

TEMPI DI VOLO E DI SERVIZIO APPLICABILITÀ CIRCOLARE ENAC OPV-20

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

Applicabilità	Destinatari
APT	<i>Non Interessato</i>
ATM	<i>Non Interessato</i>
LIC	<i>Parzialmente Interessato</i>
NAV	<i>Non Interessato</i>
OPV	<i>Detentori di COA</i>

1. INTRODUZIONE

I tempi di volo e di servizio per il personale navigante impegnato in operazioni di trasporto pubblico con velivoli sono disciplinati da regolamenti comunitari e da normativa nazionale integrativa agli stessi.

Recentemente sono emerse difficoltà di interpretazione su questa materia.

2. SCOPO

Scopo della presente Nota Informativa è di fornire chiarimenti sul quadro normativo applicabile ed in particolare sulla validità della Circolare ENAC OPV 20.

Questa Nota Informativa modifica e sostituisce la NI 2012-009 del 23 Agosto 2012, per migliorare la fruibilità della Circolare stessa.

3. REQUISITI APPLICABILI

Come è noto, a seguito del Regolamento (CE) n.1899/2006, il Capo Q dell'Allegato III (OPS 1) al Reg. (CEE) n. 3922/1991 è applicabile in ogni Stato Membro a partire dal 16 luglio 2008, sostituendo a quella data tutte le norme nazionali in materia, fatte salve le disposizioni nazionali integrative riguardanti alcuni paragrafi del Capo Q. La OPS 1 è stata successivamente aggiornata tramite Regolamento 8/2008 del 11 dicembre 2007, poi sostituito dal Regolamento (EC) 859/2008 del 20 agosto 2008.

In questo contesto si inserisce il "Regolamento Integrativo al Capo "Q" dell'Allegato III del Reg.(CEE) n. 3922/1991", emesso da ENAC il 10 luglio 2008, contenente appunto i requisiti aggiuntivi obbligatori per gli operatori nazionali. E' utile evidenziare che il Regolamento Integrativo ENAC è complementare al suddetto Capo Q in quanto contiene soltanto requisiti non previsti dal regolamento comunitario.

Di conseguenza, il Regolamento ENAC-FTL, edizione 5 del 19 Dicembre 2006, ha cessato di avere valore legale a far data dal 16 luglio 2008, come peraltro già indicato nel preambolo del Regolamento Integrativo.

La materia è in continua evoluzione. In virtù delle nuove competenze estese dal Regolamento (CE) n. 216/2008, l'EASA ha infatti pubblicato, a seguito dei commenti ricevuti sulla NPA 2010-04, l'Opinion 04/2012 che rivoluziona l'attuale impianto normativo ed introduce nuove metodologie basate sulla gestione del rischio connesso alla fatica operativa. La pubblicazione del nuovo regolamento europeo e della parallela normativa EASA (Certification Specification (CS), Acceptable Means of Compliance (AMC), Linee Guida) in materia di FTL è attesa entro fine 2013.

Quanto sopra attiene alla normativa di competenza ENAC ovvero alle norme tecniche stabilite per garantire la sicurezza dell'aviazione civile. La materia è anche disciplinata sotto il profilo sociale dalle norme di tutela dei lavoratori che derivano dall'accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro del personale di volo dell'aviazione civile, attuato con Direttiva 2000/79/CE del 27 novembre 2000, recepita in Italia con Decreto Legislativo n.185 del 19 agosto 2005.

Sotto questo profilo si inseriscono poi i contratti di lavoro che, come ribadito nelle premesse del Regolamento (CE) n.1899/2006, possono contenere norme di maggior favore per i lavoratori.

Riassumendo, i requisiti applicabili ai tempi di volo e di servizio del personale navigante impiegato in operazioni di trasporto pubblico con velivoli, limitatamente agli ambiti di competenza ENAC, sono al momento i seguenti:

- 3.1. Capo Q dell' Allegato III al Regolamento (CEE) n. 3992/1991 (OPS 1);
- 3.2. Regolamento Integrativo ENAC del 10 luglio 2008

4. CIRCOLARE ENAC OPV 20

La Circolare OPV 20 è stata emessa il 16 luglio 2007, avendo a riferimento il citato Regolamento ENAC FTL del 2006.

La sua revisione è stata rinviata di volta in volta in funzione del continuo mutare degli orientamenti e di esigenze di priorità superiore.

In attesa della revisione, la Circolare è comunque valida laddove non in contrasto con la OPS1 e con il Regolamento Integrativo ENAC. Infatti essa contiene i metodi di rispondenza, le interpretazioni e le linee guida riconosciuti da ENAC per soddisfare i requisiti, che sebbene non siano più quelli di origine sono riconducibili ai nuovi.

Per facilitare l'utilizzo della Circolare è stata predisposta l'allegata tabella in Allegato 1, contenente per ciascun paragrafo il riferimento ai nuovi requisiti e le note sull'applicabilità.

Come è noto, i contenuti nelle circolari ENAC non sono prescrittivi. Metodi alternativi possono sempre essere proposti dagli operatori, purché accompagnati da una relazione che dimostri il raggiungimento di un equivalente livello di sicurezza rispetto al metodo pubblicato. Tali metodi alternativi sostituiscono i corrispondenti contenuti delle Circolari a seguito di approvazione da parte dell'ENAC.

Le domande di approvazione di metodi alternativi devono essere inoltrate alle Direzioni Operazioni ENAC competenti per territorio. Il provvedimento di approvazione è competenza della Direzione Centrale Standardizzazione Sicurezza.

5. POSIZIONAMENTI

Tenuto conto delle segnalazioni pervenute sull'argomento si rende necessario fornire alcuni chiarimenti supplementari in merito ai posizionamenti a fine PSV.

I nuovi requisiti della EU-OPS, al pari di quelli precedentemente in vigore in Italia, non fissano limiti ai tempi di servizio giornalieri, garantendo così un quadro normativo flessibile all'interno del quale poter gestire casi specifici senza necessariamente infrangere obblighi regolamentari.

In quest'ottica di flessibilità si devono però tener presente i requisiti di carattere generale che il regolatore ha fissato per la corretta applicazione dei requisiti più specifici. Al riguardo, ad esempio, la OPS 1.1090, para 3.3, prescrive, fra l'altro, di evitare posizionamenti tali da perturbare gravemente il normale ritmo sonno/lavoro.

Rientra nel senso comune che il rapporto fra veglia e sonno di un essere umano debba prevedere di massima la possibilità di dormire 8 ore nell'arco di 24 ore. Ciò è peraltro richiamato dalla stessa OPS 1.1110, para 1.2, sebbene per il riposo minimo prima del servizio successivo e tenendo in debita considerazione anche i tempi di trasferimento e le necessità fisiologiche.

Fra i requisiti di carattere generale attinenti all'argomento figurano anche i paragrafi 3.2, 3.5 e 3.6 della OPS 1.1090, che richiamano l'attenzione su frequenza, alternanza, durata e pianificazione dei turni per gli effetti di accumulo della fatica, in particolare per quella indotta dai precedenti periodi di servizio e da lunghi tempi di servizio intercalati da riposi minimi.

Tutto ciò premesso il limite di 19 ore consecutive, indicato nel paragrafo 4.11 della circolare OPV 20, non deve essere considerato come un requisito, bensì come un valore di riferimento per poter giudicare accettabile lo schema di impiego e la sua concreta applicazione.

Non a caso il suddetto limite è corrispondente al periodo massimo di PSV definito per l'equipaggio rinforzato, che normativamente comporta una serie di previsioni concernenti la qualità e la quantità del riposo durante il servizio.

Per quanto sopra l'operatore che, in accordo a quanto indicato nel punto 4 della presente Nota Informativa, intende superare il limite di 19 ore di servizio indicato nella Circolare OPV 20, potrà proporre all'ENAC un metodo di rispondenza alternativo che preveda misure organizzative integrative almeno per i seguenti aspetti:

- 5.1. qualità del riposo durante il servizio;
- 5.2. durata del riposo prima, durante e dopo il servizio;
- 5.3. periodicità (mensile/stagionale) del turno di durata superiore a 19 ore;
- 5.4. modalità del trasferimento dall'aeroporto di fine servizio al luogo di riposo.

Ciò comunque non esclude la possibilità di gestire, in analogia, casi eccezionali ed imprevisi sotto forma di deroghe al Manuale delle Operazioni da autorizzare come "concession" una tantum, con le modalità concordate con il team di sorveglianza. La Direzione Operazioni notificherà tali casi alla Direzione Centrale Attività Aeronautiche e alla Direzione Regolazione Navigabilità e Operazioni entro 15 gg dalla data dell'evento.

Ulteriori precisazioni in merito ai posizionamenti sono riportate nella tabella in Allegato 1.

6. DOMANDE

Quesiti sull'argomento della presente Nota Informativa potranno essere inviati all'indirizzo e-mail: regolazione.navigabilità@enac.gov.it.

7. VALIDITÀ

La presente Nota Informativa sostituisce la NI 2012-009 del 23 Agosto 2012 e rimane in vigore fino a diverso avviso.

Firmato
Il Direttore Regolazione Navigabilità e Operazioni
Marco Silanos



CIRCOLARE OPV 20 RIFERIMENTI AI NUOVI REQUISITI E APPLICABILITA'

OPV 20	OPS1	Reg. Integrativ a capo Q	Applicabilità
1			Premessa: <i>Solo ultimo capoverso</i>
2	1.001		Applicabilità: <i>L'applicabilità della OPV-20 è ora riferita alle previsioni di OPS1 para.1.001</i>
3	---	---	Scopo: <i>Sì</i>
4	---	---	Indicazioni di carattere interpretativo ed applicativo: <i>Sì</i>
4.1	App. 1 alla 1.1045 Para 7 e 1.1090 para. 1, 2.1, 2.2,		Manuale delle Operazioni: <i>Sì</i>
4.2	1.1090 para. 2.3, 3.4		Comunicazione dei turni individuali di impiego: <i>Sì</i>
4.3	1.1105 para.4.1		Regolarità operativa: <i>Al 7° capoverso del par.4.3 della OPV-20, il valore percentuale del 34% va ridotto al 33%, in accordo a quanto previsto da OPS1</i>
4.4	1.1090 para 3.1 e 1.1095 para.1.7		Base di servizio: <i>Sì</i>
4.5	1.1095 para.1.10 e para.1.13, 1.1110 para.2.1	Art. 3.3	Giorno libero dal servizio, Periodo di Riposo, Periodo di riposo settimanale: <i>Il periodo di riposo settimanale indicato al 3° capoverso deve ora prevedere 2 notti locali.</i>
4.6	1.1090 4.2		Attività di volo effettuata al di fuori dell'operatore: <i>Non esistono più vincoli specifici sull'attività di volo al di fuori dell'operatore. Il contenuto è comunque utile ai fini applicativi del requisito più generale OPS1.1090 4.2. ed è corrispondente a quanto indicato nella Circolare LIC 02B.</i>
4.7	1.1090 para 5.1.1, 5.1.2		Variazioni: <i>Sì, ogni riferimento alla Tabella 1 del Reg. ENAC-FTL è però superato</i>
4.8	---	----	Impiego dell'equipaggio di cabina: <i>N.A.: E' solo un titolo.</i>
4.8.1	1.1100 para.1.1 e 1.2		Limiti cumulativi in ore di volo: distribuzione omogenea nel corso dell'anno: <i>La distribuzione omogenea delle 900 h annue di PSV è richiesta soltanto dal D. lgs..185/2005. La distribuzione omogenea di servizio è invece richiesta dal Capo Q per i 28 gg consecutivi, quando praticabile.</i>



CIRCOLARE OPV 20 RIFERIMENTI AI NUOVI REQUISITI E APPLICABILITA'

OPV 20	OPS1	Reg. Integrativ a capo Q	Applicabilità
4.8.2	1.1100		Limiti massimi giornalieri del PSV: <i>Il paragrafo coincide con quanto prescrive la OPS 1.1105, para 3.1.</i>
4.9	1.1105 para 1.2		Operazioni a terra pre-volo, di transito e post-volo: <i>Si.</i>
4.10	1.1105 para 1.5		Limiti massimi del PSV in funzione dell'ora locale di inizio – Attività ripetitiva nel corso dell'arco notturno: <i>Si</i>
4.11	1.1090 para 1, 3.3 App.1 a 1.1045.A.7 1.1105 para.5	Art.1	Posizionamento: <i>Vedere NI paragrafo 5. Il limite di 5 ore indicato al primo capoverso è superato per effetto del contributo del 100% dei tempi di posizionamento nel calcolo dei tempi di servizio di volo.</i>
4.12	1.1115	Art. 4.1, 4.2	Estensione del PSV in base al riposo a bordo: <i>No, ad esclusione del paragrafo 4.12.b). Il Reg. Integrativo è più restrittivo e supera i contenuti dei paragrafi 4.12 e 4.12.a).</i>
4.13		Art. 4.1, 4.2	Posto di riposo per i membri di equipaggio: <i>Si.</i>
4.14	1.1110	Art. 3	Riposo: <i>Si.</i>
4.15	1.1110 para 1.4.1, 1.4.2	Art. 3.2.1	Riduzione del riposo fuori sede: <i>Al 4° capoverso il riferimento all'art. 9.1.5 del Reg. ENAC-FTL è da intendersi come riferimento al Reg. Integrativo al Capo Q Art. 3.2.1 e la frase: ".....la possibilità di programmare il riposo minimo di 8 ore" è da leggersi ".....la possibilità di programmare il riposo minimo sotto le 10 ore". Al 7° capoverso il riferimento alle 14 ore di PSV è da leggersi come 13 ore di PSV.</i>
4.16	1.1120 1.1135 para 5		Discrezionalità del Comandante: <i>Si.</i>
4.17	1.1125	Art. 5	Riserva: <i>Al 2° capoverso il valore di 12 ore deve essere ridotto a 10 ore. Si rinvia comunque al testo del Regolamento Integrativo perché più articolato ed esteso</i>
4.18	1.1135		Registrazioni: <i>Si.</i>
All.to 1			Modello di Rapporto del Comandante per l'estensione in effettuazione del PSV": <i>Sostituire i riferimenti al Reg. ENAC-FTL con OPS 1.1105 e OPS 1.1115 e Reg Integrativo Art.4</i>
All.to 2	1.1090 para 3.5		Modello di Rapporto del Comandante per la "Riduzione del riposo fuori sede": <i>Si</i>