servizio di volo viene aumentato o un periodo di riposo viene ridotto a sua discrezione.
- e) L'Operatore deve dotarsi 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) totali 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 totale alle quali un membro d'equipaggio è assegnato come membro d'equipaggio operativo non deve superare:

- i. 24 ore di volo in un periodo di 7 giorni consecutivi ;
- ii. 100 ore di volo in un periodo di 28 giorni consecutivi;
- iii. 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 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..

L'estensione deve essere supportata da un *risk assesment* sviluppato dall'Operatore caso per caso, che tenga conto della attività di volo svolta in precedenza dal membro di equipaggio e garantisca, durante il periodo interessato, accettabili livelli di *safety*.

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

Durante il periodo di estensione, l'Operatore verifica costantemente lo stato di affaticamento del membro di equipaggio ed eventualmente ne interrompe o limita l'attività di volo.

Durante i periodi di estensione, il tempo di volo giornaliero non deve eccedere le 6 ore.

Al termine di un turno di impiego o una rotazione effettuata con l'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 deve specificare nel manuale delle operazioni il periodo minimo per il servizio post-volo in considerazione della complessità dell'aeromobile e delle operazioni svolte.

11. PERIODI DI RIPOSO

- a) Ad ogni membro di equipaggio di condotta deve essere assegnato un periodo di riposo compreso fra due servizi (DP o FDP).
- b) Il periodo di riposo minimo assegnato al membro di equipaggio deve avere 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 qualora il servizio termini presso la base di servizio assegnata, oppure 10 ore qualora il servizio termini fuori base per motivi operativi .
- 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.a) comma ii), 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 sola 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 devono includere periodi di riposo estesi ricorrenti per compensare l'affaticamento cumulativo. Il periodo di riposo esteso ricorrente minimo deve essere di 36 ore, incluse 2 notti locali, in modo tale che non intercorrano mai 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 deve essere aumentato a 2 giorni locali due volte al mese.

g) Ai sensi dell'art.5 del D.L. n.185 del 19/08/2005, al personale di volo dell'aviazione civile vengono 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 e comunque 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 deve far sì che i membri d'equipaggio possano alimentarsi e dissetarsi durante il periodo di servizio di volo, servizio di allarme ed 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).

Un Operatore deve specificare nel manuale delle operazioni come viene garantita l'alimentazione dei membri d'equipaggio durante i periodo citati.

13. RECORDS

Gli operatori devono conservare, per un periodo di 24 mesi:

a) la documentazione individuale per ciascun membro d'equipaggio che includa:

- i. tempi di volo;
- ii. l'inizio, la durata e la fine di ciascun periodo di servizio e periodo di servizio di volo;
- iii. i periodi di riposo e i giorni liberi da qualsiasi servizio e
- iv. la base di servizio assegnata.

b) La documentazione relativa ai periodi di servizio di volo estesi.

c) Su richiesta, l' Operatore deve fornire copia della documentazione individuale dei tempi di volo e dei periodi di servizio e di riposo:

- i. ai membri d'equipaggio interessati; e
- ii. a un altro Operatore, nei confronti di un membro d'equipaggio che è o diventa un membro d'equipaggio dell' Operatore in questione,
- iii. ad ENAC.



Regolamento

Requisiti relativi alle operazioni aeree antincendio nonché ad aspetti delle operazioni specializzate e non commerciali non compresi nel regolamento (UE) 965/2012

Ed. 1

pag. 31 di 38

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 deve sviluppare un programma di addestramento che includa le cause e gli effetti possibili dell'affaticamento dei membri di equipaggio e le relative contromisure. Il programma deve essere riportato nel manuale delle operazioni.

15. SCHEMI FTL INDIVIDUALI APPROVATI AI SENSI DELLE PRECEDENTI DIRETTIVE

Gli schemi FTL sviluppati dagli operatori SPO ed Antincendio precedentemente all'entrata in vigore del presente Regolamento, sulla base della circolare DGAC n. n. 440551 del 02.04.1993 ed inseriti nei manuali operativi, sono da ritenersi annullati.



Regolamento

Requisiti relativi alle operazioni aeree antincendio nonché ad aspetti delle operazioni specializzate e non commerciali non compresi nel regolamento (UE) 965/2012

Ed. 1

pag. 32 di 38

Allegato 2 – 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 nella normativa AirOps in materia di tempi di volo e di servizio ed in relazione alle responsabilità dei membri di equipaggio (NCC.GEN.105),
un membro di equipaggio di condotta non effettua operazioni non commerciale 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.

REPUBBLICA ITALIANA



CERTIFICATO DI OPERATORE AEREO ANTINCENDIO

Fire Fighting Air Operator Certificate

N. COAN-.....

L'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
certifica che

[...l'Operatore...]

risponde ai requisiti per la Certificazione di Operatore Aereo Antincendio prescritti nel Regolamento "*Requisiti relativi alle operazioni aeree antincendio nonché ad aspetti delle operazioni specializzate e non commerciali non compresi nel regolamento (UE) 965/2012*" ed è considerato idoneo ad effettuare le operazioni indicate nell'allegata Specifica delle Operazioni secondo le condizioni ivi riportate.

Questo Certificato non è trasferibile e rimane valido a meno di sospensione o revoca.

ENAC certifies that the above mentioned Operator satisfies the Fire Fighting Air Operator Certificate requirements prescribed in E.N.A.C. regulation "Requisiti relativi alle operazioni aeree antincendio nonché ad aspetti delle operazioni specializzate e non commerciali non compresi nel regolamento (UE) 965/2012" and it has been found competent to conduct the operations identified in the attached Operations Specifications subject to the conditions therein specified.

This certificate is not transferable and shall continue into effect, unless suspended or revoked.

Edizione / Issue
Data / Date

Il Direttore Operazioni
Firma



Certificato di Operatore Aereo Antincendio n. **COAN-.....**
Fire Fighting Air Operator Certificate

Operatore:
Operator

- **A) Operazioni Autorizzate**
Authorised Operations
- **B) Tipi di Aeromobile e Marche di Registrazione**
Type(s) of Aircraft and Registration Marks
- **C) Area delle Operazioni**
Area(s) of Operation
- **D) Limitazioni Speciali**
Special Limitations
- **E) Gestione Navigabilità Continua**.....
Continuing Airworthiness Management

Il Direttore Operazioni
Firma

Elenco Approvazioni Specifiche

List of Specific Approvals

In accordo alle condizioni specificate nell'approvazione e contenute nel manuale delle operazioni o nel pilot's operating handbook (subject to the conditions specified in the approval and contained in the operations manual or pilot's operating handbook)

a norma del Regolamento ENAC "Requisiti relativi alle operazioni aeree antincendio nonché ad aspetti delle operazioni specializzate e non commerciali non compresi nel regolamento (UE) 965/2012"



[Inserire indirizzo e recapiti]

Elenco approvazioni specifiche:
(List of Specific Approvals)

Denominazione e indirizzo dell'Operatore:
(Name and address of Operator)

Data *(date)*:

Firma:
(Signature)

Il Direttore Operazioni

Modello dell'aeromobili e marche di registrazione:
(Aircraft Model and Registration Marks)

Approvazioni Specifiche: <i>(Specific Approvals)</i>	Specifica <i>(Specification)</i>	Annotazioni <i>(Remarks)</i>

Allegato 5 - Dichiarazione**DICHIARAZIONE**

a norma del Regolamento ENAC "Requisiti relativi alle operazioni aeree antincendio nonché ad aspetti delle operazioni specializzate e non commerciali non compresi nel regolamento (UE) 965/2012"

OPERATORE

Nome / Denominazione:

Luogo nel quale l'operatore è stabilito o risiede:

Luogo dal quale le operazioni sono dirette:

Nome e recapiti del dirigente responsabile:

ORGANIZZAZIONE DI GESTIONE DELL'AERONAVIGABILITÀ CONTINUA

Denominazione e indirizzo dell'organizzazione e riferimento della approvazione CAMO

IMPIEGO DEGLI AEROMOBILI

Data di inizio delle operazioni / data di applicabilità della modifica

Tipo(i) di operazioni:

Parte-NCC (specificare se passeggeri e/o merci)

Parte-SPO (specificare quale tipo di attività)

Tipo(i) di aeromobile, marche di immatricolazione e base principale:

Dettagli delle approvazioni detenute (allegare alla dichiarazione l'elenco delle approvazioni specifiche, se pertinente)

Dettagli dell'autorizzazione per operazioni specializzate commerciali) detenuta (allegare l'autorizzazione, se applicabile)

Elenco dei metodi alternativi di rispondenza con riferimento ai metodi accettabili di rispondenza (AMC) che essi sostituiscono (da allegare alla dichiarazione)

Classificazione dell'operatore ai sensi della Parte ORO.GEN.200(b):

Operatore Complesso Operatore Non Complesso

DICHIARAZIONI

La documentazione del sistema di gestione, incluso il manuale delle operazioni, soddisfa i requisiti applicabili stabiliti dal Regolamento ENAC "Requisiti relativi alle operazioni aeree antincendio nonché ad aspetti delle operazioni specializzate e non commerciali non compresi nel regolamento (UE) 965/2012" e nella Parte ORO, nella Parte NCC, nella Parte SPO e nella Parte SPA, come applicabile.

Tutti i voli saranno effettuati in conformità alle procedure e istruzioni specificate nel manuale delle operazioni.

Tutti gli aeromobili utilizzati possiedono un Certificato di Aeronavigabilità valido o altra certificazione di idoneità tecnica al volo in corso di validità e sono conformi al Regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione, al Regolamento Tecnico ENAC e alla Disposizione DG ENAC del 20/02/2014, come applicabile.

Tutti i membri dell'equipaggio di condotta e dell'equipaggio di cabina, a seconda dei casi, hanno ricevuto un addestramento conforme ai requisiti applicabili.

(Se applicabile)

L'operatore ha attuato e ha dimostrato la conformità a uno standard ufficialmente riconosciuto del settore.

Riferimento allo standard:

Organismo di certificazione:

Data dell'ultimo audit di conformità:

Ogni modifica delle operazioni che incide sulle informazioni comunicate nella presente dichiarazione sarà notificata all'Autorità competente.

Ai sensi del DPR 445/2000 il dichiarante, consapevole delle sanzioni penali previste per le ipotesi di false dichiarazioni, conferma che le informazioni contenute nella presente dichiarazione sono corrette.

Data, nome e firma del Responsabile Legale*

Data, nome e firma dell'Accountable Manager *

* Allegare fotocopia del documento d'identità del rappresentante legale e dell'Accountable Manager se la dichiarazione non è sottoscritta con firma digitale

Data

Nome

.....
Firma

AUTORIZZAZIONE DI OPERAZIONI COMMERCIALI SPECIALIZZATE AD ALTO RISCHIO

(AUTHORISATION OF HIGH RISK COMMERCIAL SPECIALISED OPERATIONS)



REPUBBLICA ITALIANA
(Italian Republic)

Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
(Italian Civil Aviation Authority)

Recapiti ENAC
ENAC Contact Details

Telefono *(Telephone):*

Fax:

E-mail:

Autorizzazione n.:

Authorisation no.

Revisione n.:

Revision no.

Nome dell'operatore:

Operator Name

Indirizzo dell'operatore:

Operator address

Telefono:

Telephone

Fax:

E-mail:

Modelli di aeromobile e marche di registrazione:

Aircraft Model and Registration Marks

Operazioni specializzate autorizzate:

Authorised specialized operation

Area autorizzata o sito di attività:

Authorised area or site of operation

Limitazioni speciali:

Special limitations

Si certifica che è autorizzato ad effettuare operazioni commerciali specializzate ad alto rischio, in conformità alla presente autorizzazione, alle Procedure Operative Standard dell'operatore, Regolamento "Requisiti relativi alle operazioni aeree antincendio nonché ad aspetti delle operazioni specializzate e non commerciali non compresi nel regolamento (UE) 965/2012".

This is to confirm that Is authorised to perform high risk commercial specialised operation(s) in accordance with this authorisation, operator's Standard Operating Procedures, Regulation "Requisiti relativi ad attività alle operazioni aeree antincendio nonché ad aspetti delle operazioni specializzate e non commerciali non compresi nel regolamento (UE) 965/2012".

Nome e firma:

Name and Signature

.....

Data di rilascio:

Date of issue

Titolo:

Title

.....