

NOTA INFORMATIVA



REGOLAMENTO (UE) n. 965/2012 LIMITI IMPIEGO EQUIPAGGI (FTL)

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

Applicabilità	Destinatari
APT	<i>Non interessato</i>
ATM	<i>Non interessato</i>
EAL	<i>Non interessato</i>
LIC	<i>Tutti i piloti e assistenti di volo</i>
MED	<i>Parzialmente interessato</i>
NAV	<i>Non interessato</i>
OPV	<i>Operatori CAT e non</i>
SEC	<i>Non interessato</i>

1. INTRODUZIONE

Nell'ambito dello sviluppo della normativa comunitaria in materia di operazioni di volo la Commissione Europea ha recentemente adottato una serie di regolamenti recanti modifica al Regolamento (UE) n. 965/2012 (di seguito denominato "AIR OPS").

Tra questi, assume particolare rilevanza il Reg.(UE) n. 83/2014 che introduce la disciplina dei tempi di volo, di servizio e di riposo minimo degli equipaggi (*Flight Time Limitations*).

2. SCOPO

La presente Nota Informativa ha lo scopo di fornire chiarimenti a tutti i soggetti coinvolti in operazioni CAT (*Commercial Air Transport*) in merito all'entrata in vigore, applicabilità e struttura del nuovo Regolamento.

Una parte del contenuto è scritta in lingua inglese per una migliore aderenza al testo originario.

3. ENTRATA IN VIGORE E APPLICABILITÀ

Il Reg. (UE) n. 83/2014, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il 29 gennaio 2014, entrerà in vigore il **18 febbraio 2016** eccezion fatta per i requisiti di cui alla ORO.FTL.205 (e) "*Maximum daily FDP with the use of extensions due to in-flight rest*", per le quali gli Stati Membri potranno avvalersi di "*opt-out*" per differirne l'applicazione fino al **18 febbraio 2017**.

A tal proposito, al fine di facilitare il processo di transizione dal sistema nazionale, l'ENAC comunicherà alla Commissione Europea e all'EASA la decisione di avvalersi del periodo massimo di "opt-out".

Il Reg. n. 83/2014 estende l'applicabilità della "AIR OPS" ai limiti di impiego del personale navigante di condotta e di cabina degli operatori aerei CAT, ad eccezione di:

- 3.1. aerotaxi (voli non di linea a domanda con velivoli aventi configurazione posti passeggeri non superiore a 19);
- 3.2. servizio medico di emergenza con velivoli (EMS);
- 3.3. velivoli con un solo pilota;
- 3.4. elicotteri.

Nei casi da 3.1 a 3.3 continuano ad applicarsi i pertinenti requisiti del Regolamento (CEE) n. 3922/91 e successivi emendamenti e del Capo "Q" del relativo Annesso III (OPS1), nonché il Regolamento ENAC integrativo al Capo "Q" stesso.

Nel caso 3.4 continuano ad applicarsi le normative nazionali applicabili in materia (Regolamento ENAC su FTL per offshore, HEMS, soccorso in montagna, nonché il Doc. 41/23100/M3).

4. IL NUOVO REGOLAMENTO AIR OPS

Ai sensi del Regolamento Basico (CE) n. 216/2008 e successive modifiche le "Implementing Rules" (IR) riguardanti la FTL dovranno inizialmente includere tutte le principali disposizioni del Capo Q della OPS1, tenendo conto dei più recenti riscontri ottenuti in ambito scientifico e medico.

Il Reg. (UE) n. 83/2014 rispetta tali principi e, pertanto, cancella il Capo Q che continuerà ad essere applicato solo nel periodo di transizione previsto dalla stessa normativa e in tutti quei tipi di operazioni per le quali non sono ancora state elaborate apposite IR.

Le prescrizioni del regolamento non precludono e non mettono in discussione il vigente quadro normativo in materia di condizioni lavorative e di salute e sicurezza sul posto di lavoro.

Infatti, al fine di assicurare un'adeguata integrazione con le suddette norme, gli Stati Membri potranno derogare o deviare dal Reg. (UE) n. 83/2014 e dalle relative "Certification Specifications" applicando previsioni alternative che garantiscano un livello di sicurezza equivalente.

Tali deroghe o deviazioni dovranno essere gestite in accordo alle "flexibility provisions" di cui al Regolamento Basico.

Il Reg. (UE) n. 83/2014 oltre a modificare l'articolato della "AIR OPS" e la Parte ARO (Annesso II) aggiunge nell'ambito della Parte ORO (Annesso III) la sottoparte FTL, suddivisa in due sezioni: "General" e "Commercial Air Transport Operators".

Le principali novità introdotte dal regolamento in termini di contenuti possono essere così riassunte:

- 4.1. il periodo di servizio notturno è ridotto a 11h e la fascia oraria notturna è più ampia e;
- 4.2. oltre al limite per anno calendariale (900h) già esistente, è stato introdotto il limite di 1000h per il tempo di volo nei 12 mesi consecutivi;
- 4.3. il riposo settimanale è aumentato di 12h per due volte al mese;
- 4.4. la combinazione di stand-by in aeroporto e servizio in volo è limitata a 16 h;
- 4.5. l'autorità nazionale deve determinare il modello di orario irregolare ("early type" o "late type") da adottare per gli operatori sotto la sua sorveglianza;

- 4.6. l'introduzione del Fatigue Risk Management System (FRMS) quale strumento di gestione delle previsioni di monitoraggio e flessibilità (es. Schema di Impiego Individuale) contenute nella norma;
- 4.7. la "cultura sulla gestione della fatica" (fatigue management training) quale requisito aggiuntivo per l'addestramento iniziale e ricorrente di tutte le risorse coinvolte.

In supporto al nuovo pacchetto normativo EASA ha pubblicato (www.easa.eu.com) le seguenti Decisioni:

- 2014/003/R - AMC & GM to Part-ORO (Subpart FTL);
- 2014/002/R - CS & GM for Commercial Air Transport by Aeroplane - Scheduled and Charter Operations (CS-FTL.1).

5. SVILUPPI FUTURI

Nell'ambito del Programma di Regolamentazione EASA (Decision ED/2013/029, (<http://easa.europa.eu/document-library/agency-decisions>) sono pianificate le seguenti iniziative:

			Start	End
5.1	RMT 0492	FTL per operazioni EMS (H+A)	2012	2016
5.2	RMT 0493	FTL per operazioni CAT aerotaxi e single pilot	2012	2016
5.3	RMT 0494	FTL per operazioni CAT con elicotteri	2014	2017
5.4	RMT 0495	FTL per operazioni commerciali diverse dal CAT (compresi gli istruttori di volo)	2016	2019
5.5	RMT 0496	FTL per operazioni non commerciali con aeromobili complessi (NCC)	2017	2020

Per quanto riguarda i punti 5.1 e 5.3, la pubblicazione delle Opinion per la consultazione è prevista rispettivamente nel Q1/2015 e Q3/2015.

Sul sito internet di EASA è possibile monitorare lo sviluppo delle suddette iniziative in materia di FTL.

6. TRANSIZIONE

Tenuto conto della portata del cambiamento è necessario che gli operatori si attivino al più presto, elaborando un piano di transizione. Gli operatori che intendono adottare schemi di impiego individuali (rif. punto 4.6) sono invitati ad avviare il piano di implementazione dell'FRMS con congruo anticipo, sin dal 28/10/2014.

A livello centrale, l'ENAC ha in programma una serie di iniziative, coinvolgendo le associazioni delle parti interessate, al fine di facilitare la conoscenza e l'applicazione del nuovo regolamento.

7. DOMANDE

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

8. VALIDITÀ

Questa Nota Informativa rimane in vigore fino al 18 febbraio 2017.

Firmato
Il Direttore Regolazione Personale e Operazioni Volo
Marco Silanos