



Regolamento sull'impiego, sui limiti dei tempi di volo e di servizio e requisiti di riposo per l'equipaggio di condotta degli elicotteri adibiti al trasporto aereo di passeggeri per collegamenti con piattaforme petrolifere, per servizio medico di emergenza e per attività di ricerca e soccorso in montagna

REGOLAMENTO SULL'IMPIEGO, SUI LIMITI DEI TEMPI DI VOLO E DI SERVIZIO E REQUISITI DI RIPOSO PER L'EQUIPAGGIO DI CONDOTTA DEGLI ELICOTTERI ADIBITI AL TRASPORTO AEREO DI PASSEGGERI PER COLLEGAMENTI CON PIATTAFORME PETROLIFERE, PER SERVIZIO MEDICO DI EMERGENZA E PER ATTIVITÀ DI RICERCA E SOCCORSO IN MONTAGNA

Premessa

Il trasporto aereo di passeggeri con elicotteri, è disciplinato dalla JAR-OPS 3, recepita dall'Enac con il Regolamento sul Certificato di operatore Aereo per le imprese di trasporto aereo che richiede l'inserimento, nel Manuale delle Operazioni, dei limiti di volo e di servizio ed i requisiti di riposo dell'equipaggio applicabili al tipo di operazioni svolte.

Il D. Lgs. n°185 del 19 agosto 2005 recepisce nell'ordinamento giuridico nazionale la Direttiva 2000/79/CE relativa all'“Accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro del personale di volo dell'aviazione civile”.

Il presente Regolamento, armonizza i contenuti delle norme vigenti con i requisiti del sopracitato Decreto Legislativo e riguarda, per uniformità, il Regolamento Enac-FTL, applicabile al trasporto pubblico velivoli.

E' stato, inoltre, tenuto conto di quanto già applicato negli altri paesi JAA, recependo nel contempo, le raccomandazioni di sicurezza emesse dall'ANSV e le recenti linee guida emesse dall' Enac.

Il soddisfacimento dei requisiti di riposo ed il rispetto dei limiti d'impiego indicati nel Regolamento risponde all'esigenza di assicurare che i membri di equipaggio siano adeguatamente riposati prima di iniziare un turno di attività di volo ed impedire che durante l'effettuazione della stessa possano insorgere fenomeni di affaticamento di livello tale da pregiudicare la sicurezza delle operazioni.

Art. 1

Applicabilità e disposizioni generali

- 1.1 Il presente Regolamento si applica agli operatori aerei che impiegano elicotteri adibiti al trasporto aereo di passeggeri per collegamenti con piattaforme petrolifere (off-shore), per servizio medico di emergenza (HEMS) e per attività di ricerca e soccorso (SAR) in montagna.
- 1.2 Il Cap. 15 del Doc. 41/23100/M3 ed. gennaio 1997 rimane applicabile alle attività di trasporto aereo con elicotteri, per le quali non si applica il presente Regolamento.
- 1.3 La Circolare Enac OPV-02 del 23 luglio 1999 è abrogata
- 1.4 Per quanto non disciplinato nel presente regolamento, va fatto riferimento al D. Lgs. n°185 del 19 agosto 2005
- 1.5 Fermo restando quanto previsto dal D. Lgs. n°185 del 19 agosto 2005 nonché dal presente Regolamento relativamente ai limiti cumulativi durante l'anno solare, l'operatore, al fine di impedire possibili eccessi di progressivo accumulo di fatica operativa derivante da concentrazioni di impiego in limitati archi temporali, deve garantire un equilibrato rapporto, nell'arco dell'anno solare, tra i tempi di servizio ed i periodi di riposo.

Art. 2 *Definizioni*

Ai fini del Regolamento si applica la seguente terminologia:

2.1 **Anno solare** : intervallo di tempo che ha inizio il 01.01 e termina il 31.12.

2.2 **Attività di volo diurna**: Per attività di volo diurna si intende quella effettuata da 30 minuti prima del sorgere del sole, a 30 minuti dopo il tramonto del sole, avendo come riferimento le effemeridi del luogo.

2.3 **Attività di volo notturna**: Per attività di volo notturna si intende quella effettuata da 30 minuti dopo il tramonto del sole, a 30 minuti prima del sorgere del sole, avendo come riferimento le effemeridi del luogo.

2.4 **Base**: Aeroporto, eliporto, aviosuperficie, elisuperficie, sede operativa dell'azienda, scalo, base secondaria e/o occasionale individuata come luogo di lavoro.

2.5 **Giorno locale**: Periodo di tempo di 24 (ventiquattro) ore che inizia alle ore 00:00 locali.

2.6 **Giorni d'impiego**: Giorni locali consecutivi durante i quali l'equipaggio di condotta è in servizio come richiesto dall'operatore aereo.

2.7 **Giorni di riposo**: Giorni consecutivi, durante i quali l'equipaggio di condotta è libero da qualsiasi impegno di servizio per conto dell'operatore. Il singolo giorno di riposo comprende due notti locali.

2.8 **HEMS**: Helicopter Emergency Medical Service - Servizio Medico di Emergenza con Elicotteri.

2.9 **Schema d'impiego**: Lo schema di impiego è un documento obbligatorio da sottoporre ad approvazione dell'Enac e da inserire quale parte integrante nel Manuale delle Operazioni. Lo schema descrive nel dettaglio come l'operatore organizza l'attività di lavoro nel rispetto dei limiti dei tempi di volo e di servizio e requisiti di riposo degli equipaggi di condotta

2.10 **Notte locale**: Periodo di 8 ore compreso tra le 22:00 e le 08:00 ora locale.

2.11 **Orario di presentazione in base/cambio turno**: Orario definito dall'operatore, che tiene conto dello svolgimento di ogni operazione necessaria per l'apertura della base, della preparazione del volo e/o delle operazioni di passaggio di consegna con l'equipaggio smontante al cambio del turno (cambio equipaggio con servizio che si svolge senza soluzione di continuità). L'orario non potrà essere inferiore a 15 (quindici) minuti prima dell'inizio dell'operatività HEMS e/o SAR o dell'orario di inizio operatività dell'equipaggio montante, o del primo volo programmato in off-shore.

2.12 **Orario di chiusura della base/cambio turno**: Orario che tiene conto dello svolgimento di ogni operazione necessaria alla chiusura dell'attività di volo e/o della base e/o del passaggio di consegne con l'equipaggio montante al cambio turno (cambio equipaggio con servizio che si svolge senza soluzione di continuità). L'orario non potrà essere inferiore a 15 (quindici) minuti dopo la fine dell'operatività HEMS e/o SAR o dell'orario prefissato di termine servizio dell'equipaggio smontante, o dopo l'ultimo atterraggio quale degli orari è posteriore.

2.13 **Periodo di riposo**: Periodo di tempo, libero da qualsiasi servizio, che deve essere usufruito dal membro di equipaggio prima di intraprendere un servizio di volo.

2.14 **Reperibilità (off-shore):** Per reperibilità si intende il tempo trascorso al di fuori della base, durante il quale l'equipaggio di condotta è rintracciabile, per casi di urgenza/emergenza tecnica o emergenza sanitaria e pronto al decollo in un tempo non inferiore a 45 (quarantacinque) minuti ma non superiore a 2 (due) ore, in accordo a quanto stabilito dall'operatore. Il periodo di tempo che va dal momento della richiesta di intervento fino alla fine dell'intervento stesso sarà considerato, a tutti gli effetti, quale tempo di servizio. Ogni ora di reperibilità sarà conteggiata come 15 (quindici) minuti ai fini del calcolo del tempo di servizio nelle 24 ore, nei sette giorni, nei 28 giorni e nei 365 giorni.

2.15 **Tempo di volo:** esso va computato da quando il rotore dell'elicottero inizia a girare fino a quando il medesimo si ferma;

2.16 **Tempo di servizio:** Si intende qualsiasi periodo di tempo in cui il membro di equipaggio è sul luogo di lavoro, a disposizione dell'operatore nell'esercizio delle sue attività o delle sue funzioni. Esso inizia con la presentazione in base (aeroporto, eliporto, aviosuperficie, elisuperficie, sede operativa dell'azienda, scalo, base secondaria e/o occasionale) dell'equipaggio di condotta, come da richiesta dell'operatore e termina con la chiusura della base stessa o con l'orario stabilito dall'operatore.

Nel caso di attività in cui è richiesto al pilota di permanere sul luogo di lavoro e/o di essere pronto al decollo in un tempo uguale od inferiore ai 45 (quarantacinque) minuti, detto periodo di tempo dovrà essere computato, per intero, ai fini del calcolo del limiti di servizio nelle 24 ore, settimanali, nei 28 giorni e annuali. Il periodo di sosta effettuato a bordo di una piattaforma/nave è considerato servizio.

Nel caso di turno di servizio svolto su più basi, il tempo di servizio comprende anche il tempo impiegato per i posizionamenti del pilota su tali basi.

2.17 **Turno di servizio giornaliero:** Periodo di tempo che va dall'orario di presentazione in base/cambio turno a quello di chiusura della base/cambio turno.

2.18 **Viaggio di presentazione:** Il tempo di viaggio dall'abitazione, se nella base di servizio, o dalla località di riposo, al luogo di presentazione per l'inizio del servizio, comprensivo dei tempi di attesa e interscambio nel caso di utilizzo di mezzi pubblici (aerei, treni, navi, autobus,...)

Art. 3

Limiti dei giorni d'impiego e dei tempi di volo e di servizio

3.1 Attività off-shore (collegamento con piattaforme):

L'equipaggio di condotta deve disporre, sulla propria base, di locali idonei per la pianificazione dell'attività operativa, per la preparazione dei voli e per l'attesa.

L'equipaggio minimo di condotta è composto da un pilota comandante più un copilota e lo stesso equipaggio può operare secondo le seguenti limitazioni:

Giorni d'impiego: Il numero massimo di giorni consecutivi di impiego è pari a 7 (sette).

Tempo di volo: I piloti possono essere impiegati per un tempo massimo di volo di 8 (otto) ore durante 24 ore consecutive ridotte a 6 (sei) ore per attività svolta totalmente nel corso dell'arco notturno. Nel caso di attività combinata, diurna e notturna, il limite massimo è individuato in base alla proporzione tra la durata dell'impiego nell'arco diurno e la durata dell'impiego nell'arco notturno.

Tempo di servizio: I piloti possono essere impiegati per un tempo massimo di servizio di 9 (nove) ore più 15 (quindici) ore di reperibilità durante il periodo giornaliero che inizia alle 00.01 e termina alle 24.00 locali.

Riposo: Nell'ambito di una serie di giorni consecutivi di impiego, durante un periodo ininterrotto di 24 ore, ad ogni membro di equipaggio deve essere garantito un periodo di riposo minimo di almeno 8 (otto) ore consecutive.
Un successivo periodo di 24 ore comincia al momento in cui termina il periodo di riposo.

Quando, a causa di un impiego effettuato durante il periodo di reperibilità, il requisito del riposo minimo giornaliero non viene soddisfatto, l'operatore al termine del servizio garantisce un periodo di riposo minimo pari al precedente periodo di servizio o 8 ore, quale dei due è maggiore.

Reperibilità: L'impiego durante il periodo di reperibilità può avvenire unicamente a seguito di esigenze derivanti da un'emergenza sanitaria od un'urgenza/emergenza tecnica altrimenti non superabile.

Nel corso del periodo di reperibilità, se il membro di equipaggio non viene contattato per iniziare un servizio per le esigenze di cui al comma precedente, tale periodo di tempo vale come riposo fisiologico e sarà conteggiato come 15 (quindici) minuti ogni ora, ai fini del calcolo del tempo di servizio nei sette giorni, nei 28 giorni e nel corso dell'anno, in accordo alla definizione di cui al punto 2.12 del presente Regolamento.

Giorni di riposo: Al termine di una serie di giorni consecutivi di impiego (Turni di volo programmati più reperibilità), al membro di equipaggio di condotta deve essere concessa una serie di giorni di riposo in ragione di un giorno di riposo per ogni giorno di impiego effettuato. Nel caso di impiego superiore o uguale a 4 (quattro) giorni, tali giorni possono essere concessi anche non consecutivamente, ma comunque entro un lasso di tempo costituito da due periodi di 28 giorni consecutivi dalla maturazione e con un minimo di almeno 4 (quattro) giorni consecutivi.

Se i giorni liberi sono in numero inferiore a quello previsto per rispettare il rapporto 1 a 1 e/o inferiori a 5 giorni consecutivi, la parte di viaggio di presentazione eccedente l'ora (1 ora) viene conteggiata come tempo di servizio ai fini del calcolo del tempo di servizio nei sette giorni, nei ventotto giorni e nel corso dell'anno, e se la durata del viaggio di presentazione è superiore a 5 ore viene contato anche come giorno di servizio al fine del calcolo del numero massimo di giorni consecutivi d'impiego.

Limiti cumulativi del tempo di volo: I limiti cumulativi settimanali, nei 28 giorni consecutivi ed annuali del tempo di volo, fermo restando quelli giornalieri come sopra stabiliti, sono fissati come segue:

| | | | |
|---------|---------|--------|--------------------|
| 34 ore | durante | 7 | giorni consecutivi |
| 68 ore | durante | 28 | giorni consecutivi |
| 800 ore | durante | l'anno | |

Limiti cumulativi del tempo di servizio più reperibilità: I limiti cumulativi settimanali, nei 28 giorni consecutivi ed annuali, fermo restando quanto già stabilito per i limiti di servizio e di reperibilità giornalieri, sono fissati come segue:

63 ore di servizio, ovvero 91 ore comprensive della quota parte per la reperibilità, durante 7 giorni consecutivi.

126 ore di servizio, ovvero 182 ore comprensive della quota parte per la reperibilità, durante 28 giorni consecutivi.
2000 ore di servizio durante l'anno comprensive della quota parte relativa alla reperibilità.

3.2 Attività HEMS e SAR (eliambulanza – elisoccorso), equipaggio plurimo.

L'equipaggio di condotta deve disporre, presso la propria base, di locali idonei per la pianificazione dell'attività operativa, per la preparazione dei voli e per l'attesa.

Per l'attività HEMS-SAR notturna, l'equipaggio di condotta è composto da un pilota comandante più un copilota e valgono le seguenti limitazioni:

Giorni di impiego: Il numero massimo di giorni consecutivi di impiego è pari a 7 (sette)

Tempo di volo: I piloti possono essere impiegati per un tempo massimo di volo di 8 ore durante 24 ore consecutive.

Tempo di servizio: I piloti possono essere impiegati per un tempo massimo di servizio di 13 ore durante 24 ore consecutive.

Riposo: Nell'ambito di una serie di giorni consecutivi di impiego, durante un periodo ininterrotto di 24 ore, ad ogni membro di equipaggio deve essere garantito un periodo di riposo minimo di almeno 9 (nove) ore consecutive. Un successivo periodo di 24 ore comincia al momento in cui termina il periodo di riposo.

Giorni di riposo: Al termine di una serie di giorni consecutivi di impiego, al membro di equipaggio di condotta deve essere concessa una serie di giorni di riposo in ragione di un giorno di riposo per ogni giorno di impiego effettuato. Nel caso di impiego superiore o uguale a 4 (quattro) giorni, tali giorni possono essere concessi anche non consecutivamente, ma comunque entro un lasso di tempo costituito da due periodi di 28 giorni consecutivi dalla maturazione e con un minimo di almeno 4 (quattro) giorni consecutivi.

Se i giorni liberi sono in numero inferiore a quello previsto per rispettare il rapporto 1 a 1 e/o inferiori a 5 giorni consecutivi, la parte di viaggio di presentazione eccedente l'ora (1 ora) viene conteggiata come tempo di servizio ai fini del calcolo del tempo di servizio nei sette giorni, nei ventotto giorni e nel corso dell'anno, e se la durata del viaggio di presentazione è superiore a 5 ore viene contato anche come giorno di servizio al fine del calcolo del numero massimo di giorni consecutivi d'impiego.

Limiti cumulativi del tempo di volo: I limiti cumulativi settimanali, nei 28 giorni consecutivi e annuali della durata del tempo di volo, fermo restando quelli giornalieri come sopra stabiliti, sono fissati come segue:

| | | | | |
|-----|-----|---------|--------|--------------------|
| 30 | ore | durante | 7 | giorni consecutivi |
| 60 | ore | durante | 28 | giorni consecutivi |
| 700 | ore | durante | l'anno | |

Limiti cumulativi del tempo di servizio: I limiti cumulativi settimanali, nei 28 giorni consecutivi ed annuali del tempo di servizio, fermo restando quanto già stabilito per i limiti di servizio giornalieri, sono fissati come segue:

| | | | | |
|------|-----|---------|--------|--------------------|
| 91 | ore | durante | 7 | giorni consecutivi |
| 182 | ore | durante | 28 | giorni consecutivi |
| 2000 | ore | durante | l'anno | |

3.3 Attività HEMS -SAR (eliambulanza - elisoccorso), pilota singolo

L'equipaggio di condotta deve disporre, presso la propria base, di locali idonei per la pianificazione dell'attività operativa, per la preparazione dei voli e per l'attesa.

Per l'equipaggio di condotta composto da un pilota comandante, valgono le seguenti limitazioni:

Giorni di impiego: Il numero massimo di giorni consecutivi di impiego è pari a 7;

Tempo di volo: Il pilota può essere impiegato per un tempo massimo di volo di 5 ore durante 24 ore consecutive.

Tempo di servizio: Il pilota può essere impiegato per un tempo massimo di servizio di 13 ore durante 24 ore consecutive.

Riposo: Nell'ambito di una serie di giorni consecutivi di impiego, durante un periodo ininterrotto di 24 ore, ad ogni membro di equipaggio deve essere garantito un periodo di riposo minimo di almeno 9 (nove) ore consecutive. Un successivo periodo di 24 ore comincia al momento in cui termina il periodo di riposo.

Giorni di riposo: Al termine di una serie di giorni consecutivi di impiego al membro di equipaggio di condotta deve essere concessa una serie di giorni di riposo in ragione di un giorno di riposo per ogni giorno di impiego effettuato. Nel caso di impiego superiore o uguale a 4 (quattro) giorni, tali giorni possono essere concessi anche non consecutivamente, ma comunque entro un lasso di tempo costituito da due periodi di 28 giorni consecutivi dalla maturazione e con un minimo di almeno 4 (quattro) giorni consecutivi. Se i giorni liberi sono in numero inferiore a quello previsto per rispettare il rapporto 1 a 1 e/o inferiori a 5 giorni consecutivi, la parte di viaggio di presentazione eccedente l'ora (1 ora) viene conteggiata come tempo di servizio ai fini del calcolo del tempo di servizio nei sette giorni, nei ventotto giorni e nel corso dell'anno, e se la durata del viaggio di presentazione è superiore a 5 ore viene contato anche come giorno di servizio al fine del calcolo del numero massimo di giorni consecutivi d'impiego.

Limiti cumulativi del tempo di volo: I limiti cumulativi settimanali, nei 28 giorni consecutivi, ed annuali della durata del tempo di volo, fermo restando quelli giornalieri come sopra stabiliti sono fissati come segue:

| | | | | |
|-----|-----|---------|--------|--------------------|
| 25 | ore | durante | 7 | giorni consecutivi |
| 50 | ore | durante | 28 | giorni consecutivi |
| 600 | ore | durante | l'anno | |

Limiti cumulativi del tempo di servizio: I limiti cumulativi settimanali ed annuali, fermo restando quanto già stabilito per i tempi massimi giornalieri, sono fissati come segue:

91 ore di servizio durante 7 giorni consecutivi;
182 ore di servizio durante 28 giorni consecutivi
2000 ore durante l'anno

Art. 4

Frequenza corsi teorici, per abilitazioni su nuovi tipi o varianti, attività di controllo e ripresa voli.

- 4.1 I corsi di addestramento periodico previsti dalla JAR-OPS 3 e riportati nel Manuale delle Operazioni dell'operatore sono pianificati dall'operatore su base annuale e inseriti nello schema di impiego dei propri piloti. Tali corsi sono erogati in maniera integrata e possono essere effettuati una volta l'anno, durante i giorni liberi dal servizio, per una durata complessiva non superiore a tre giorni per ogni pilota.
- 4.2 I corsi teorico/pratici, per il conseguimento dell'abilitazione su di un nuovo tipo o variante di elicottero, non possono essere effettuati durante i giorni liberi dal servizio.
- 4.3 I controlli in volo previsti dalla JAR-FCL 2 e dalla JAR-OPS 3 nonché dal Manuale delle Operazioni dovranno essere pianificati su base annua ed inseriti nello schema di impiego. I controlli e l'attività di ripresa volo dovranno essere, normalmente, programmati durante i turni di servizio. Sulla base di opportuna e motivata relazione giustificativa ad integrazione dello schema di impiego, i controlli operativi, di professionalità e per attività di ripresa volo per carenza, possono essere effettuati durante un giorno libero dal servizio purché immediatamente precedente o successivo ad un turno di lavoro, previo consenso del membro di equipaggio, dell'istruttore, dell'esaminatore o del controllore di linea (TRI/TRE o LCP)
- 4.4 I tempi impiegati per corsi e controlli operativi di cui ai punti 4.1, 4.2, 4.3, dovranno essere conteggiati quali orario di servizio .

Art. 5

Attività HEMS notturna

- 5.1 L'impiego del membro di equipaggio in turno per un periodo 7 notti consecutive è conteggiato come 8 giorni locali consecutivi
- 5.2 Per ogni pilota, l'attività esclusivamente notturna non può essere programmata per più di tre periodi successivi di 28 giorni consecutivi. Dopo tre periodi consecutivi di 28 giorni di attività esclusivamente notturna deve essere programmato un periodo di attività prevalentemente diurna la cui durata deve essere di almeno 28 giorni.
- 5.3 Per l'attività di volo esclusivamente notturna, i limiti cumulativi settimanali, nei 28 giorni consecutivi ed annuali della durata del tempo di volo, sono fissati come segue:

25 ore durante 7 giorni consecutivi
50 ore durante 28 giorni consecutivi
500 ore durante l'anno

Art. 6

Membri di equipaggio impiegati in attività diversificate

- 6.1 Per ogni attività svolta dal membro di equipaggio, l'operatore dovrà esplicitarne la tipologia e gli specifici limiti di impiego, comunicandolo congiuntamente al turno di servizio secondo le modalità previste dal Manuale delle Operazioni. Qualora la tipologia di attività di una base comprenda diversi tipi di impiego, come nel caso di servizi per impieghi di Protezione Civile, durante i quali può essere svolta attività di lavoro aereo, trasporto aereo di passeggeri o elisoccorso, deve essere applicata la normativa sui limiti di impiego relativa alle attività HEMS-SAR del Regolamento.
- 6.2 Nel caso di impiego di membri d'equipaggio, nello stesso periodo di 28 giorni consecutivi a scorrere, in tipologie multiple di attività, (intese come trasporto aereo di passeggeri, lavoro aereo, scuola di volo, attività addestrativa, ad eccezione di quanto al punto 4.3 del Regolamento, voli prova ed officina, voli per trasferimento/posizionamento elicotteri), dovrà essere rispettata la norma più restrittiva applicabile ai tempi di volo e di servizio. Nel caso in cui le attività predette non si svolgano sulla stessa base o in basi che possano essere raggiunte nello stesso giorno locale, il periodo di tempo impiegato nello spostamento è calcolato come orario di servizio e la giornata conteggiata nel computo dei giorni massimi consecutivi di servizio. Se un pilota viene impiegato su più basi (non più di due), nell'ambito dello stesso giorno locale, il tempo di servizio si computa dall'orario di presentazione sulla prima base a quello di chiusura della seconda.
- 6.3 In nessun caso potrà essere superato il limite di 182 ore di servizio nei 28 giorni consecutivi, se vengono svolte tipologie diverse di attività di volo nello stesso periodo.

Art. 7

Superamento dei limiti massimi di volo e di servizio. Riduzione dei tempi di riposo

- 7.1 Il superamento dei limiti dei tempi di volo e di servizio stabiliti dal Regolamento, o la riduzione del periodo di riposo giornaliero, può avvenire solo in situazioni eccezionali di forza maggiore e riconducibili unicamente alla seguente casistica:
- a) situazioni di pericolo per l'elicottero ed i suoi occupanti;
 - b) impreviste e comprovate esigenze di servizio che, a giudizio del comandante, non possono essere soddisfatte in giornata rispettando i limiti massimi.

Dette esigenze non contemplano la reperibilità e/o altri servizi programmati.

- 7.2 Per l'attività HEMS In prossimità dello scadere delle 13 ore di servizio, o del cambio equipaggio in caso di servizi H24, è riconosciuta al pilota (pilota responsabile-comandante), valutate le proprie condizioni di affaticamento e quelle del proprio equipaggio, la discrezionalità di accettare, in casi eccezionali, le missioni che la centrale operativa di assegnazione avrà definito non procrastinabili.

Non rientra nel caso eccezionale la alta frequenza di chiamate in prossimità dello scadere delle 13 ore di servizio, se dipendenti da una non corretta copertura temporale dei servizi relativamente agli orari di maggiore probabilità di missioni, e che potrebbe determinare la necessità dell'alternarsi di due equipaggi. In questo caso l'operatore deve segnalare l'anomalia al committente del servizio per trovare soluzioni quali la variazione dell'orario di operatività, per consentire la copertura delle ore più critiche e interessate da più chiamate prossime alla chiusura, o dovrà impiegare due equipaggi che si alternano nella stessa giornata.

7.3 Il membro di equipaggio che incorre nel superamento dei limiti massimi di volo e di servizio o nella riduzione dei tempi di riposo, comunica tale evento all'operatore mediante uno specifico modello di "Rapporto per superamento dei limiti dei tempi di servizio o riduzione dei tempi di riposo" che costituisce allegato al Manuale delle Operazioni. Il modello è conservato secondo quanto previsto dalla Appendix 1 alle JAR-OPS 3.1065 nella versione correntemente adottata dall'Enac.

7.4 L'operatore trasmette all'Enac, per la successiva valutazione, i rapporti di superamento dei limiti di cui ai commi precedenti, fornendo una propria circostanziata relazione delle motivazioni che li hanno determinati e delle eventuali azioni correttive.

Il superamento dei limiti stabiliti deve avere carattere eccezionale; le limitazioni imposte e le modalità di compensazione, a seguito del superamento o delle ore di volo o/e del tempo di servizio durante le 24 ore, dovranno essere previste ed indicate nello schema di impiego dell'operatore approvato dall'Enac.

Per i casi di forza maggiore di impiego nel corso del periodo di giorni liberi dal servizio (sostituzione improvvisa di membro di equipaggio per infortunio o malattia, o comunque impossibilitato a prendere servizio per motivi eccezionali), il sostituto che opera in deroga ai limiti non può essere impiegato per più di due giorni.

Art. 8

Voli notturni in attività off-shore

8.1 In considerazione del carattere di continuità del servizio off-shore, in cui durante il giorno non c'è l'alternanza di due equipaggi, non è possibile rispettare il rapporto 1 a 1 tra giorni di lavoro e giorni liberi dal servizio. Per consentire i cambi di turno, nel rispetto del presente Regolamento, al giorno libero dal servizio può essere sottratta una notte locale.

8.2 La reperibilità garantisce eventuali voli di urgenza/emergenza tecnica o emergenza sanitaria. Qualora tali voli vengano effettuati durante la notte locale, al termine della attività dovrà essere garantito un periodo di riposo di almeno 8 (otto) ore consecutive libero da qualsiasi servizio, compresa la reperibilità, prima del successivo orario di presentazione in base.

8.3 L'attività di volo per addestramento notturno deve essere programmata nel rispetto delle ore massime giornaliere di presenza in base ed effettuata in modo da garantire un periodo di riposo di almeno 8 (otto) ore consecutive tra il termine delle operazioni notturne ed il successivo orario di presentazione in base.

Art. 9

Turni di servizio con interruzioni

9.1 Nel caso eccezionale e motivato di servizio in attività HEMS interrotto temporaneamente (interruzione per qualsiasi motivo, meteo, tecnico, organizzativo, seguita da ripresa del servizio nell'ambito dello stesso giorno locale o dello stesso turno di servizio giornaliero), vale quanto segue:

- L'interruzione temporanea del servizio non interrompe il computo del limite delle 13 ore di servizio, che si conteggiano comunque dall'orario di presentazione in base/cambio turno, all'orario di chiusura della base/cambio turno.

Art. 10

Registrazione dei tempi di volo e di servizio

10.1 L'operatore è tenuto a mantenere aggiornata, per ogni membro di equipaggio di condotta una registrazione dei suoi periodi di volo e di servizio.

In detta registrazione, aggiornata devono essere riportati almeno i seguenti dati:

- a) nome e cognome del membro di equipaggio;
- b) durata del servizio effettivamente svolto giornalmente;
- c) durata del periodo giornaliero di reperibilità;
- d) sommatoria del periodo giornaliero di servizio e quota parte dovuta alla reperibilità;
- e) durata dell'attività di volo effettivamente svolta giornalmente;
- f) durata del periodo di riposo susseguente ad ogni periodo di servizio;
- g) totale delle ore volate nei 7 e nei 28 giorni totale delle ore di servizio durante 28 giorni consecutivi;
- h) totale delle ore di servizio annuali;

10.2 La registrazione dei dati sopra indicati, oltre a dover essere mantenuta sempre aggiornata, deve essere conservata dall'operatore per un periodo di almeno cinque anni e deve essere a disposizione dell'Enac per eventuali controlli ispettivi.

10.3 Qualora il pilota svolga attività al di fuori dell'operatore di appartenenza, con funzioni di membro di equipaggio, anche se a fini turistici, a carattere privato e senza scopo di lucro, deve darne comunicazione preventiva e in forma scritta all'operatore. In tale caso egli deve presentare, per iscritto, un riepilogo di tale attività di volo svolta nei 30 (trenta) giorni precedenti al suo impiego, per dar modo al Flight Operations Post Holder di valutare l'attività in riferimento ai limiti di impiego del Regolamento.

Art. 11

Decorrenza

Il presente Regolamento entrerà in vigore il 30 marzo 2008.