

## REGOLAMENTO (UE) N. 83/2014 DELLA COMMISSIONE

del 29 gennaio 2014

**recante modifica del regolamento (UE) n. 965/2012 che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 8, paragrafo 5,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione <sup>(2)</sup> stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo che hanno sostituito l'allegato III del regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio <sup>(3)</sup>, ad esclusione del capo Q concernente i limiti dei tempi di volo e di servizio e i requisiti di riposo.
- (2) A norma dell'articolo 22, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 216/2008, le misure di attuazione relative ai tempi di volo e di servizio e i requisiti relativi al tempo di riposo devono inizialmente includere tutte le principali disposizioni del capo Q dell'allegato III al regolamento (CEE) n. 3922/91, tenendo conto dei più recenti riscontri tecnici e scientifici.
- (3) Il presente regolamento costituisce una misura di attuazione di cui all'articolo 8, paragrafo 5 e all'articolo 22, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 216/2008, pertanto il capo Q dell'allegato III del regolamento (CEE) n. 3922/91 va soppresso in conformità all'articolo 69, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 216/2008. Tuttavia, è necessario che il capo Q dell'allegato III del regolamento (CEE) n. 3922/91 continui ad essere applicato fino allo scadere dei periodi transitori previsti nel presente regolamento e per i tipi di operazioni per i quali non sono state stabilite misure di attuazione.
- (4) Il presente regolamento fa salvi i limiti e i requisiti minimi già stabiliti nella direttiva 2000/79/CE del Consiglio <sup>(4)</sup>, in particolare le norme sull'orario di lavoro e i giorni esenti dal servizio, che dovrebbero sempre essere rispettati dal personale di volo nell'aviazione civile. Le

disposizioni del presente regolamento e le altre disposizioni approvate ai sensi del presente regolamento non sono dirette a giustificare riduzioni nei livelli esistenti di protezione del personale di volo. Le disposizioni del presente regolamento non impediscono e non incidono su una protezione sociale nazionale più favorevole e sui contratti di lavoro collettivi relativi alle condizioni di lavoro nonché alla salute e alla sicurezza sul lavoro.

- (5) Gli Stati membri possono derogare o deviare dal presente regolamento o dalle relative specifiche di certificazione, applicando disposizioni di un livello di sicurezza almeno equivalente a quelle del presente regolamento, al fine di affrontare meglio considerazioni nazionali o pratiche operative particolari. Ogni deroga o deviazione dal presente regolamento deve essere notificata e trattata in conformità agli articoli 14 e 22 del regolamento (CE) n. 216/2008, che garantiscono decisioni trasparenti e non discriminatorie basate su criteri oggettivi.
- (6) L'Agenzia europea per la sicurezza aerea («l'Agenzia») ha preparato un progetto di misure di attuazione e lo ha presentato alla Commissione sotto forma di parere <sup>(5)</sup>, in conformità all'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 216/2008.
- (7) È necessario quindi modificare il regolamento (UE) n. 965/2012 per includere i limiti dei tempi di volo e di servizio e i requisiti di riposo.
- (8) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito dall'articolo 65 del regolamento (CE) n. 216/2008,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

Il regolamento (UE) n. 965/2012 è così modificato:

1. All'articolo 2 è aggiunto il seguente punto 6:

«6) «Operazioni di aerotaxi», ai fini dei limiti dei tempi di volo e di servizio, operazioni di trasporto aereo commerciale non pianificate ed effettuate su richiesta con un velivolo con una configurazione operativa massima di sedili passeggeri (MPOSC) di 19 o inferiore.»

<sup>(1)</sup> GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU L 296 del 25.10.2012, pag. 1.

<sup>(3)</sup> GU L 373 del 31.12.1991, pag. 4.

<sup>(4)</sup> GU L 302 dell'1.12.2000, pag. 57.

<sup>(5)</sup> Parere n. 4/2012 dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea del 28 settembre 2012 per un regolamento che istituisce norme di attuazione sui limiti dei tempi di volo e di servizio e i requisiti di riposo (FTL) per il trasporto aereo commerciale (CAT) con velivoli (<http://www.easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2012/04/EN%20to%20Opinion%2004-2012.pdf>).

2. L'articolo 8 è sostituito dal seguente:

«Articolo 8

**Limiti dei tempi di volo**

1. Le operazioni CAT con velivoli sono soggette al capo FTL dell'allegato III.

2. In deroga al paragrafo 1, le operazioni CAT di aerotaxi, del servizio medico di emergenza e a pilotaggio singolo, effettuate con velivoli, sono soggette all'articolo 8, paragrafo 4, del regolamento (CEE) n. 3922/91 e al capo Q dell'allegato III del regolamento (CEE) n. 3922/91 nonché alle relative deroghe nazionali basate su valutazioni dei rischi di sicurezza effettuate dalle autorità competenti.

3. Le operazioni CAT effettuate con elicotteri devono rispettare le prescrizioni nazionali.»

3. È inserito il seguente articolo 9 bis:

«Articolo 9 bis

L'Agenzia effettua un esame continuo dell'efficacia delle disposizioni concernenti i limiti dei tempi di volo e di servizio e requisiti relativi ai tempi di riposo contenuti negli allegati II e III. Entro il 18 febbraio 2019 l'Agenzia presenta una prima relazione sui risultati di questo riesame.

Tale esame presuppone competenze scientifiche e si basa sui dati operativi raccolti, con l'assistenza degli Stati membri, nel lungo termine successivamente alla data di applicazione del presente regolamento.

L'esame di cui al paragrafo 1 valuta l'impatto sullo stato di attenzione dell'equipaggio almeno per quanto riguarda:

— tempi di servizio di oltre 13 ore nell'orario più favorevole del giorno,

— tempi di servizio di oltre 10 ore nell'orario meno favorevole del giorno,

— tempi di servizio di oltre 11 ore per i membri dell'equipaggio in uno stato di acclimatazione non conosciuto,

— tempi di servizio che includono un numero elevato di tratte (più di 6),

— servizi a chiamata come «standby» o riserva seguiti da servizi di volo; e

— orari irregolari.»

4. L'allegato II è modificato in conformità all'allegato I del presente regolamento.

5. L'allegato III è modificato in conformità all'allegato II del presente regolamento.

*Articolo 2*

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere dal 18 febbraio 2016.

In deroga al secondo paragrafo gli Stati membri possono scegliere di non applicare le disposizioni della norma ORO.FTL.205, lettera e), dell'allegato III del regolamento (UE) n. 965/2012 e continuare ad applicare le norme nazionali esistenti concernenti il riposo durante il volo fino al 17 febbraio 2017.

Se uno Stato membro si avvale delle disposizioni del terzo paragrafo ne dà comunicazione alla Commissione e all'Agenzia, descrivendo le ragioni e la durata della deroga, nonché il programma di attuazione contenente le azioni previste e il relativo calendario.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 29 gennaio 2014

*Per la Commissione*

*Il presidente*

José Manuel BARROSO

## ALLEGATO I

Nell'allegato II del regolamento (UE) n. 965/2012 sono aggiunte le seguenti norme ARO.OPS.230 e ARO.OPS.235:

**«ARO.OPS.230 Determinazione degli orari irregolari**

Ai fini dei limiti dei tempi di volo, l'autorità competente stabilisce, in conformità alle definizioni di orario irregolare di "early type" e "late type" nella norma ORO.FTL.105 dell'allegato III, quale di questi due tipi di orari irregolari si applica a tutti gli operatori del trasporto aereo commerciale sotto la sua supervisione.

**ARO.OPS.235 Approvazione di schemi di tempi di volo individuali**

- a) L'autorità competente approva gli schemi dei tempi di volo proposti dagli operatori del trasporto aereo commerciale se l'operatore dimostra la conformità al regolamento (CE) n. 216/2008 e al capo FTL dell'allegato III al presente regolamento.
  - b) Ogni qualvolta uno schema dei tempi di volo proposto da un operatore devii dalle specifiche di certificazione applicabili rilasciate dall'Agenzia, l'autorità competente applica la procedura descritta all'articolo 22, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 216/2008.
  - c) Ogni qualvolta uno schema dei tempi di volo proposto da un operatore devii dalle specifiche di certificazione applicabili rilasciate dall'Agenzia, l'autorità competente applica la procedura descritta all'articolo 14, paragrafo 6, del regolamento (CE) n. 216/2008.
  - d) Le deviazioni o deroghe approvate saranno soggette, dopo essere state applicate, a una valutazione per determinare se tali deviazioni o deroghe debbano essere confermate o modificate. L'autorità competente e l'Agenzia conducono una valutazione indipendente sulla base delle informazioni fornite dall'operatore. Tale valutazione deve essere proporzionata, trasparente e basata su principi e conoscenze scientifiche.»
-

## ALLEGATO II

All'allegato III del regolamento (UE) n. 965/2012 è aggiunto il seguente capo FTL:

«CAPO FCL

**LIMITI DEI TEMPI DI VOLO E DI SERVIZIO E REQUISITI DI RIPOSO**

TITOLO I

**Aspetti generali**

**ORO.FTL.100 Ambito di applicazione**

Il presente capo stabilisce i requisiti che devono essere soddisfatti da un operatore e i suoi membri d'equipaggio in merito ai limiti dei tempi di volo e di servizio e requisiti relativi ai tempi di riposo per i membri d'equipaggio.

**ORO.FTL.105 Definizioni**

Ai fini del presente capo, si applicano le seguenti definizioni:

- 1) "acclimatato", stato in cui l'orologio biologico circadiano di un membro d'equipaggio è sincronizzato con il fuso orario nella quale si trova quest'ultimo. Un membro d'equipaggio viene considerato acclimatato entro una fascia di fuso orario di 2 ore rispetto all'orario locale del suo punto di partenza. Nei casi in cui l'orario locale del luogo in cui inizia il servizio differisce di più di 2 ore dall'orario locale del luogo in cui inizia il servizio successivo, il membro d'equipaggio, ai fini del calcolo del periodo di servizio di volo (FDP) massimo giornaliero, viene considerato acclimatato in conformità ai valori della tabella 1.

Tabella 1

Differenza (h) tra il tempo di riferimento e l'orario locale nel luogo in cui il membro d'equipaggio inizia il servizio successivo	Tempo trascorso dall'entrata in servizio al tempo di riferimento				
	< 48	48-71:59	72-95:59	96-119:59	≥ 120
< 4	B	D	D	D	D
≤ 6	B	X	D	D	D
≤ 9	B	X	X	D	D
≤ 12	B	X	X	X	D

"B" acclimatato all'orario locale del fuso orario di partenza,

"D" acclimatato all'orario locale del luogo in cui il membro d'equipaggio inizia il servizio successivo, e

"X" un membro d'equipaggio è in uno stato sconosciuto di acclimatazione.

- 2) "tempo di riferimento", l'orario locale al punto dove ci si deve presentare per iniziare il servizio in una fascia di fuso orario ampia 2 ore intorno all'orario locale al quale un membro d'equipaggio è acclimatato;
- 3) "alloggio", ai fini del servizio di standby e frazionato (split duty), un posto calmo e confortevole non aperto al pubblico, dotato di un dispositivo per la regolazione della temperatura e dell'intensità della luce, arredato in modo adeguato tale da consentire a un membro d'equipaggio la possibilità di dormire, con capacità sufficiente per tutti i membri d'equipaggio presenti contemporaneamente e con accesso a cibo e bevande;
- 4) "alloggio idoneo", ai fini del servizio di standby, frazionato e riposo, un locale separato per ogni membro d'equipaggio situato in un ambiente tranquillo e dotato di un letto, sufficientemente ventilato, dotato di un dispositivo per la regolazione della temperatura e dell'intensità della luce e con accesso a cibo e bevande;

- 5) "equipaggio di condotta rinforzato", un equipaggio di condotta che comprende più del numero minimo richiesto per operare l'aeromobile, permettendo a ciascun membro dell'equipaggio di condotta di lasciare la postazione assegnata, ai fini del riposo durante il volo, e di essere sostituito da un altro membro d'equipaggio di condotta adeguatamente qualificato;
- 6) "intervallo (break)", un periodo di tempo durante il periodo di servizio di volo, più breve di un periodo di riposo, che conta come servizio e durante il quale un membro d'equipaggio è libero da qualsiasi compito;
- 7) "entrata in servizio differita", il rinvio di un periodo di servizio di volo programmato da parte dell'operatore prima che un membro d'equipaggio abbia lasciato il proprio luogo di riposo;
- 8) "orario irregolare", un turno di servizio del membro d'equipaggio che perturba la possibilità di dormire durante l'arco temporale di sonno ottimale e che include un periodo di servizio di volo o una combinazione di periodi di servizio di volo che inizia, finisce, dura o sconfina in una parte del giorno o della notte in cui un membro d'equipaggio è acclimatato. Un orario può essere irregolare se il servizio inizia presto, finisce tardi o se è notturno;
  - a) orario irregolare di "early type" significa:
    - i) per "inizia presto" un periodo di servizio che inizia in un periodo di tempo tra le 05:00 e le 05:59 nel fuso orario al quale il membro d'equipaggio è acclimatato; e
    - ii) per "finisce tardi" un periodo di servizio che termina tra le 23:00 e le 01:59 nel fuso orario al quale il membro d'equipaggio è acclimatato.
  - b) orario irregolare di "late type" significa:
    - i) per "inizia presto" un periodo di servizio che inizia in un periodo di tempo tra le 05:00 e le 06:59 nel fuso orario al quale il membro d'equipaggio è acclimatato; e
    - ii) per "finisce tardi" un periodo di servizio che finisce in un periodo di tempo tra le 00:00 e le 01:59 nel fuso orario al quale il membro d'equipaggio è acclimatato.
- 9) "servizio notturno", un periodo di servizio che sconfinava in una porzione qualunque del periodo tra le 02:00 e le 04:59 nel fuso orario al quale il membro d'equipaggio è acclimatato;
- 10) "servizio", qualsiasi operazione che un membro d'equipaggio svolge per l'operatore, tra cui il servizio di volo, il lavoro amministrativo, l'impartire o ricevere addestramento nonché controllo, posizionamento e alcuni elementi di standby;
- 11) "periodo di servizio", un periodo che inizia quando un membro d'equipaggio è richiesto da un operatore di presentarsi o di iniziare un servizio e termina quando quella persona è libera da ogni servizio, incluso il servizio post-volo;
- 12) "periodo di servizio di volo (PSV)", un periodo che inizia quando un membro d'equipaggio è tenuto a presentarsi per il servizio, che può includere una tratta o una serie di tratte, e termina quando l'aeromobile si ferma e vengono spenti i motori, alla fine dell'ultima tratta nella quale il membro d'equipaggio presta servizio come membro d'equipaggio operativo;
- 13) "tempo di volo", per i velivoli e i motoalianti, il tempo tra il momento in cui l'aeromobile comincia a muoversi dal parcheggio ai fini del decollo fino a quando si ferma al posto di parcheggio assegnato e vengono spenti tutti i motori o eliche;
- 14) "base di servizio", il luogo assegnato dall'operatore al membro d'equipaggio dal quale il membro d'equipaggio normalmente inizia e finisce un periodo di servizio o una serie di periodi di servizio e dove, in circostanze normali, l'operatore non è responsabile della fornitura dell'alloggio al membro d'equipaggio interessato;
- 15) "giorno locale", un periodo di 24 ore avente inizio alle 00:00 ora locale;

- 16) "notte locale", un periodo di 8 ore tra le 22:00 e le 8:00 ora locale;
- 17) "membro d'equipaggio in servizio operativo", un membro d'equipaggio che presta servizio in un aeromobile durante una tratta;
- 18) "posizionamento", il trasferimento di un membro d'equipaggio, non in servizio operativo, da un posto all'altro, su ordine dell'operatore, escluso:
- il tempo di trasferimento dal domicilio al luogo designato dove il membro d'equipaggio deve presentarsi alla base di servizio e viceversa, nonché
  - il tempo di trasferimento locale da un luogo di riposo al luogo dove ha inizio il servizio e viceversa,
- 19) "strutture di riposo", una cuccetta o sedile con supporto per gambe e piedi che offre ai membri d'equipaggio la possibilità di dormire a bordo di un aeromobile;
- 20) "riserva", un periodo di tempo definito durante il quale un membro d'equipaggio è chiamato dall'operatore ad essere disponibile per ricevere un'assegnazione di un PSV, posizionamento o altro servizio, con almeno 10 ore di preavviso prima dell'inizio del servizio assegnato;
- 21) "periodo di riposo", un periodo di tempo continuo, non interrotto e definito, successivo o precedente un servizio, durante il quale un membro d'equipaggio è libero da qualsiasi tipo di servizio, standby e riserva;
- 22) "rotazione", un servizio o serie di servizi, incluso almeno un servizio di volo, e periodi di riposo fuori dalla base di servizio, che inizia alla base di servizio e termina al ritorno alla base di servizio per un periodo di riposo per il quale l'operatore non è più responsabile per la fornitura dell'alloggio al membro d'equipaggio;
- 23) "giorno singolo libero dal servizio", al fine di conformarsi alla direttiva 2000/79/CE del Consiglio (\*), un periodo di tempo libero da ogni servizio e standby consistente in un giorno e due notti locali, notificato in anticipo. Un periodo di riposo può essere incluso come parte del giorno singolo libero dal servizio;
- 24) "tratta", il segmento di un PSV che inizia quando un aeromobile inizia a muoversi ai fini del decollo e termina quando esso si ferma dopo l'atterraggio al posto di parcheggio assegnato;
- 25) "standby", un periodo di tempo pre-notificato e definito durante il quale un membro d'equipaggio è chiamato dall'operatore ad essere disponibile per ricevere un'assegnazione di servizio di volo, posizionamento o altro servizio, senza che intercorra un periodo di riposo;
- 26) "standby in aeroporto", uno standby effettuato all'aeroporto;
- 27) "altro standby", uno standby effettuato a casa o in un alloggio adeguato;
- 28) "Finestra del ciclo circadiano inferiore (WOCL)", il periodo tra le ore 02:00 e le ore 05:59 nel fuso orario al quale un membro d'equipaggio è acclimatato.

#### **ORO.FTL.110 Responsabilità dell'operatore**

L'operatore deve:

- a) pubblicare i turni di servizio con sufficiente anticipo al fine di consentire ai membri d'equipaggio di pianificare dei tempi di riposo adeguati;
- b) assicurare che i periodi di servizio di volo siano pianificati in un modo tale da permettere ai membri d'equipaggio di rimanere sufficientemente liberi da affaticamento, in modo da poter operare a un livello di sicurezza soddisfacente in qualsiasi circostanza;
- c) specificare degli orari di entrata in servizio che consentano un tempo sufficiente per i servizi a terra;
- d) tenere conto della relazione tra la frequenza e l'alternanza dei periodi di servizio di volo e dei periodi di riposo e tenere nella debita considerazione gli effetti cumulativi di lunghi tempi di servizio interrotti da periodi di riposo minimi;
- e) assegnare turni di servizio che evitino prassi tali da perturbare gravemente il normale ritmo sonno/lavoro, quali l'alternanza di servizio diurno e notturno;

(\*) GU L 302 dell'1.12.2000, pag. 57.

- f) rispettare le disposizioni relative agli orari irregolari in conformità alla norma ARO.OPS.230;
- g) prevedere periodi di riposo di durata sufficiente per consentire ai membri d'equipaggio di superare gli effetti della fatica indotta dai precedenti periodi di servizio e di essere ben riposati all'inizio del periodo di servizio di volo successivo;
- h) pianificare dei prolungati periodi di riposo in modo ricorrente e notificare i membri d'equipaggio con sufficiente anticipo;
- i) programmare i servizi di volo in modo da essere completati entro i periodi di servizio di volo ammessi, tenendo conto dei tempi necessari per le operazioni pre-volo, di tratta e di avvicendamento;
- j) modificare l'orario previsto e/o la composizione dell'equipaggio quando il periodo di servizio di volo effettivo supera il periodo di servizio di volo massimo consentito per oltre il 33 % dei voli programmati nell'arco del periodo stagionale.

#### **ORO.FTL.115 Responsabilità dei membri d'equipaggio**

I membri d'equipaggio devono:

- a) conformarsi alla norma CAT.GEN.MPA.100, lettera b), dell'allegato IV (Parte CAT); e
- b) utilizzare al massimo le opportunità di riposo e le strutture messe a disposizione a tal fine e pianificare e utilizzare adeguatamente i propri periodi di riposo.

#### **ORO.FTL.120 Gestione del rischio di affaticamento (FRM)**

- a) Nei casi in cui la FRM sia richiesta dal presente capo o da una specifica di certificazione applicabile, l'operatore deve stabilire, implementare e mantenere una FRM come parte integrale del suo sistema di gestione. La FRM deve garantire il rispetto dei requisiti essenziali dei punti 7.f, 7.g e 8.f dell'allegato IV al regolamento (CE) n. 216/2008. La FRM deve essere descritta nel manuale delle operazioni.
- b) La FRM stabilita, attuata e mantenuta deve prevedere il miglioramento continuo delle prestazioni complessive della FRM e deve includere:
  - 1) una descrizione delle filosofie e dei principi dell'operatore in merito alla FRM, note come politica in materia di FRM;
  - 2) la documentazione delle procedure della FRM, tra cui una procedura per rendere il personale consapevole delle proprie responsabilità e la procedura per modificare tale documentazione;
  - 3) i principi e le conoscenze scientifiche;
  - 4) una procedura per l'identificazione dei pericoli e per la valutazione del rischio che permetta di gestire il rischio/i rischi operativo/i dell'operatore derivanti dall'affaticamento dei membri d'equipaggio su base continua;
  - 5) una procedura di mitigazione del rischio che preveda azioni di rimedio da attuare tempestivamente, che sono necessarie per mitigare in modo effettivo il rischio/i rischi dell'operatore derivanti dall'affaticamento dei membri d'equipaggio e per monitorare continuamente e valutare periodicamente il livello di mitigazione dei rischi di affaticamento ottenuto da tali azioni;
  - 6) le procedure della FRM per la garanzia della sicurezza;
  - 7) le procedure per la promozione della FRM.
- c) La FRM deve corrispondere allo schema dei tempi di volo, alle dimensioni dell'operatore e alla natura e complessità delle sue attività, tenendo conto dei pericoli e dei rischi associati in merito a tali attività e dello schema relativo ai tempi di volo applicabile.
- d) L'operatore deve adottare delle azioni di mitigazione quando la procedura di garanzia della sicurezza della FRM mostra che il livello di sicurezza richiesto non viene mantenuto.

#### **ORO.FTL.125 Schemi dei tempi di volo**

- a) Gli operatori devono stabilire, attuare e mantenere degli schemi dei tempi di volo adeguati al tipo/ai tipi di operazioni effettuate e che rispettino il regolamento (CE) n. 216/2008, il presente capo e tutta la normativa applicabile, tra cui la direttiva 2000/79/CE.

- b) Prima di essere attuati, gli schemi dei tempi di volo, inclusa l'eventuale FRM pertinente se necessario, devono essere approvati dall'autorità competente.
- c) Al fine di dimostrare la conformità al regolamento (CE) n. 216/2008 e al presente capo, l'operatore deve applicare le specifiche di certificazione applicabili adottate dall'Agenzia. Alternativamente, se l'operatore desidera deviare, in conformità all'articolo 22, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 216/2008, dalle specifiche di certificazione deve, prima dell'attuazione, trasmettere all'autorità competente una descrizione completa della prevista deviazione. La descrizione deve includere eventuali revisioni ai manuali o alle procedure che possano essere rilevanti, nonché una valutazione che dimostri l'osservanza del regolamento (CE) n. 216/2008 e del presente capo.
- d) Ai fini della norma ARO.OPS.235, lettera d), entro 2 anni dall'attuazione di una deviazione o deroga, l'operatore raccoglie i dati concernenti la deviazione o deroga concessa e analizza tali dati utilizzando principi scientifici al fine di valutarne gli effetti sull'affaticamento dell'equipaggio. Tale analisi deve essere trasmessa sotto forma di relazione all'autorità competente.

## TITOLO 2

**Operatori aerei commerciali****ORO.FTL.200 Base di servizio**

Un operatore deve assegnare una base di servizio a ciascun membro d'equipaggio.

**ORO.FTL.205 Periodo di servizio di volo (PSV)**

- a) L'operatore deve:
- 1) definire gli orari ai quali i membri d'equipaggio devono presentarsi per il servizio adeguati a ciascuna operazione tenendo conto della norma ORO.FTL.110, lettera c);
  - 2) stabilire delle procedure specificando come il comandante deve — in speciali circostanze che potrebbero causare grave affaticamento, e dopo la consultazione con i membri d'equipaggio interessati — ridurre il periodo di servizio di volo effettivo e/o aumentare il periodo di riposo al fine di eliminare eventuali effetti negativi per la sicurezza del volo.
- b) Periodo di servizio di volo massimo giornaliero di base.
- 1) Il periodo di servizio di volo massimo giornaliero senza l'utilizzo di estensioni per membri d'equipaggio acclimatati deve essere conforme alla seguente tabella:

Tabella 2

**Periodo di servizio di volo massimo giornaliero — Membri d'equipaggio acclimatati**

Inizio del PSV al tempo di riferimento	1-2 Tratte	3 Tratte	4 Tratte	5 Tratte	6 Tratte	7 Tratte	8 Tratte	9 Tratte	10 Tratte
0600-1329	13:00	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00
1330-1359	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00
1400-1429	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
1430-1459	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
1500-1529	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
1530-1559	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00
1600-1629	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00
1630-1659	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00	09:00
1700-0459	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00
0500-0514	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
0515-0529	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
0530-0544	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
0545-0559	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00



- 2) Il periodo di servizio di volo massimo giornaliero nei casi in cui i membri d'equipaggio siano in uno stato di acclimatazione non conosciuto devono essere conformi alla seguente tabella:

Tabella 3

**Membri d'equipaggio in uno stato di acclimatazione non conosciuto**

Periodo di servizio di volo massimo giornaliero in base alle tratte						
1-2	3	4	5	6	7	8
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

- 3) Il periodo di servizio di volo massimo giornaliero quando i membri d'equipaggio sono in uno stato sconosciuto di acclimatazione devono essere conformi alla seguente tabella:

Tabella 4

**Membri d'equipaggio in uno stato di acclimatazione non conosciuto sotto FRM**

I valori della tabella seguente possono essere applicati a condizione che la FRM dell'operatore monitori in modo continuo il mantenimento del livello di sicurezza richiesto.

Periodo di servizio di volo massimo giornaliero in base alle tratte						
1-2	3	4	5	6	7	8
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

- c) Periodo di servizio di volo con diversi orari di entrata in servizio per l'equipaggio di condotta e per l'equipaggio di cabina.

Nei casi in cui l'equipaggio di cabina richieda più tempo rispetto all'equipaggio di condotta per le istruzioni pre-volo per la stessa tratta o serie di tratte, il periodo di servizio di volo dell'equipaggio di cabina può essere esteso per un tempo pari alla differenza tra l'orario di entrata in servizio dell'equipaggio di cabina e quello dell'equipaggio di condotta. La differenza non deve superare 60 minuti. Il periodo di servizio di volo massimo giornaliero per l'equipaggio di cabina deve basarsi sull'orario di entrata in servizio dell'equipaggio di condotta per il proprio periodo di servizio di volo, ma il periodo di servizio di volo inizia all'orario di entrata in servizio dell'equipaggio di cabina.

- d) Periodo di servizio di volo massimo giornaliero per membri di equipaggio acclimatati con l'utilizzo di estensioni senza riposo in volo.

- 1) Il periodo di servizio di volo massimo giornaliero può essere esteso fino a 1 ora non più di due volte in un arco temporale di 7 giorni consecutivi. In tal caso:

- i) i periodi minimi di riposo pre-volo e post-volo devono essere aumentati di 2 ore; oppure
- ii) il periodo di riposo post-volo deve essere aumentato di 4 ore.

- 2) Se le estensioni sono utilizzate per periodi di servizio di volo consecutivi, il riposo aggiuntivo pre-volo e post-volo tra due periodi di servizio di volo estesi, previsto al comma 1, deve essere fornito consecutivamente.

- 3) L'utilizzo dell'estensione deve essere pianificato in anticipo e deve essere limitato a un massimo di:

- i) 5 tratte se non viene violata la finestra del ciclo circadiano inferiore (WOCL); oppure
- ii) 4 tratte se la finestra del ciclo circadiano inferiore viene violata di 2 ore o meno; oppure
- iii) 2 tratte se la finestra del ciclo circadiano inferiore viene violata per più di 2 ore.

- 4) L'estensione del periodo di servizio di volo massimo giornaliero di base senza riposo in volo non deve essere combinata alle estensioni dovute al riposo durante il volo o servizio frazionato nello stesso periodo di servizio.

- 5) Gli schemi dei tempi di volo devono specificare i limiti per le estensioni del periodo di servizio di volo massimo giornaliero di base secondo le specifiche di certificazione applicabili al tipo di operazione, tenendo conto:
- i) del numero di tratte interessate dal volo; e
  - ii) della violazione della WOCL.
- e) Periodo di servizio di volo massimo giornaliero con l'utilizzo di estensioni dovute al riposo durante il volo.

Gli schemi dei tempi di volo devono specificare le condizioni per le estensioni del periodo di servizio di volo massimo giornaliero di base con riposo in volo secondo le specifiche di certificazione applicabili al tipo di operazione, tenendo conto:

- i) del numero di tratte interessate dal volo;
  - ii) del tempo di riposo minimo in volo assegnato a ciascun membro d'equipaggio;
  - iii) del tipo di strutture per il riposo durante il volo; e
  - iv) dell'aumento dell'equipaggio di condotta di base.
- f) Circostanze impreviste durante le operazioni di volo — Discrezionalità del comandante
- 1) Le condizioni per modificare i limiti sul servizio di volo, il servizio e i periodi di riposo da parte del comandante in caso di circostanze impreviste durante le operazioni di volo che iniziano al momento dell'entrata in servizio o successivamente, devono soddisfare i seguenti requisiti:
    - i) il periodo di servizio di volo massimo giornaliero risultante dopo avere applicato le lettere b) ed e) della norma ORO.FTL.205 o della norma ORO.FTL.220 non può essere aumentato di oltre due ore senza un rafforzamento dell'equipaggio di condotta, nel qual caso il periodo di servizio di volo massimo può essere aumentato di non oltre tre ore;
    - ii) se nell'ultima tratta di un periodo di servizio di volo si verificano, dopo il decollo, circostanze impreviste che causano il superamento dell'aumento consentito, il volo può continuare fino all'aeroporto di destinazione previsto o all'aeroporto alternato; e
    - iii) il periodo di riposo successivo ad un periodo di servizio di volo può essere ridotto, senza tuttavia scendere mai sotto le 10 ore.
  - 2) In caso di circostanze impreviste che possano causare grave affaticamento, il comandante riduce il periodo di servizio di volo effettivo e/o aumenta il tempo di riposo, al fine di eliminare eventuali effetti negativi per la sicurezza del volo.
  - 3) Il comandante deve consultare tutti i membri d'equipaggio sul loro stato di attenzione prima di decidere le modifiche di cui ai commi 1 e 2.
  - 4) Il comandante deve presentare un rapporto all'operatore quando un periodo di servizio di volo viene aumentato o un periodo di riposo viene ridotto a sua discrezione.
  - 5) Nei casi in cui l'aumento di un periodo di servizio di volo o la riduzione di un periodo di riposo superi un'ora, una copia del rapporto, al quale l'operatore deve aggiungere le sue osservazioni, deve essere inviata dall'operatore all'autorità competente entro 28 giorni dall'evento.
  - 6) L'operatore deve avviare una procedura non punitiva per l'utilizzo della discrezionalità descritta dalla presente disposizione e deve descriverla nel manuale delle operazioni.
- g) Circostanze impreviste durante le operazioni di volo — Entrata in servizio differita

L'operatore, nel manuale delle operazioni, deve stabilire delle procedure per l'entrata in servizio differita in caso di circostanze impreviste secondo le specifiche di certificazione applicabili al tipo di operazione.

**ORO.FTL.210 Tempi di volo e periodi di servizio**

- a) I periodi di servizio totali ai quali un membro d'equipaggio può essere assegnato non devono superare:
- 1) 60 ore di servizio in un periodo di 7 giorni consecutivi;
  - 2) 110 ore di servizio in un periodo di 14 giorni consecutivi; e
  - 3) 190 ore di servizio in un periodo di 28 giorni consecutivi, ripartite il più omogeneamente possibile in tale periodo.
- b) Il tempo di volo totale delle tratte alle quali un membro d'equipaggio è assegnato come membro d'equipaggio operativo non deve superare:
- 1) 100 ore di volo in un periodo di 28 giorni consecutivi;
  - 2) 900 ore di volo per anno di calendario; e
  - 3) 1 000 ore di volo in un periodo di 12 mesi di calendario consecutivi.
- c) Il servizio post-volo è calcolato come periodo di servizio. L'operatore deve specificare nel proprio manuale delle operazioni il periodo minimo per i servizi post-volo.

**ORO.FTL.215 Posizionamento**

Nel caso di posizionamento dei membri d'equipaggio da parte dell'operatore, si applicano i seguenti punti:

- a) il posizionamento successivo all'entrata in servizio ma precedente al volo è incluso nel periodo di servizio di volo ma non è calcolato come tratta;
- b) tutto il tempo impiegato per il posizionamento è calcolato come periodo di servizio.

**ORO.FTL.220 Servizio frazionato**

Le condizioni per estendere il periodo di servizio di volo massimo giornaliero di base a seguito di un intervallo a terra devono essere conformi a quanto segue:

- a) gli schemi dei tempi di volo devono specificare i seguenti elementi per il servizio frazionato secondo le specifiche di certificazione applicabili al tipo di operazione:
  - 1) la durata minima di un intervallo a terra; e
  - 2) la possibilità di aumentare il periodo di servizio di volo, prevista dalla norma ORO.FTL.205, lettera b), tenendo conto della durata dell'intervallo a terra, delle strutture fornite al membro d'equipaggio per il riposo e di altri fattori rilevanti;
- b) l'intervallo a terra è interamente calcolato come periodo di servizio di volo;
- c) il servizio frazionato non deve far seguito a un periodo di riposo ridotto.

**ORO.FTL.225 Standby e servizio in aeroporto**

Se un operatore assegna i membri d'equipaggio a standby o a eventuali servizi di aeroporto, si applicano i seguenti punti secondo le specifiche di certificazione applicabili al tipo di operazione.

- a) Gli standby e gli eventuali servizi in aeroporto devono essere pianificati e gli orari di inizio e fine del periodo di standby devono essere definiti e notificati preventivamente ai membri di equipaggio interessati per dar loro la possibilità di pianificare dei periodi di riposo adeguati.
- b) Un membro d'equipaggio è considerato in standby in aeroporto dal momento dell'entrata in servizio al punto di entrata in servizio alla fine del periodo notificato di standby in aeroporto.
- c) Il periodo di standby in aeroporto è interamente calcolato come periodo di servizio ai fini delle norme ORO.FTL.210 e ORO.FTL.235.
- d) Il servizio in aeroporto è interamente calcolato come periodo di servizio e il periodo di servizio di volo è interamente calcolato dall'orario di entrata in servizio per il servizio in aeroporto.

- e) L'operatore deve fornire un alloggio ai membri d'equipaggio in servizio di standby in aeroporto.
- f) Gli schemi dei tempi di volo devono specificare i seguenti elementi:
- 1) la durata massima di ogni standby;
  - 2) l'impatto del tempo trascorso in standby sul periodo di servizio di volo massimo che può essere assegnato, tenendo conto delle strutture fornite ai membri d'equipaggio per il riposo e altri fattori rilevanti come:
    - la necessità di avere i membri d'equipaggio immediatamente pronti,
    - l'interferenza del servizio di standby con il sonno, e
    - un margine di notifica sufficiente per salvaguardare la possibilità di dormire tra la chiamata in servizio e il periodo di servizio di volo assegnato;
  - 3) il periodo di riposo minimo di base a seguito di uno standby che non porta all'assegnazione di un periodo di servizio di volo;
  - 4) come il tempo trascorso in standby diverso dallo standby in aeroporto deve essere calcolato ai fini dei periodi di servizio cumulativi.

#### **ORO.FTL.230 Riserva**

Se un operatore assegna i membri d'equipaggio a servizi di riserva, si applicano i seguenti requisiti secondo le specifiche di certificazione applicabili al tipo di operazione:

- a) i servizi di riserva devono essere pianificati;
- b) gli schemi dei tempi di volo devono specificare i seguenti elementi:
  - 1) la durata massima di ciascun periodo di riserva;
  - 2) il numero di giorni di riserva consecutivi che possono essere assegnati a un membro d'equipaggio.

#### **ORO.FTL.235 Periodi di riposo**

- a) Periodo di riposo minimo alla base di servizio

- 1) Il periodo di riposo minimo consentito prima di intraprendere un periodo di servizio di volo che inizia alla base di servizio deve essere lungo almeno quanto il periodo di servizio precedente, o 12 ore, a seconda di quale è superiore.
- 2) In deroga al punto 1, si applica il periodo di riposo minimo di cui alla lettera b) se l'operatore fornisce un alloggio adeguato ai membri di equipaggio alla base di servizio.

- b) Periodo di riposo minimo fuori dalla base di servizio

Il periodo di riposo minimo consentito prima di intraprendere un periodo di servizio di volo che inizia fuori dalla base di servizio deve essere lungo almeno quanto il periodo di servizio precedente, o 10 ore, a seconda di quale è maggiore. Il periodo deve includere la possibilità di dormire per 8 ore in aggiunta al tempo impiegato per il viaggio e necessità fisiologiche.

- c) Riposo ridotto

In deroga alle lettere a) e b), gli schemi dei tempi di volo possono ridurre i periodi di riposo minimi secondo le specifiche di certificazione applicabili al tipo di operazione e tenendo conto dei seguenti elementi:

- 1) il periodo di riposo ridotto minimo;
- 2) l'aumento del periodo di riposo successivo; e
- 3) la riduzione del periodo di servizio di volo successivo al riposo ridotto.

d) Periodi di riposo estesi ricorrenti

Gli schemi dei tempi di volo devono specificare i periodi di riposo estesi ricorrenti per compensare l'affaticamento cumulativo. Il periodo di riposo minimo esteso ricorrente deve essere di 36 ore, incluse 2 notti locali, in modo tale che non intercorrano mai più di 168 ore tra la fine di un periodo di riposo esteso ricorrente e l'inizio del periodo di riposo esteso ricorrente successivo. Il periodo di riposo esteso ricorrente deve essere aumentato a 2 giorni locali due volte al mese.

e) Gli schemi dei tempi di volo devono specificare dei periodi di riposo aggiuntivi secondo le specifiche di certificazione applicabili per compensare:

- 1) gli effetti delle differenze di fuso orario e l'estensione del periodo di servizio di volo;
- 2) l'affaticamento cumulativo aggiuntivo dovuto a orari irregolari; e
- 3) un cambio della base di servizio.

**ORO.FTL.240 Alimentazione**

- a) Occorre far sì che i membri d'equipaggio possano alimentarsi e dissetarsi durante il periodo di servizio di volo, al fine di evitare diminuzioni del loro rendimento, soprattutto quando il periodo di servizio di volo supera le 6 ore.
- b) Un operatore deve specificare nel proprio manuale delle operazioni come viene garantita l'alimentazione dei membri d'equipaggio durante i periodi di servizio di volo.

**ORO.FTL.245 Documentazione relativa alla base di servizio, ai tempi di volo, di servizio e ai periodi di riposo**

- a) Gli operatori devono conservare, per un periodo di 24 mesi:
  - 1) la documentazione individuale per ciascun membro d'equipaggio che includa:
    - i) i tempi di volo;
    - ii) l'inizio, la durata e la fine di ciascun periodo di servizio e periodo di servizio di volo;
    - iii) i periodi di riposo e i giorni liberi da qualsiasi servizio e
    - iv) la base di servizio assegnata.
  - 2) La documentazione relativa ai periodi di servizio di volo estesi e periodi di riposo ridotti.
- b) Su richiesta, l'operatore deve fornire copia della documentazione individuale dei tempi di volo e dei periodi di servizio e di riposo:
  - 1) ai membri d'equipaggio interessati; e
  - 2) a un altro operatore, nei confronti di un membro d'equipaggio che è o diventa un membro d'equipaggio dell'operatore in questione.
- c) La documentazione di cui alla norma CAT.GEN.MPA.100, lettera b), punto 5, in merito ai membri d'equipaggio che effettuano servizi per più di un operatore deve essere conservata per un periodo di 24 mesi.

**ORO.FTL.250 Addestramento per la gestione dell'affaticamento**

- a) L'operatore deve fornire un addestramento iniziale e periodico per la gestione dell'affaticamento ai membri d'equipaggio, al personale responsabile della preparazione e della turnazione dell'equipaggio e al personale di gestione interessato.
  - b) Tale addestramento deve seguire un programma stabilito dall'operatore e descritto nel manuale delle operazioni. Il programma d'addestramento deve includere le cause e gli effetti possibili dell'affaticamento e le relative contromisure.»
-