

Consultazione Esterna – Modulo commenti

Regolamento: REQUISITI NAZIONALI SULLE OPERAZIONI AEREE

Riferimenti				Commento	Modifica proposta del testo	Posizione ENAC inerente al commento (*)	Motivazioni ENAC (**)
N°	Organizzazione Ente di Appartenenza	Capitolo, paragrafo, figura	Pagina				
1	Avincis Aviation Italia	Art.13 comma 3	24	L'esenzione all'installazione dei sistemi TAWS e ACAS è subordinata all'implementazione di adeguate mitigazioni. Non è chiaro se la responsabilità della valutazione dell'adeguatezza delle mitigazioni è in capo all'autorità oppure all'operatore.	[...] non è richiesta l'installazione degli apparati TAWS e ACAS di cui ai requisiti della Parte SPO.IDE.A.130 e SPO.IDE.A.131a condizione che l'operatore abbia svolto apposita valutazione del rischio.	Accolto	Il comma 3 dell'articolo 13 è stato modificato come segue: ...l'operatore abbia svolto apposita valutazione e gestione del rischio. ...
2	Avincis Aviation Italia	Art. 20	38	Si richiede di applicare l'esenzione del punto precedente anche alle organizzazioni ATO che svolgono attività addestrative per aeromobili antincendio identificati all'articolo 13, comma 3 fatta salva la necessità di implementare le mitigazioni di cui al punto precedente.		Non accolto	Per le ATO è necessaria una esenzione i.a.w. Art.71 del BR in quanto l'ATO è una certificazione EASA. L'articolo 13 comma 3 è stato modificato come segue: ...Quanto contenuto nel precedente periodo si applica anche ai voli di addestramento condotti dagli operatori con i suddetti velivoli e finalizzati alle attività descritte nel presente comma.

Consultazione Esterna – Modulo commenti

Regolamento: REQUISITI NAZIONALI SULLE OPERAZIONI AEREE

Riferimenti				Commento	Modifica proposta del testo	Posizione ENAC inerente al commento (*)	Motivazioni ENAC (**)
N°	Organizzazione Ente di Appartenenza	Capitolo, paragrafo, figura	Pagina				
3	Avincis Aviation Italia	All. A	45	Si suggerisce di definire all'interno dell'allegato A, per tipo di velivolo e attività, anche il limite massimo d'età per l'impiego di un membro di equipaggio.		Non accolto	La materia non è oggetto del presente Regolamento.
4	Avincis Aviation Italia	All. A Cap.10 punto c	48	Si suggerisce di modificare il seguente inciso "al fine di fronteggiare periodi temporanei di intensa attività antincendio" come riportato a fianco.	al fine di garantire la continuità operativa antincendio per periodi temporanei.	Notato	Non si ritiene necessario modificare il testo in questa revisione. La formulazione proposta non è migliorativa rispetto al testo originale.
5	Avincis Aviation Italia	All. A Cap.10 punto c	54	Explicitare in maniera più chiara che le limitazioni temporali alle estensioni alle 30h sono da considerarsi per singolo membro di equipaggio e non per compagnia	Per il singolo membro di equipaggio, tale impiego esteso può essere svolto entro un arco temporale continuativo di quattro mesi, per:[...]	Non Accolto	Il principio è riportato nel medesimo comma c).

Consultazione Esterna – Modulo commenti

Regolamento: REQUISITI NAZIONALI SULLE OPERAZIONI AEREE

Riferimenti				Commento	Modifica proposta del testo	Posizione ENAC inerente al commento (*)	Motivazioni ENAC (**)
N°	Organizzazione Ente di Appartenenza	Capitolo, paragrafo, figura	Pagina				
6	Avincis Aviation Italia	-	-	Si suggerisce di definire nel regolamento i requisiti addestrativi per le attività antincendio		Non accolto	I requisiti addestrativi sono riportati nella parte ORO.FC.1XX ed ORO.FC.3XX applicabile alle operazioni SPO che sono adottati da questo Regolamento come requisiti antincendio.

Consultazione Esterna – Modulo commenti

Regolamento: REQUISITI NAZIONALI SULLE OPERAZIONI AEREE

7	<i>Callegari Srl</i>	CAPO I, Art. 2 “Ambito di efficacia”, comma 1, lettera b)	4 di 59	Il presente articolo 2 alla lettera b) applica il Regolamento “Requisiti Nazionali sulle Operazioni Aeree” anche ai velivoli previsti dall’Allegato I del Regolamento (UE) n. 2018/1139, di fatto equiparandoli a qualsiasi velivolo di aviazione generale con permesso di volo standard. Questi velivoli operano già con regolamenti emessi da ENAC (nello specifico i NAV15 e NAV32), ed applicando i dettami del presente Regolamento verrebbero a decadere alcuni dei benefici introdotti dal legislatore per permettere di preservare, tutelare, e tramandare gli aeromobili che hanno fatto la Storia dell’aviazione.	CAPO I, Art. 2, lettera b): “operazioni diverse da quelle di cui alla precedente lettera a) effettuate con aeromobili che rientrano nelle previsioni della decisione ENAC-DG-03/02/2021-0012128-P adottata e notificata da ENAC ai sensi degli articoli da 2 comma 8 a 2 comma 11 del Regolamento (UE) n. 2018/1139 (aeromobili “OPT-OUT”), immatricolati: (omissis). Aggiungere una lettera 5bis) in cui si specifica “Il presente Regolamento non si applica agli aeromobili di cui all’Allegato I del Regolamento (UE) n. 2018/1139	Non accolto	Con il presente regolamento, che agisce in continuità col regolamento “Requisiti relativi alle operazioni aeree antincendio nonché ad aspetti delle operazioni specializzate e non commerciali non compresi nel regolamento (UE) 965/2012”, ENAC intende disciplinare le operazioni degli aa/mm Allegato I. Le citate circolari NAV-15 e NAV-32 non hanno efficacia vincolante, e non disciplinano le operazioni di tali aa/mm.
8	<i>Provincia Autonoma di Trento – Servizi Antincendi e Protezione</i>	Art. 3 Comma 10	9	Tempo di volo per elicotteri	tempo di volo computato da decollo ad atterraggio, non comprendente il tempo a rotori	Non accolto	Definizione come da Reg.965/2012, Annesso I Definizioni, punto (50a)

Consultazione Esterna – Modulo commenti

Regolamento: REQUISITI NAZIONALI SULLE OPERAZIONI AEREE

Riferimenti				Commento	Modifica proposta del testo	Posizione ENAC inerente al commento (*)	Motivazioni ENAC (**)
N°	Organizzazione Ente di Appartenenza	Capitolo, paragrafo, figura	Pagina				
	<i>Civile Nucleo Elicotteri COAN-024</i>				in moto al suolo con collettivo al passo minimo.		
9	<i>Provincia Autonoma di Trento – Servizi Antincendi e Protezione Civile Nucleo Elicotteri COAN-024</i>	Art.11 comma 2 lettera b	20	Noi abbiamo un COA e un COAN ma non siamo iscritti alla Camera di Commercio, vista lo stato giuridico della Provincia Autonoma di Trento	Come risultante da iscrizione alla camera di commercio o altro documento accettato da Enac	Accolto	Testo modificato come segue: ...di avere la sede legale o una stabile organizzazione in Italia (filiale, succursale, agenzia), come risultante da iscrizione presso la Camera di Commercio o, per gli Enti Pubblici, dall'atto costitutivo...

Consultazione Esterna – Modulo commenti

Regolamento: REQUISITI NAZIONALI SULLE OPERAZIONI AEREE

Riferimenti				Commento	Modifica proposta del testo	Posizione ENAC inerente al commento (*)	Motivazioni ENAC (**)
N°	Organizzazione Ente di Appartenenza	Capitolo, paragrafo, figura	Pagina				
10	<i>Provincia Autonoma di Trento – Servizi Antincendi e Protezione Civile Nucleo Elicotteri COAN-024</i>	Art.11 comma 4 lettera c	21	trasporto di personale specialista antincendio (task specialist), direttamente associato alle attività di supporto alle operazioni antincendio;	Task specialist deve essere considerato solamente chi opera a bordo o chi fa assistenza al volo da terra e non il personale che viene trasportato per svolgere il lavoro a terra, altrimenti bisogna formare ogni singolo operaio, per i quali è già previsto il briefing pre volo.	Non Accolto	Il contenuto del commento rientra nelle previsioni del comma 4 lettera d, riguardante personale diverso da quanto previsto nella definizione di “task specialist”. Definizione come da Reg.965/2012: (117a) «specialista di mansione», una persona designata dall'operatore o da un terzo, o che opera come un'impresa, che svolge compiti a terra direttamente connessi con un'attività specializzata o esegue compiti specializzati a bordo o dall'aeromobile;
11	<i>Provincia Autonoma di Trento – Servizi Antincendi e Protezione Civile Nucleo Elicotteri COAN-024</i>	Art. 12 Comma 5	23	il foglio di carico e centraggio di cui allo SPO.POL.110 è predisposto prima di ciascuno volo. .	il foglio di carico e centraggio, o altro metodo accettato da ENAC, di cui allo SPO.POL.110 è predisposto prima di ciascuno volo o di una serie di voli.	Non Accolto	Il requisito si ritiene necessario quale prescrizione di sicurezza nell'ambito delle operazioni di cui all'Art. 11 comma 4 lettera d), che sono assimilabili al trasporto passeggeri.

Consultazione Esterna – Modulo commenti

Regolamento: REQUISITI NAZIONALI SULLE OPERAZIONI AEREE

Riferimenti				Commento	Modifica proposta del testo	Posizione ENAC inerente al commento (*)	Motivazioni ENAC (**)
N°	Organizzazione Ente di Appartenenza	Capitolo, paragrafo, figura	Pagina				
12	<i>Provincia Autonoma di Trento – Servizi Antincendi e Protezione Civile Nucleo Elicotteri COAN-024</i>	Art 24 e allegato B	42	Tempi di volo e servizio	Manca un riferimento ad attività non commerciali con aeromobili non complessi.	Non accolto	Regolamentazione non prevista neanche in ambito EASA Articolo 8 Reg.965/2012.
13	<i>AEI ASSOCIAZIONE ELICOTTERISTICA ITALIANA</i>	Sommario	3	Non è stato riportato il Capo V tra l'Art.23 e l'Art.24	Aggiornare indice	Accolto	Sommario aggiornato.

Consultazione Esterna – Modulo commenti

Regolamento: REQUISITI NAZIONALI SULLE OPERAZIONI AEREE

Riferimenti				Commento	Modifica proposta del testo	Posizione ENAC inerente al commento (*)	Motivazioni ENAC (**)
N°	Organizzazione Ente di Appartenenza	Capitolo, paragrafo, figura	Pagina				
14	AEI ASSOCIAZIONE ELICOTTERISTICA ITALIANA	Art. 3 punto 2)	8	Nella definizione “Operazione aerea antincendio: operazione aerea diretta alla lotta antincendio, compresi i voli di osservazione e rilevamento incendi, spargimento sostanze estinguenti o ritardanti, trasporto di personale specialista antincendio (task specialist) direttamente associato alle attività di supporto alle operazioni antincendio, addestramento in volo finalizzato alla lotta antincendio” sarebbe opportuno aggiungere anche i trasferimenti, come specificato anche in altri punti della normativa stessa (esempio art. 19 comma 9)	“I voli che si svolgono immediatamente prima, durante o immediatamente dopo operazioni antincendio e sono direttamente connessi a tali operazioni sono effettuati in conformità al presente regolamento”. Ciò allo scopo di evitare contestazioni in merito al trasporto del personale dalla base di schieramento fino al luogo dell'intervento.	Accolto	Modificata la definizione come segue. Ai fini del presente regolamento, nella definizione rientrano anche i voli che si svolgono immediatamente prima ed immediatamente dopo tali operazioni e che sono ad esse direttamente connessi.

Consultazione Esterna – Modulo commenti

Regolamento: REQUISITI NAZIONALI SULLE OPERAZIONI AEREE

Riferimenti				Commento	Modifica proposta del testo	Posizione ENAC inerente al commento (*)	Motivazioni ENAC (**)
N°	Organizzazione Ente di Appartenenza	Capitolo, paragrafo, figura	Pagina				
15	AEI ASSOCIAZIONE ELICOTTERISTICA ITALIANA	Articolo 6 Comma 1	16	Contemplare “esigenze operative” non a carattere di urgenza nella possibilità di richiesta di esenzione.	“In caso di circostanze imprevedibili urgenti o di esigenze operative di una persona fisica o giuridica soggetta al presente regolamento, ENAC può concedere un'esenzione ai requisiti applicabili del presente regolamento e dei relativi allegati, purché il soggetto richiedente ne faccia formale richiesta e dimostri che sono soddisfatte tutte le seguenti condizioni:”	Parzialmente accolto	L'articolo è stato modificato. come segue: In caso di circostanze imprevedibili urgenti o di comprovate esigenze operative di una persona fisica o giuridica soggetta al presente regolamento, ENAC può concedere un'esenzione ai requisiti applicabili del presente regolamento e dei relativi allegati, purché il soggetto richiedente ne faccia formale richiesta e dimostri che sono soddisfatte tutte le seguenti condizioni: Rispetto al testo proposto è stata considerata la necessità di comprovare l'esigenza operativa da parte dell'operatore.

Consultazione Esterna – Modulo commenti

Regolamento: REQUISITI NAZIONALI SULLE OPERAZIONI AEREE

16	AEI ASSOCIAZIONE ELICOTTERISTICA ITALIANA	Art.9 comma 2	18	Sebbene non venga richiamato il punto c) del comma 4 dell'Art.11, è corretto interpretare che gli operatori attualmente in possesso di COAN con l'autorizzazione "al trasporto di personale specialista antincendio (task specialist)...", all'entrata in vigore del regolamento potranno continuare ad effettuare detta attività per la quale non è quindi previsto includere l'autorizzazione a condurre dette operazioni al di sotto delle altezze minime previste dal requisito SERA.5005 ?	Nessuna modifica se l'interpretazione fosse condivisa, altrimenti il comma 2 dovrebbe essere modificato come segue (evidenziata in giallo la modifica): I certificati di operatore aereo antincendio in corso di validità alla data di entrata in vigore del presente regolamento, emessi in accordo al regolamento "Requisiti relativi alle operazioni aeree antincendio nonché ad aspetti delle operazioni specializzate e non commerciali non compresi nel regolamento (UE) 965/2012" del 17 novembre 2017, sono considerati rispondenti al presente regolamento fino a nuova emissione ed includono l'autorizzazione a condurre le operazioni di cui al comma 4, punti a), e b) e c) dell'articolo 11 al di sotto delle altezze minime previste dal requisito SERA.5005 del Regolamento (UE) n. 923/2012 (SERA) nelle aree interessate a tali operazioni. Tale autorizzazione è valida anche quando le suddette operazioni vengono simulate ai fini di addestramento e controllo.	notato	Si conferma che solo le operazioni di cui ai punti a) e b) dell'articolo 11 comma 4 possono essere svolte al di sotto delle minime SERA.
----	--	------------------	----	---	---	--------	--

Consultazione Esterna – Modulo commenti

Regolamento: REQUISITI NAZIONALI SULLE OPERAZIONI AEREE

17	AEI ASSOCIAZIONE ELICOTTERISTICA ITALIANA	Articolo 12 comma 5	22	Il riferimento alle normative NCC potrebbe essere fuorviante su aeromobili che non ricadono entro tale classificazione. Ci troveremmo di fronte alla necessità di sviluppare apposite check list e ad equipaggiare le macchine con equipaggiamenti appositi solo per una ristrettissima quota di operazioni, rendendo il rispetto dei requisiti più complicato di una normale operazione CAT. Lo spirito della normativa dovrebbe, invece essere quello di essere attagliata al particolare tipo di attività, invece di complicarla.	Eliminare Comma 5 è la scelta più opportuna altrimenti bisognerebbe richiamare le parti applicabili nell'ambito del regolamento NCO, per macchine other than complex, in luogo di NCC come ora indicato, comunque appesantendo il disposto normativo anziché semplificarlo.	Non accolto	ENAC conferma la necessità che l'operatore ottemperi ai requisiti elencati, come azione di mitigazione rispetto al rischio derivante dalle operazioni con trasporto di personale non "task specialist" in ambito COAN, per operazioni condotte con aeromobili complessi e non colpevoli. L'articolo è stato opportunamente modificato per chiarire tale aspetto, come segue: Nel caso di operazioni in accordo al comma 4, lettera d), dell'articolo 11 che prevedono la presenza a bordo di persone non aventi la funzione di specialista di attività (task specialist), l'operatore di aeromobili complessi e non complessi ottempera, in aggiunta a quanto riportato al comma 1, ai seguenti articoli dell'allegato VI (Parte NCC) del regolamento (UE) n. 965/2012:
18	AEI ASSOCIAZIONE ELICOTTERISTICA ITALIANA	Articolo 12 comma 5	23	Il riferimento è esplicito al foglio di carico e centraggio e non comprende	Per tali attività, è inoltre esclusa l'applicabilità delle previsioni contenute in SPO.OP.195 comma (b) e	non Accolto	Vedi commento n. 11.

Consultazione Esterna – Modulo commenti

Regolamento: REQUISITI NAZIONALI SULLE OPERAZIONI AEREE

Riferimenti				Commento	Modifica proposta del testo	Posizione ENAC inerente al commento (*)	Motivazioni ENAC (**)
N°	Organizzazione Ente di Appartenenza	Capitolo, paragrafo, figura	Pagina				
				eventuali metodi alternativi di rispondenza, come previsto dalla SPO.POL.110.	SPO.IDE.A/H.175 comma (c) e vi è evidenza del calcolo del carico e centraggio in accordo alla SPO.POL.110 o altro sistema approvato.		
19	AEI ASSOCIAZIONE ELICOTTERISTICA ITALIANA	Art.13 comma 3	24	L'esenzione all'installazione dei sistemi TAWS e ACAS è subordinata all'implementazione di adeguate mitigazioni. Non è chiaro se la responsabilità della valutazione delle mitigazioni è in capo all'autorità oppure all'operatore.	[...] non è richiesta l'installazione degli apparati TAWS e ACAS di cui ai requisiti della Parte SPO.IDE.A.130 e SPO.IDE.A.131 a condizione che l'operatore abbia svolto apposita valutazione del rischio.	Accolto	Vedi commento n.1.

Consultazione Esterna – Modulo commenti

Regolamento: REQUISITI NAZIONALI SULLE OPERAZIONI AEREE

20	AEI ASSOCIAZIONE ELICOTTERISTICA ITALIANA	Art. 14 punto 2) f	26	Sarebbe opportuno aumentare il periodo di sette mesi di almeno altri due mesi, visto che i contratti estivi sono di circa 6 mesi, ma i tempi di risposta di ENAC possono essere di 60 giorni. In alternativa porre come limite i 7 mesi di operazioni, non di contratto. In altre parole: per chiedere una approvazione secondo il presente regolamento devo dimostrare di avere un contratto di dry o wet lease. Gli appalti hanno una durata fino a sei mesi ed i tempi di reazione standard di ENAC sono di 60 giorni. Se il limite imposto dalla normativa è di 7 mesi di contratto, rischiamo di non poter ottemperare alle richieste degli appalti.	...la durata del noleggio non supera i 9 mesi per ogni periodo consecutivo di 12 mesi consecutivi.	non accolto	Il requisito allinea i tempi a quelli già applicabili nella medesima fattispecie previsti nel Regolamento (EU) 965/2012.
21	AEI ASSOCIAZIONE ELICOTTERISTICA ITALIANA	Art. 20	38	Si suggerisce di aggiungere apposita deroga per sistemi ACAS e TAWS per le		Non accolto	Vedi commento n.2.

Consultazione Esterna – Modulo commenti

Regolamento: REQUISITI NAZIONALI SULLE OPERAZIONI AEREE

Riferimenti				Commento	Modifica proposta del testo	Posizione ENAC inerente al commento (*)	Motivazioni ENAC (**)
N°	Organizzazione Ente di Appartenenza	Capitolo, paragrafo, figura	Pagina				
				ATO che svolgono attività per aeromobili antincendio con certificato individuale di aeronavigabilità prima del 31 dicembre 2017			
22	AEI ASSOCIAZIONE ELICOTTERISTICA ITALIANA	All. A	45	Si suggerisce di definire all'interno dell'allegato A anche i limiti anagrafici per l'impiego di un membro di equipaggio per attività antincendio		Notato	Vedere Art.12 comma 1. Vedere commento n.3.

Consultazione Esterna – Modulo commenti

Regolamento: REQUISITI NAZIONALI SULLE OPERAZIONI AEREE

Riferimenti				Commento	Modifica proposta del testo	Posizione ENAC inerente al commento (*)	Motivazioni ENAC (**)
N°	Organizzazione Ente di Appartenenza	Capitolo, paragrafo, figura	Pagina				
23	AEI ASSOCIAZIONE ELICOTTERISTICA ITALIANA	Allegato A Cap. 6	48	Operazioni single Pilot - FDP Giornaliero: Il limite massimo deve essere uguale tra operazioni ad equipaggio multiplo e Singolo ovvero a 13 Ore. La limitazione per single pilot a 11 ore potrebbe impedire la copertura del servizio richiesto con conseguente riorganizzazione e rilevante impatto economico. Non appare comprensibile la differenziazione. Infine, la mancanza di piloti per le operazioni SPO metterebbe in crisi gli operatori.	FDP massimo giornaliero: 13 Ore. Massimo tempo di volo in single pilot: 8 Ore o almeno 8 ore per 2 giorni nei 7 giorni consecutivi.	Non accolto	Non sussistono nuovi elementi che permettano di considerare una eventuale modifica del limite di ore già fissato nel Regolamento Requisiti relativi alle operazioni aeree antincendio nonché ad aspetti delle operazioni specializzate e non commerciali non compresi nel regolamento (UE) 965/2012.

Consultazione Esterna – Modulo commenti

Regolamento: REQUISITI NAZIONALI SULLE OPERAZIONI AEREE

Riferimenti				Commento	Modifica proposta del testo	Posizione ENAC inerente al commento (*)	Motivazioni ENAC (**)
N°	Organizzazione Ente di Appartenenza	Capitolo, paragrafo, figura	Pagina				
24	AEI ASSOCIAZIONE ELICOTTERISTICA ITALIANA	Allegato A Cap. 6	48	Fatto salvo quanto previsto all'Articolo 6 Comma 1, la possibilità di estendere il tempo di volo massimo, deve anche poter essere gestita in autonomia dalle aziende per comprovate emergenze.	d. L'attività di volo può essere estesa in autonomia dalla Azienda secondo procedura prevista nello schema FTL per comprovate emergenze.	non accolto	La gestione di situazioni contingenti e inaspettate è già contemplata in Art. 6.
25	AEI ASSOCIAZIONE ELICOTTERISTICA ITALIANA	Allegato A Cap. 10	53	I limiti differenti tra SPO-HR, antincendio e le altre attività non trovano riscontro con la realtà operative elicotteristica e dovrebbero quantomeno essere tutti unificati come al comma b, ii)	b) Il tempo di volo massimo cumulativo assegnato al membro d'equipaggio in servizio non deve superare: i. 24 ore di volo in un periodo di 7 giorni consecutivi per operazioni SPO HR e antincendio; 1 i 30 ore di volo in un periodo di 7 giorni consecutivi. 1 ii 100 ore di volo in un periodo di 28 giorni consecutivi; iii. 900 ore di volo in un periodo di 12 mesi;	non accolto	L'estensione del limite a 30 ore settimanali rispetto alle 24 ore settimanali è ritenuta appropriata solo per le attività diverse da antincendio e SPO HR. Le attività diverse da antincendio e SPO HR sono caratterizzate da un workload inferiore tale da consentire l'estensione.

Consultazione Esterna – Modulo commenti

Regolamento: REQUISITI NAZIONALI SULLE OPERAZIONI AEREE

Riferimenti				Commento	Modifica proposta del testo	Posizione ENAC inerente al commento (*)	Motivazioni ENAC (**)
N°	Organizzazione Ente di Appartenenza	Capitolo, paragrafo, figura	Pagina				
26	AEI ASSOCIAZIONE ELICOTTERISTICA ITALIANA	All. A , Paragrafo 10, lettera b) punto ii)	54	Il nuovo limite di 30 ore di volo applicabile ai piloti in operazioni diverse dalle SPO HR e Antincendio, si ritiene applicabile anche per le attività di volo in ambito ATO sostituendo quindi l'attuale Circolare DGAC n.440551 del 02.04.1993 ?	Se sì, formalizzare nel Regolamento l'abrogazione della Circolare DGAC n.440551 del 02.04.1993.	non accolto	La normativa FTL per le ATO esula dallo scopo del presente Regolamento. Per esse rimane in vigore la Circolare DGAC n.440551 del 02.04.1993.
27	AEI ASSOCIAZIONE ELICOTTERISTICA ITALIANA	All. A Cap.10 punto c	54	Si suggerisce di modificare il seguente inciso al fine di fronteggiare periodi temporanei di intensa attività antincendio. Inoltre: Esplicitare in maniera più chiara che le limitazioni temporali alle estensioni che le 30h sono da considerare per singolo membro di equipaggio e non per compagnia	...al fine di garantire la continuità operativa per periodi temporanei. Per il singolo membro di equipaggio, tale impiego esteso può essere svolto entro un arco temporale continuativo di quattro mesi, per :	non accolto	Vedi commento n.5.

Consultazione Esterna – Modulo commenti

Regolamento: REQUISITI NAZIONALI SULLE OPERAZIONI AEREE

Riferimenti				Commento	Modifica proposta del testo	Posizione ENAC inerente al commento (*)	Motivazioni ENAC (**)
N°	Organizzazione Ente di Appartenenza	Capitolo, paragrafo, figura	Pagina				
28	AEI ASSOCIAZIONE ELICOTTERISTICA ITALIANA	All. A Cap. 11 punto b)	55	Periodo di Riposo: Inserire lo split duty, in modo da poter utilizzare l'equipaggio nei casi in cui si vada in volo alla mattina con poi tempi di attesa lunghi per i voli successivi, questo succede sia in attività AIB che in SPO. Per esempio, attività di volo AIB di 30' dalle 06:00 alle 06:30, e successivamente attività di volo di altri 30' ma dalle 18:00 alle 18:30, che comporta una attività di volo di 60', ma con una FDP di oltre 12h...)	Quando l'equipaggio ha un tempo di standby oltre le 2 ore considerare questo tempo il 50% del tempo trascorso, purchè sussistano le condizioni previste nel capitolo 12.Alimentazione dall'Allegato A.	Non accolto	Lo split duty è una pratica concepita per esigenze pianificate di linea che si ritiene non essere compatibile con le attività oggetto del presente regolamento.
29	AEI ASSOCIAZIONE ELICOTTERISTICA ITALIANA	-	-	Si suggerisce di definire nel regolamento COAN i requisiti addestrativi per le attività antincendio		notato	Vedi commento n.6.

Consultazione Esterna – Modulo commenti

Regolamento: REQUISITI NAZIONALI SULLE OPERAZIONI AEREE

Riferimenti				Commento	Modifica proposta del testo	Posizione ENAC inerente al commento (*)	Motivazioni ENAC (**)
N°	Organizzazione Ente di Appartenenza	Capitolo, paragrafo, figura	Pagina				
30	ANPAC - RSA PILOTI	Paragrafo 6 Ultimo comma	49	Si parla di riduzione di FDP in funzione dell'orario di inizio servizio e viene demandato l'operatore a identificare questa riduzione. Lasciando all'operatore la scelta di un'eventuale riduzione l'FDP probabilmente non sarà ridotto in quanto è a svantaggio dell'operatore che vorrà sempre avere i piloti con il massimo del FDP previsto dalla normativa.	I limiti di FDP massimo giornaliero e tempo di volo nel FDP giornaliero DEVONO potrebbe essere ridotti.... Aggiungere al punto: "orario di inizio delle operazioni di volo;" "tenendo conto che tale orario possa influenzare il normale ciclo sonno-riposo." Aggiungere all'elenco il seguente punto: "l'indice locale di temperature/umidità supera specifici limiti es: 40°- 90°"	Non accolto	Il compito e la responsabilità di ridurre l'FDP rispetto al limite prescrittivo rimane in capo all'operatore e del suo management system che dovrebbe valutare i rischi delle operazioni svolte.

Consultazione Esterna – Modulo commenti

Regolamento: REQUISITI NAZIONALI SULLE OPERAZIONI AEREE

31	ANPAC - RSA PILOTI	Paragrafo 10 punto C	54	Non si può demandare all'operatore la decisione di estendere a 30 ore di volo nei 7 gg le ore di volo massime, ma devono essere sempre le competenti Amministrazioni dello Stato a stabilire la necessità di incrementare il limite al pari delle ore giornaliere (paragrafo 6 punto B)	[omissis]... l'operatore, in caso di situazioni di criticità operative stabilite dalle competenti Amministrazioni dello Stato e relative allo spegnimento di incendi, previo benessere del pilota in comando e sentito l'equipaggio, può estendere l'impiego di ogni membro di equipaggio fino a 30 ore di volo in un periodo di 7 giorni continuativi.	Accolto	Il comma è stato formulato come segue: Fermo restando quanto riportato nel presente allegato, in deroga al punto b), comma i, per le operazioni antincendio svolte con equipaggio plurimo, al fine di fronteggiare periodi temporanei di intensa attività antincendio, l'operatore, in caso di situazioni di criticità relative allo spegnimento di incendi confermate dalle competenti Amministrazioni dello Stato, può estendere l'impiego di ogni membro di equipaggio fino a 30 ore di volo in un periodo di 7 giorni continuativi. omissis omissis...a tal fine l'operatore sviluppa una procedura per la gestione dell'estensione. Tale procedura è supportata da apposito risk assessment e riportata nel Manuale delle Operazioni. omissis
32	ANPAC - RSA PILOTI	nil	nil	Prevedere un limite di età per i piloti impiegati nelle	Paragrafo: MASSIMA ETA' ANAGRAFICA: - Età Massima 65 anni	Notato	L'argomento esula dallo scopo del presente Regolamento.

Consultazione Esterna – Modulo commenti

Regolamento: REQUISITI NAZIONALI SULLE OPERAZIONI AEREE

Riferimenti				Commento	Modifica proposta del testo	Posizione ENAC inerente al commento (*)	Motivazioni ENAC (**)
N°	Organizzazione Ente di Appartenenza	Capitolo, paragrafo, figura	Pagina				
				operazioni di spegnimento incendi, così come un limite se equipaggio multiplo la somma delle età deve avere un limite	- Somma età tra i due piloti massimo 120 anni		
33	ANPAC - RSA PILOTI	Paragrafo 12	57	Alimentazione: stabilire un tempo minimo necessario ai/al membro/i di equipaggi per consumare il pasto.	"L'operatore specifica nel manuale delle operazioni come viene garantita l'alimentazione dei membri d'equipaggio durante i periodi citati. Viene stabilito che il tempo minimo necessario per consumare il pasto è di 45 minuti, riducibili a 30 minuti in caso di partenza per una missione di volo se presente un tempo massimo di decollo previsto dalla committenza"	Parzialmente accolto	Il requisito è in linea con il punto ORO.FTL.240 del Reg. EU 0965/2012. La determinazione dei tempi minimi non rientra nelle prerogative di ENAC. Il testo viene comunque integrato come segue. ...omissis.... L'operatore specifica nel manuale delle operazioni tempi e modalità con cui viene garantita l'alimentazione dei membri d'equipaggio durante i periodi citati.
34	UGL TA	Capo I Art.3	9/59	Definizioni normative: punto 5: Alloggio	Si richiede venga inserito tra i requisiti dell'alloggio per gli equipaggi anche: INSONORIZZATO	Accolto	Il testo è modificato come segue: 5. Alloggio: ai fini dello stand-by in aeroporto/base delle operazioni, un posto silenzioso, tranquillo e confortevole non aperto al pubblico...

Consultazione Esterna – Modulo commenti

Regolamento: REQUISITI NAZIONALI SULLE OPERAZIONI AEREE

Riferimenti				Commento	Modifica proposta del testo	Posizione ENAC inerente al commento (*)	Motivazioni ENAC (**)
N°	Organizzazione Ente di Appartenenza	Capitolo, paragrafo, figura	Pagina				
35	UGL TA	Capo I Art.3	11/59	Definizioni normative: punto 17: periodo di riposo.	Manca il periodo di riposo ricorrente	Accolto	“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 periodi di riposo esteso ricorrente deve essere aumentato a 2 giorni locali due volte al mese
36	UGL TA	All. A Art.3	46/59	Responsabilità Operatore	Inserire: pubblicare I turni di servizio con sufficiente anticipo al fine di consentire ai membri d'equipaggio di pianificare tempi di riposo adeguati	Non accolto	Già presente al punto 3), b) dell'Allegato A
37	UGL TA	All. A Art.3	47/59	Responsabilità Operatore: punto j)	Inserire anche degli indicatori di performance sulla robustezza del sistema di turnazioni con particolare riferimento roster mensile vs turno giornaliero.	Non Accolto	il requisito è già trattato e descritto al comma h) del medesimo articolo.

Consultazione Esterna – Modulo commenti

Regolamento: REQUISITI NAZIONALI SULLE OPERAZIONI AEREE

Riferimenti				Commento	Modifica proposta del testo	Posizione ENAC inerente al commento (*)	Motivazioni ENAC (**)
N°	Organizzazione Ente di Appartenenza	Capitolo, paragrafo, figura	Pagina				
38	UGL TA	All. A Art. 3	47/59	Responsabilità Operatore: inserire nuovo punto sui preavvisi minimi per cambio di turno giornaliero	Si auspica, al fine di mantenere solido il turno giornaliero rispetto al roster mensile, di inserire un preavviso minimo per il cambio di turno giornaliero. Oggi viene considerato 12 ore il preavviso minimo fuori dalla campagna AIB se la motivazione non è dipendente dall'azienda, 16 ore se la motivazione è in capo all'azienda. Durante la stagione AIB, sempre 12 ore di preavviso.	Accolto	L'articolo 3 comma b viene modificato come segue: a) assicurare che i. i periodi di servizio di volo siano pianificati e comunicati con sufficiente anticipo in modo tale da consentire ai membri d'equipaggio di pianificare un adeguato riposo e rimanere sufficientemente liberi da affaticamento, così da poter operare con un soddisfacente livello di sicurezza (safety) in qualsiasi circostanza. ii. nell'operations manual sia prevista una procedura finalizzata alla gestione delle modifiche ai turni dopo la pubblicazione nel rispetto dei principi di cui al punto b)i.

Consultazione Esterna – Modulo commenti

Regolamento: REQUISITI NAZIONALI SULLE OPERAZIONI AEREE

39	UGL TA	All. A Art.6	48/59	Periodo di Servizio di Volo FDP	Qualora l'inizio del servizio di volo (FDP) abbia inizio in orari che interferiscono con il WOCL, l'FDL dovrà essere ridotto come previsto da ORO.FTL.205. Non potendo assimilare le mix antincendio alle tratte CAT, si propone: Inizio FDP: 06.30 MAX FDP 12.00 ore Inizio FDP: 06.00 MAX FDP 11.30 ore Inizio FDP: 05.30 MAX FDP 10.30 ore Inizio FDP: 05.00 MAX FDP 10.00 ore	Parzialmente accolto	ENAC non è in possesso di elementi oggettivi necessari per accettare completamente la proposta di modifica. I limiti di FDP sono riportati al punto 6 dell'Allegato A. Il punto c) consente già all'operatore di ridurre il max FDP in base all'orario di inizio delle operazioni. L'articolo è stato modificato inserendo il riferimento al WOCL nei criteri da considerare nella valutazione della riduzione del FDP legati all'orario di inizio delle operazioni. orario di inizio delle operazioni di volo, con particolare riferimento al WOCL; Inoltre, l'articolo 3 è stato aggiornato inserendo la definizione di WOCL: Finestra del ciclo circadiano inferiore (Window of Circadian Low — WOCL): la finestra del ciclo circadiano inferiore (WOCL) è il periodo tra le ore 02.00 e le ore 05.59.
----	--------	-----------------	-------	------------------------------------	--	-------------------------	---

Consultazione Esterna – Modulo commenti

Regolamento: REQUISITI NAZIONALI SULLE OPERAZIONI AEREE

Riferimenti				Commento	Modifica proposta del testo	Posizione ENAC inerente al commento (*)	Motivazioni ENAC (**)
N°	Organizzazione Ente di Appartenenza	Capitolo, paragrafo, figura	Pagina				
40	UGL TA	All. A Art. 10	54/59	Periodi di Servizio e tempi di Volo Cumulativi: punto c).....al fine di fronteggiare periodi temporanei di intensa attività.....	I periodi di intensa attività sono “definiti ed attestati esclusivamente dalla Pubblica Autorità competente” (risposta ENAC a quesito del 29 luglio 2022 prot.0094371P). Pertanto, come riportato al successivo punto 8, non può essere l'operatore ad estendere l'impiego senza una precedente dichiarazione ufficiale di crisi per il settore antincendio da parte della Pubblica Autorità.	Accolto	Vedere commento n.31

Consultazione Esterna – Modulo commenti

Regolamento: REQUISITI NAZIONALI SULLE OPERAZIONI AEREE

Riferimenti				Commento	Modifica proposta del testo	Posizione ENAC inerente al commento (*)	Motivazioni ENAC (**)
N°	Organizzazione Ente di Appartenenza	Capitolo, paragrafo, figura	Pagina				
41	UGL TA	All. A Art.10	54/59	Periodi di Servizio e tempi di Volo Cumulativi: punto c).....l'operatore può estendere l'impiego.....fino a 30 ore i volo in un periodo di 7 giorni continuativi	La norma sembra essere in contrasto con quella riportata al Cap.6 punto b) dove la deroga al massimo FDP giornaliero può essere fatta dall'operatore solo dopo che le competenti Autorità hanno stabilito una situazione di criticità, mente per la deroga al limite settimanale (ben più pesante in termini di fatica operazionale) viene delegato l'operatore. Questa competenza esclusiva, potrebbe indurre l'operatore ad estendere le ore per sopperire ad una criticità organica su una specifica base o per evitare spostamenti di equipaggi tra basi interessate da diversi carichi di lavoro, ovvero evitare mitigazioni economicamente penalizzanti. Problematiche emerse più volte e sempre segnalate ad ENAC	Accolto	Vedere commento n.31. Il testo riportato nel Cap. 6 b) è riformulato per renderlo coerente con quello del Cap. 10 c).

Consultazione Esterna – Modulo commenti

Regolamento: REQUISITI NAZIONALI SULLE OPERAZIONI AEREE

Riferimenti				Commento	Modifica proposta del testo	Posizione ENAC inerente al commento (*)	Motivazioni ENAC (**)
N°	Organizzazione Ente di Appartenenza	Capitolo, paragrafo, figura	Pagina				
42	UGL TA	All. A Art. 10	54/59	Periodi di Servizio e tempi di volo Cumulativi: punto c):”al fine di “fronteggiare periodi temporanei di intensa attività antincendio, l’operatore può estendere l’impiego degli equipaggi sino a 30 ore di volo in un periodo di 7 giorni continuativi.	Specificare che l’estensione alle 30 ore, appunto perché causata da una intensa attività antincendio, deve applicarsi all’intero strumento operativo e quindi alla totalità del personale e non singoli piloti. L’azienda, prima di estendere l’attività agli equipaggi (così come più volte ribadito anche da ENAC), deve mettere in atto tutta una serie di mitigazioni (spostamento equipaggi da base con ridotta attività) al fine di gestire nel suo complesso l’ondata di fatica operativa causata dall’intensa attività operativa e non scaricare sugli equipaggi maggiormente esposti, perché impiegati in basi interessate da intensa attività, il maggior carico di lavoro e lasciare altri equipaggi al di sotto del limite delle 24 ore.	notato	Il Regolamento stabilisce limiti e non può entrare nel merito della gestione organizzativa dell’operatore.

Consultazione Esterna – Modulo commenti

Regolamento: REQUISITI NAZIONALI SULLE OPERAZIONI AEREE

Riferimenti				Commento	Modifica proposta del testo	Posizione ENAC inerente al commento (*)	Motivazioni ENAC (**)
N°	Organizzazione Ente di Appartenenza	Capitolo, paragrafo, figura	Pagina				
43	UGL TA	All. A Art. 11	55/59	Periodi di Riposo: punto b) terzo bullet	Le norma si presta ad interpretazioni. Fuori dalla base per motivi operativi si deve intendere che l'equipaggio NON ha terminato le operazioni giornaliere nella stessa base di partenza. L'azienda interpreta invece che "fuori dalla base per motivi operativi" sono tutte le basi diverse da Ciampino. Questa interpretazione crea sperequazione tra equipaggi in tema di tempi di riposo a parità di carichi di lavoro	notato	Facendo riferimento alla definizione riportata nell'Art. 5 dell'Allegato A, l'Articolo 11 comma b dell'Allegato A è stato modificato come segue: 12 ore se il servizio termina presso la base di servizio assegnata, oppure 10 ore se il servizio termina fuori dalla base di servizio assegnata. ...
44	UGL TA	All. A Art.11	56/59	Periodi di Riposo punto d): Per le operazioni antincendio svolte con equipaggio plurimo, dove il tempo di volo non ecceda le 6 ore, in condizioni di particolare necessità.....	"Per le operazioni antincendio svolte con equipaggio plurimo, dove il tempo di volo sia inferiore alle 6 ore e l'equipaggio non si trovi nel suo ultimo giorno di impiego, in condizioni di particolare necessità.."	Non accolto	Non si riscontrano elementi oggettivi per giustificare una modifica dell'articolo.

Consultazione Esterna – Modulo commenti

Regolamento: REQUISITI NAZIONALI SULLE OPERAZIONI AEREE

Riferimenti				Commento	Modifica proposta del testo	Posizione ENAC inerente al commento (*)	Motivazioni ENAC (**)
N°	Organizzazione Ente di Appartenenza	Capitolo, paragrafo, figura	Pagina				
45	UGL TA	All. A Art. 11	56/59	Periodi di Riposo punto e):	Rendere obbligatorio l'inserimento nell'OM dei tempi per i trasferimenti per il luogo di riposo e il tempo (fisso) per le attività fisiologiche così da garantire il periodo di sonno ininterrotto di 8 ore	Non accolto	Lo scopo del requisito è quello di garantire il tempo minimo di riposo ininterrotto.
46	UGL TA	All. A Art.12	57/59	Alimentazione	Tale norma non ha forza verso la committenza che non la considera norma vincolante e, comunque, non ritiene i tempi riportati nella ORO.FTL.240, come vincolanti. Ciò, talvolta, ha messo in difficoltà l'equipaggio che, per cercare di far evitare una penale all'azienda, rinuncia alla nutrition.	Notato	La norma è vincolante. Sono necessari i riporti degli equipaggi in caso di violazione.

Consultazione Esterna – Modulo commenti

Regolamento: REQUISITI NAZIONALI SULLE OPERAZIONI AEREE

Riferimenti				Commento	Modifica proposta del testo	Posizione ENAC inerente al commento (*)	Motivazioni ENAC (**)
N°	Organizzazione Ente di Appartenenza	Capitolo, paragrafo, figura	Pagina				
47	<i>UILTRASPORTI Dip. Lavoro Aereo</i>	Cap 3, comma 11	10	Nella definizione di Rispetto alla versione precedente si nota la mancanza della frase “e dove, in circostanze normali, l’ Operatore non è responsabile della fornitura dell’alloggio al membro d’equipaggio interessato.” In maniera difforme dalla definizione Easa di Base di servizio		Notato	Si ritiene che questa definizione sia migliorativa per gli equipaggi.
48	<i>UILTRASPORTI Dip. Lavoro Aereo</i>	Cap 3, comma 16	10	La definizione del tempo di trasferimento locale da un luogo di riposo al luogo dove ha inizio il servizio e viceversa non è considerato posizionamento (Cap 3 - comma 16)		Notato	Si conferma la definizione riportata in Art. 3 comma 16.

Consultazione Esterna – Modulo commenti

Regolamento: REQUISITI NAZIONALI SULLE OPERAZIONI AEREE

49	<i>UILTRASPORTI Dip. Lavoro Aereo</i>	Cap 3, comma 19	11	La definizione di servizio di allarme comprende anche la disponibilità di un alloggio per il riposo o lo svago presso l'aeroporto/base delle operazioni. Il servizio di allarme è una condizione particolare e delicata che prevede una certa prontezza che di solito è definita dalla committenza. È questa l'unica condizione che definisce la condizione dell'equipaggio in servizio di allarme, indipendente dalla disponibilità o meno di alloggio. Se così non fosse si creerebbe il paradosso che un equipaggio in prontezza operativa potrebbe risultare non in servizio di allarme soltanto perché viene fornito dall'operatore un alloggio presso l'aeroporto/base delle operazioni.		Non accolto	Definizione non modificata rispetto a quella riportata nel regolamento Requisiti relativi alle operazioni aeree antincendio nonché ad aspetti delle operazioni specializzate e non commerciali non compresi nel regolamento (UE) 965/2012 Si ritiene non vi siano elementi oggettivi tali da giustificare la revisione.
----	---	--------------------	----	--	--	-------------	---

Consultazione Esterna – Modulo commenti

Regolamento: REQUISITI NAZIONALI SULLE OPERAZIONI AEREE

Riferimenti				Commento	Modifica proposta del testo	Posizione ENAC inerente al commento (*)	Motivazioni ENAC (**)
N°	Organizzazione Ente di Appartenenza	Capitolo, paragrafo, figura	Pagina				
				Andrebbe anche chiarito cosa si definisce "prontezza".			
50	<i>UILTRASPORTI Dip. Lavoro Aereo</i>	Cap 3, comma 20	11	Stand-by in aeroporto/ base delle operazioni: un periodo di tempo definito. Questa definizione dovrebbe chiarire in maniera inequivocabile che l'equipaggio che è schedato in servizio di allarme (cioè con prontezza operativa assegnata) non può essere considerato in standby		Accolto	La definizione è stata modificata come segue " Stand-by in aeroporto/ base delle operazioni: un periodo di tempo definito, diverso dal servizio di allarme..."
51	<i>UILTRASPORTI Dip. Lavoro Aereo</i>	Cap 3, comma 21	11	Altro stand-by. Questa definizione dovrebbe chiarire in maniera inequivocabile che l'equipaggio che è schedato in servizio di allarme (cioè con prontezza operativa assegnata) non può essere considerato in altro standby		Accolto	La definizione è stata modificata come segue "Altro Stand-by: un periodo di tempo definito, diverso dal servizio di allarme..."

Consultazione Esterna – Modulo commenti

Regolamento: REQUISITI NAZIONALI SULLE OPERAZIONI AEREE

52	<i>UILTRASPORTI Dip. Lavoro Aereo</i>	Allegato 1, Cap. 3, comma b	46	Quanto sopra non deve essere confondibile con la pianificazione e pubblicazione del roster mensile che invece segue altre regole. Deve essere chiaro una volta pubblicato il roster mensile eventuali variazioni in caso d'opera dei periodi di servizio FDP e di allarme non solo devono essere considerati come fatti eccezionali , ma dovrebbero trovare in questo regolamento una dimensione sia nel numero di eventi possibili sia nei tempi di preavviso agli interessati. che non intacchino o interrompano il minimum rest spettante all'equipaggio e che diano la possibilità al membro di equipaggio di poter riorganizzare la fruizione del periodo di riposo secondo		Accolto	vedi commento n.38
----	---	-----------------------------------	----	--	--	---------	--------------------

Consultazione Esterna – Modulo commenti

Regolamento: REQUISITI NAZIONALI SULLE OPERAZIONI AEREE

Riferimenti				Commento	Modifica proposta del testo	Posizione ENAC inerente al commento (*)	Motivazioni ENAC (**)
N°	Organizzazione Ente di Appartenenza	Capitolo, paragrafo, figura	Pagina				
				quanto previsto dal regolamento base. Infine non condividiamo l'allontanamento in questa edizione dal principio che era presente nella precedente edizione e che quello di consentire ai membri d'equipaggio di pianificare tempi di riposo adeguati (allegato 1, art 3, comma a) pag. 21) , principio anche presente nel regolamento base.			

Consultazione Esterna – Modulo commenti

Regolamento: REQUISITI NAZIONALI SULLE OPERAZIONI AEREE

Riferimenti				Commento	Modifica proposta del testo	Posizione ENAC inerente al commento (*)	Motivazioni ENAC (**)
N°	Organizzazione Ente di Appartenenza	Capitolo, paragrafo, figura	Pagina				
53	<i>UILTRASPORTI Dip. Lavoro Aereo</i>	Allegato 1, Cap. 3, comma c	46	Deve essere chiaro che in caso di servizi di allarme che prevedono una prontezza operativa, l'inizio del servizio FDP non può coincidere con l'inizio del servizio di allarme ma deve essere antecedente allo stesso in modo da prevedere tutta la parte prevolo ed eventualmente il trasferimento dal luogo del riposo designato dall'operatore fino all'aeroporto/base delle operazioni		notato	Il servizio di allarme è già considerato interamente come FDP (cap.7 punto.f))

Consultazione Esterna – Modulo commenti

Regolamento: REQUISITI NAZIONALI SULLE OPERAZIONI AEREE

Riferimenti				Commento	Modifica proposta del testo	Posizione ENAC inerente al commento (*)	Motivazioni ENAC (**)
N°	Organizzazione Ente di Appartenenza	Capitolo, paragrafo, figura	Pagina				
54	<i>UILTRASPORTI Dip. Lavoro Aereo</i>	Allegato 1, Cap. 3, comma e	46	Il servizio antincendio richiede spesso l'inizio del servizio di allarme in orari che spesso rientrano nella finestra di interesse del ciclo circadiano. Andrebbe specificato nel regolamento come comportarsi in questi casi.		notato	Vedi commento n.39
55	<i>UILTRASPORTI Dip. Lavoro Aereo</i>	Allegato 1, Cap. 3, comma h	47	andrebbe specificato che cosa significa "eccessivi scostamenti" fra pianificati ed effettuati		notato	Lo scopo del comma è richiedere un monitoraggio degli scostamenti. la responsabilità di stabilire l'entità degli scostamenti e le relative mitigazioni in base ai dati acquisiti, è in capo all'operatore. Il comma è modificato come segue: "monitorare gli orari delle operazioni effettuate, al fine di apporre modifiche in caso di scostamenti tra schemi FTL pianificati e quelli effettuati".

Consultazione Esterna – Modulo commenti

Regolamento: REQUISITI NAZIONALI SULLE OPERAZIONI AEREE

Riferimenti				Commento	Modifica proposta del testo	Posizione ENAC inerente al commento (*)	Motivazioni ENAC (**)
N°	Organizzazione Ente di Appartenenza	Capitolo, paragrafo, figura	Pagina				
56	<i>UILTRASPORTI Dip. Lavoro Aereo</i>	Allegato 1, Cap. 3, comma h	47	andrebbe specificato che cosa significa “eccessivi scostamenti” fra pianificati ed effettuati		notato	vedi commento #55
57	<i>UILTRASPORTI Dip. Lavoro Aereo</i>	Allegato 1, Cap. 3, comma N/A	N/A	Andrebbe aggiunto fra le responsabilità dell'operatore l'obbligo di comunicare all'autorità prima dell'inizio delle operazioni antincendio il numero di equipaggi e i nominativi destinati alle attività di allarme del servizio antincendio che sia congruo con il servizio da svolgere in base alle specifiche della committenza e allo schema FTL adottato. Lo stesso deve valere con una notifica tempestiva per le variazioni di organico in corso d'opera.		Notato	La verifica del manpower plan viene effettuata in sede di prima certificazione nonché durante il ciclo di sorveglianza.

Consultazione Esterna – Modulo commenti

Regolamento: REQUISITI NAZIONALI SULLE OPERAZIONI AEREE

Riferimenti				Commento	Modifica proposta del testo	Posizione ENAC inerente al commento (*)	Motivazioni ENAC (**)
N°	Organizzazione Ente di Appartenenza	Capitolo, paragrafo, figura	Pagina				
58	<i>UILTRASPORTI Dip. Lavoro Aereo</i>	Allegato 1, Cap. 5	48	Sembra che si voglia eliminare il conteggio di qualsiasi tipo di servizio prima dell'arrivo dell'equipaggio presso la base assegnata.		notato	Il tempo del trasferimento per raggiungere la base assegnata non è considerato servizio.
59	<i>UILTRASPORTI Dip. Lavoro Aereo</i>	Allegato 1, Cap. 5	49	Non è chiaro cosa significhi il termine "su "decisione dell'operatore"		notato	Non chiaro. Ad ogni modo, la terminologia è stata rimossa.
60	<i>UILTRASPORTI Dip. Lavoro Aereo</i>	Allegato 1, Cap. 7, comma h)	51	Sarebbe opportuno fare inserire nella definizione di prontezza che questa si esprime in Block time e non in stick Time. Questa differenza è molto importante in termini di contenimento della pressione operativa che subisce un equipaggio in caso di ritardi dovuti a rullaggi complessi o traffico aeroportuale.		notato	L'argomento riguarda procedure operative che non rientrano nell'ambito di efficacia di questo Regolamento.

Consultazione Esterna – Modulo commenti

Regolamento: REQUISITI NAZIONALI SULLE OPERAZIONI AEREE

Riferimenti				Commento	Modifica proposta del testo	Posizione ENAC inerente al commento (*)	Motivazioni ENAC (**)
N°	Organizzazione Ente di Appartenenza	Capitolo, paragrafo, figura	Pagina				
61	<i>UILTRASPORTI Dip. Lavoro Aereo</i>	Allegato 1, Cap. 10 comma b)	54	È stato aggiunto il limite di 30 ore in 7 gg per le operazioni antincendio. La cosa non ci trova d'accordo a meno ci una valutazione più generale che mitighi il rischio di tale implementazione come per esempio una turnazione basata su una turnazione che preveda un rapporto 1:1 fra i giorni off e i giorni di impiego. La proposta inoltrata alla precedente consultazione formulava un'ipotesi di una turnazione 5ON e 5OFF che siamo disponibili a riproporre.		notato	Il limite aggiunto è stato valutato considerando anche i limiti stabiliti dalle altre Autorità EU in ambito SPO.

Consultazione Esterna – Modulo commenti

Regolamento: REQUISITI NAZIONALI SULLE OPERAZIONI AEREE

Riferimenti				Commento	Modifica proposta del testo	Posizione ENAC inerente al commento (*)	Motivazioni ENAC (**)
N°	Organizzazione Ente di Appartenenza	Capitolo, paragrafo, figura	Pagina				
62	<i>UILTRASPORTI Dip. Lavoro Aereo</i>	Allegato 1, Cap. 11, comma b)	55	Deve essere specificato che le turnazioni che iniziano su una base e si protraggono per più giorni sulla stessa base (inizio e fine del servizio presso la stessa base di servizio) devono rispettare il minimum rest di 12 ore al pari della home base, quando l'equipaggio provvede in autonomia all'alloggio (indipendentemente dagli aspetti amministrativi applicati)		notato	I periodi di riposo sono disciplinati dall'Articolo 11 dell'Allegato A.

Consultazione Esterna – Modulo commenti

Regolamento: REQUISITI NAZIONALI SULLE OPERAZIONI AEREE

Riferimenti				Commento	Modifica proposta del testo	Posizione ENAC inerente al commento (*)	Motivazioni ENAC (**)
N°	Organizzazione Ente di Appartenenza	Capitolo, paragrafo, figura	Pagina				
63	<i>UILTRASPORTI Dip. Lavoro Aereo</i>	Allegato 1, Cap. 12,	57	Definire e specificare che il tempo per l'alimentazione deve essere libero da qualunque servizio e definirne un tempo massimo considerando che la normativa è orientata a concedere il tempo per consumare un pasto completo.		parzialmente accolto	Vedere commento #33
64	<i>UILTRASPORTI Dip. Lavoro Aereo</i>	NA		Andrebbe specificato il riferimento normativo applicabile alle operazioni comprese a questo regolamento in termini di massima limiti di età se presenti.		notato	Vedere commento #32

Consultazione Esterna – Modulo commenti

Regolamento: REQUISITI NAZIONALI SULLE OPERAZIONI AEREE

65	<i>Aeronautica Militare</i>	Capo 1 Art.2	4 di 59	La competenza per la regolamentazione della Circolazione Aerea Militare (CAM) è dell'Autorità per l'Aviazione Militare (AAM) ai sensi del D.M. del 08 ottobre 2019. La CAM è intesa come l'insieme delle attività direttamente connesse con l'esercizio del volo da parte delle Forze Armate, ovvero funzionali allo stesso, comprese le esercitazioni, i voli di addestramento e di sperimentazione. Le operazioni di volo militari, che non comprendono quelle condotte dalle Forze di Polizia per le finalità di cui all'art. 5, comma 3-sixies del decreto legge 18 febbraio 2015, rientrano nella CAM. L'impiego di aeromobili militari e del personale militare in operazioni di Difesa e Sicurezza militare dello Stato	Si propone di inserire all'art. 3 – Ambito di efficacia, dopo il comma 4, il seguente comma: 5. E' esclusa l'applicabilità del presente Regolamento alle operazioni condotte con aeromobili militari e al personale della Difesa impegnati in operazioni di Difesa e Sicurezza militare dello Stato disciplinate secondo le speciali regolamentazioni adottate dall'Autorità per l'Aviazione Militare, nonché agli aeromobili e alle organizzazioni coinvolti in tali operazioni.	Accolto	L'Art. 2 è stato rivisto per esplicitare meglio i casi di non applicabilità del presente Regolamento, con particolare riguardo alle attività istituzionali (artt. 744-745-746-748 CdN).
----	-----------------------------	-----------------	---------	--	--	---------	---

Consultazione Esterna – Modulo commenti

Regolamento: REQUISITI NAZIONALI SULLE OPERAZIONI AEREE

Riferimenti				Commento	Modifica proposta del testo	Posizione ENAC inerente al commento (*)	Motivazioni ENAC (**)
N°	Organizzazione Ente di Appartenenza	Capitolo, paragrafo, figura	Pagina				
				sono disciplinati secondo le speciali regolamentazioni adottate dall'AAM e ad esse non si applicano pertanto le prescrizioni del presente Regolamento. Per garantire un adeguato livello di sicurezza anche agli aeromobili non militari e alle organizzazioni coinvolti in operazioni militari vanno applicate le medesime suddette speciali regolamentazioni.			



Campi a cura di ENAC



Si prega di compilare il campo dedicato esclusivamente nel caso in cui si stia procedendo alla compilazione per conto di un'Organizzazione/Ente e, nell'interesse di quest'ultima, specificarne i riferimenti identificativi.

(*)

accolto / parzialmente accolto / notato / non accolto



Consultazione Esterna – Modulo commenti

Regolamento: REQUISITI NAZIONALI SULLE OPERAZIONI AEREE

- (**) [in caso di “accolto”]: Inserire la spiegazione del perché la proposta è stata accolta. ENAC ha modificato il testo come proposto.
[in caso di “parzialmente accolto”]: Inserire la spiegazione del perché e cosa è stato accolto parzialmente. ENAC ha rivisto il testo di conseguenza.
[in caso di “notato”]: Se potrà essere utile, spiegare perché il commento è stato notato e nessuna azione è stata intrapresa. ENAC prende atto del commento, ma non cambierà il testo.
[in caso di “non accolto”]: ENAC non si trova in accordo con il commento. Inserire la spiegazione del perché il commento non è accoglibile. ENAC non cambierà il testo.

L'Amministrazione informa che i commenti rilasciati attraverso il presente modulo saranno oggetto di valutazione e successiva pubblicazione sul sito ENAC (www.enac.gov.it). Nel rispetto degli obblighi e dei principi di protezione dei dati personali previsti dal Reg. UE/2016/679 (GDPR) e dal D.Lgs. 196/2003 e ss.mm.ii. si comunica che tutti i commenti rilasciati saranno trattati in forma anonima. Qualsiasi dato personale associato o eventualmente incluso nel presente modulo sarà immediatamente cancellato al fine di garantire l'anonimato dell'interessato, assicurando la massima tutela della riservatezza dei dati personali.