

GEN 1.2 AEROMOBILI IN ENTRATA, TRANSITO E PARTENZA ENTRY, TRANSIT AND DEPARTURE OF AIRCRAFT

NOTA

A seguito di semplificazioni amministrative intraprese dall'Autorità e, al fine di far rispettare le disposizioni del Regolamento Europeo 425/2014, questa sezione verrà rivista.

Gli utenti, in attesa della revisione del Gen 1.2, possono far riferimento al sito web Enac alla sezione "informazioni in inglese".

1 GENERALITÀ

Tutti gli aeromobili che entrano nel territorio della Repubblica Italiana, che ne escono o che lo sorvolano, o che atterrano in tale territorio, dovranno effettuare voli conformi alle regolamentazioni vigenti in Italia applicabili all'aviazione civile.

Gli aeromobili che effettuano voli internazionali (da/per Paesi extracomunitari) debbono effettuare il primo atterraggio o l'ultima partenza su di un aeroporto comunitario di carattere internazionale.

Gli aeromobili che effettuano voli intracomunitari (da/per Stati Membri della Comunità Europea) senza scalo intermedio possono atterrare o decollare anche da aeroporti non doganali, purché gli occupanti siano in possesso di documenti validi per l'espatrio e di visto, qualora richiesto. In questi casi è fatto obbligo al Comandante dell'aeromobile di menzionare tale circostanza nel piano di volo (casella n. 18 - altre informazioni).

Per gli aeroporti non doganali, ove non esiste un presidio permanente dell'Autorità di Frontiera, il Comandante dell'aeromobile deve notificare alla competente Direzione di Circostrizione Aeroportuale o Ufficio Controllo Traffico, almeno tre ore prima del previsto orario di arrivo o di decollo, l'aeroporto di provenienza o di destinazione ed il numero degli occupanti del volo. La Direzione di Circostrizione Aeroportuale o l'Ufficio Controllo Traffico, a loro volta, informeranno tempestivamente del fatto le locali Autorità di Polizia e Dogana.

In accordo alle disposizioni dell'Aeronautica Militare tutti gli aeromobili militari che sorvolano e/o atterrano sul territorio italiano, onde permettere la verifica automatizzata del numero di autorizzazione della appropriata Autorità Italiana, devono inserire nel campo 18 del piano di volo il contrassegno di registrazione dell'aeromobile e la singola o permanente autorizzazione così come segue:
REG/ICAO - nazionalità - identificativo + lettere e/o numeri (vedi DOC 4444) e il numero di singole permanenti autorizzazioni: REG/I (+ numeri e/o lettere) /...../ RMK / numero della singola o permanente autorizzazione.

Per quel che riguarda le autorizzazioni singole o permanenti, è obbligatorio rispettare la corretta sintassi così come previsto dalla pertinente Autorità Italiana.

L'uso delle aviosuperfici/elisuperfici per i voli da/per i Paesi dell'Unione Europea è consentito nel rispetto delle disposizioni nazionali di cui al D.M. 8.8.2003.

Le informazioni sul volo, previste ai sensi dell'art. 9 del D.M. 8.8.2003 devono essere notificate dal pilota responsabile del volo almeno 12 ore prima del previsto orario di arrivo o di decollo, contestualmente alla competente Direzione di Circostrizione Aeroportuale ed alle Autorità di Polizia e Dogana aventi giurisdizione sulla località nella quale l'aviosuperficie è ubicata, tramite fax seguendo l'impostazione del modello allegato.

Per quanto riguarda la notifica del volo agli Enti ATS competenti, questa deve essere comunicata dal pilota nei tempi previsti dalla regolamentazione vigente in materia.

L'annullamento del volo o ritardo superiore a sessanta minuti rispetto al previsto orario di arrivo o di decollo, deve essere immediatamente comunicato dal pilota a tutti gli Enti di cui a commi precedenti.

L'elenco delle aviosuperfici è consultabile sul sito internet dell'ENAC.

NOTE

Following administrative simplifications undertaken by the Authority and in order to enforce the provisions of the European Regulation 425/2014, this section is going to be revised.

The users, pending the review of the Gen 1.2, may refer to the Enac web site at the section "info in English".

1 GENERAL

Aircraft entering, leaving or passing through the territory of the Italian Republic, or landing on such territory, shall be operated in accordance with current Italian regulations applicable to civil aviation.

Aircraft operating international flights (from/to extracommunity Countries) must make their first landing at or last departure from an international community airport.

Aircraft operating intracommunity service (from/to States members of the European Community) without intermediate stop can also land at or take off from not customs airports, on condition that passengers have valid documents for the expatriation and visa if required. In these cases the pilot in command shall mention such event in the flight plan (box n.18 other information).

In the airport not provided with customs office where an office of the border authorities is not available, the pilot in command must notify to the competent Direction of Airport District or Control Traffic Office, at least 3 hours before the estimated time of arrival or departure, the airport of origin or destination and the number of passengers. The Direction of Airport District or the Control Traffic Office, will inform at the right time the local Police and Customs Authorities.

According to military provision all military aircraft overflying and/or landing in Italian territory, in order to allow automated verification of relevant Italian authority of clearance number, shall insert in field 18 of FPL the registration mark and the single or permanent authorization as follows:

REG/ICAO - nationality - identification plus letters and/or numbers (see DOC 4444) and the number of single or permanent authorization. E.g.: REG/I (plus number and/or letters) /...../ RMK / number of single or permanent authorization.

For what concerns the single and or permanent authorization, it is mandatory to respect the correct syntax format as released by relevant Italian authority.

The utilization of aircraft and helicopter airfields for flights from and to member countries of the European Union is allowed provided the requirements contained in D.M. 8.8.2003 are met.

Information concerning the flight, which are required by article 9 of the above D.M. 8.8.2003, must be notified by fax, making use of the attached form, by the concerned flight pilot at least 12 hour before the planned time of arrival or take off, to the concerned Airport Management and to the Police and Customs Authorities having jurisdiction on the area on which the airfield is located.

As far as it concerns notification of the flight to the concerned ATS offices, this must be done by the concerned pilot within the timeframe required by the applicable existing requirements.

Cancellation of the flight or delay of the same for a time exceeding 60 minutes on the planned timing of take off or landing, must be immediately notified by the pilot to all concerned offices indicated in the previous commas.

The list of airfields is available for consultation on the ENAC internet site.

NOTA

Aeroporti non doganali:
Alessandria, Alzate Brianza, Aquino, Arezzo, Asiago, Belluno, Calcinate del Pesce, Capua, Carpi Budrione, Casale Monferrato, Como Idroscalo, Cremona Migliaro, Crotone, Fano, Ferrara, Foggia Gino Lisa, Foligno, Frosinone, Gorizia, Guidonia, L'Aquila Parchi, Lampedusa, Latina, Legnago, Lucca Tassignano, Lugo di Romagna, Massa Cinquale, Milano Bresso, Modena Marzaglia, Montichiari, Novi Ligure, Oristano, Palermo Bocca di Falco, Pavullo nel Frignano, Prati Vecchi di Aguscello, Pontedera, Ravenna, Reggio Emilia, Rieti, Sarzana Luni, Siena Ampugnano, Taranto Grottaglie, Thiene, Torino Aeritalia, Trento Mattarello, Udine Campofornido, Valbrembo, Varese Venegono, Vercelli, Vergiate, Verona Boscomantico, Viterbo, Voghera Rivanazzano.

1.1 Divieto impiego velivoli non conformi a requisiti Annesso 16 ICAO, Vol. I, Parte II, Capitolo 3

(Decreto Legislativo n. 66 del 18 Maggio 2009, attuativo Direttiva Comunitaria 2006/93/CE).

In ottemperanza alle disposizioni del Decreto Legislativo n. 66 del 18 Maggio 2009 è vietato l'impiego nel territorio nazionale dei velivoli civili subsonici a reazione che non siano conformi almeno ai requisiti dell'Annesso 16 ICAO Vol. I, Parte II, Capitolo 3, seconda edizione (1988). Tale divieto si applica, a decorrere dal 1° Ottobre 2010, ai velivoli subsonici a reazione con peso massimo al decollo uguale o superiore a 34.000 Kg o la cui configurazione massima certificata è superiore a 19 posti passeggeri, esclusi i sedili riservati all'equipaggio.

Chiunque operi in difformità a suddette disposizioni è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria da 30.000 (trentamila) euro a 150.000 (centocinquantamila) euro.

Le procedure d'implementazione del Decreto Legislativo di cui sopra sono stabilite nella Circolare ENAC APT-34, pubblicata sul sito ENAC www.enac.gov.it.

1.2 Atterraggi di emergenza

Se un atterraggio viene effettuato in località diversa da un aeroporto internazionale o da un aeroporto alternato designato, il pilota comandante deve comunicare l'atterraggio, non appena possibile, al più vicino tra gli uffici seguenti: Autorità di Polizia, Autorità comunali, altra Autorità amministrativa Statale, che provvederanno a darne immediata comunicazione alle competenti Autorità Aeronautiche e Doganali.

Se un atterraggio viene effettuato su di un aeroporto non attrezzato, valgono le stesse norme.

Il pilota comandante sarà ritenuto responsabile della osservanza di quanto segue:

- 1) qualsiasi contatto fra persone estranee da una parte e passeggeri ed equipaggio dall'altra dovrà essere evitato se l'aeromobile non ha ancora espletate le formalità di entrata in Italia;
- 2) il carico di merce, bagaglio e posta non dovrà essere rimosso dall'aeromobile. In particolare, i generi alimentari di origine "oltremare" non dovranno essere rimossi, salvo nel caso in cui non siano reperibili alimenti locali;
- 3) tutti i rifiuti alimentari, compreso bucce, noccioli, resti di frutta, ossa, ecc., dovranno essere raccolti e posti negli appositi recipienti contenitori dei rifiuti che non dovranno essere rimossi dall'aeromobile se non per motivi igienici, nel qual caso il loro contenuto dovrà essere distrutto a mezzo fuoco o seppellito profondamente.

1.3 Vettori registrati in paesi terzi (TCO)**REMARK**

Airports not provided with custom:
Alessandria, Alzate Brianza, Aquino, Arezzo, Asiago, Belluno, Calcinate del Pesce, Capua, Carpi Budrione, Casale Monferrato, Como Idroscalo, Cremona Migliaro, Crotone, Fano, Ferrara, Foggia Gino Lisa, Foligno, Frosinone, Gorizia, Guidonia, L'Aquila Parchi, Lampedusa, Latina, Legnago, Lucca Tassignano, Lugo di Romagna, Massa Cinquale, Milano Bresso, Modena Marzaglia, Montichiari, Novi Ligure, Oristano, Palermo Bocca di Falco, Pavullo nel Frignano, Prati Vecchi di Aguscello, Pontedera, Ravenna, Reggio Emilia, Rieti, Sarzana Luni, Siena Ampugnano, Taranto Grottaglie, Thiene, Torino Aeritalia, Trento Mattarello, Udine Campofornido, Valbrembo, Varese Venegono, Vercelli, Vergiate, Verona, Boscomantico, Viterbo, Voghera Rivanazzano.

1.1 Operation ban of aeroplanes not complying with ICAO Annex 16 Vol. I, Part. II, Chapter 3

(Italian Legislative Decree n.66 dated 18 May 2009, implementation EU Directive 2006/93/CE).

In conformity with Italian Decree n. 66 dated 18 May 2009, civil subsonic jet aeroplanes are not allowed to operate on the Italian territory unless they at least comply with the standards of the ICAO Annex 16, Vol. I, Part. II, Chapter 3, second edition (1988). As from 1st October 2010 the prohibition above applies to civil subsonic jet aeroplanes having maximum take off weight of 34.000 Kg or more or a certified maximum passenger seating configuration, excluding crew seats, of more than nineteen.

Whoever infringes those provisions shall be subject to an administrative penalty from 30.000 (thirty thousands) euro to 150.000 (one hundred and fifty thousand) euro.

The procedures implementing the Italian Decree n. 66 are specified on the Circular APT-34 of the Italian Civil Aviation Authority (ENAC), published on ENAC website www.enac.gov.it.

1.2 Emergency landings

In the case of landing at a place other than an international airport or at a designated alternate airport, the pilot-in-command shall report the landing, as soon as possible, to the nearest of the following authorities: Police authority, Municipal authority, other administrative State authority, which shall provide to give immediate notice to the Aeronautical and Customs authorities concerned.

Same rules shall apply in the case of landing at an airport without services.

The pilot-in-command shall be held liable for compliance with following regulations:

- 1) any contact between outside persons on one hand and passengers and crew members on the other shall be avoided so long as the procedures for entry of the aircraft into Italy have not been completed;
- 2) the aircraft load, including goods, baggage and mail, shall not be removed from the aircraft. In particular, foodstuff of "overseas" origin shall not be removed except when no local food is available;
- 3) food, waste including peels, stones, fruit waste, bones, etc., shall be collected and placed in proper containers, which shall not be removed from the aircraft except for health reasons, in which case the contents shall be destroyed in a slow fire or deeply buried.

1.3 TCO (Third Country Operators)

In data 26 maggio 2014 è entrato in vigore il regolamento che disciplina le attività dei vettori registrati in paesi terzi (TCO).

Entro la fine del periodo di transizione, che scadrà il 26 novembre 2016, tutti i vettori registrati in paesi terzi (TCO) impegnati in attività di linea o non di linea di trasporto aereo commerciale da/per il territorio soggetto alle disposizioni del trattato dell'Unione europea, compresi gli operatori in wet leasing o in code-sharing con un operatore comunitario, dovranno essere in possesso di autorizzazione rilasciata dall'Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea (l'Agenzia) a norma del regolamento (UE) 452/2014.

Gli Stati membri continueranno ad essere responsabili di rilasciare ai vettori TCO le autorizzazioni all'esercizio.

Durante il periodo di transizione di cui sopra il vettore TCO, come parte del processo, deve ottenere le autorizzazioni all'esercizio degli Stati membri dell'UE, inviando all'Agenzia richiesta di autorizzazione TCO al fine di consentire che l'Agenzia stessa possa completare il processo di autorizzazione TCO prima della fine del periodo di transizione.

Gli Stati membri dell'UE si riservano il diritto di negare il rilascio di autorizzazioni di esercizio a vettori TCO che non siano in grado di dimostrare di aver presentato domanda di autorizzazione l'Agenzia. Per ulteriori informazioni si prega di visitare il sito EASA <http://easa.europa.eu/TCO>

2 VOLI SCHEDULATI, SORVOLI E SCALI TECNICI

2.1 Notifica voli comunitari, autorizzazioni voli di linea e regime sorvoli e scali tecnici

1) Premessa

A seguito dell'emanazione del D. Lgs. 9 maggio 2005, n. 96 recante "Revisione della parte aeronautica del Codice della Navigazione, a norma dell'art. 2 della L. 9 novembre 2004, n. 265", sono stati modificati alcuni istituti.

Al fine di dare organicità alla materia dell'esercizio dei voli nel territorio e nello spazio aereo italiano, la presente circolare recepisce le innovazioni del codice della Navigazione e definisce in un unico strumento di regolazione il procedimento di accesso alle rotte intracomunitarie da parte dei vettori aerei dell'Unione europea; il procedimento di autorizzazione dei voli di linea extracomunitari dei vettori comunitari e stranieri; il regime per i sorvoli e gli scali tecnici.

La Circolare della ex Direzione Generale dell'Aviazione Civile n. 332910 del 29 febbraio 1997, che regolava il procedimento di accesso alle rotte intracomunitarie da parte dei vettori aerei dell'Unione europea, è abrogata dalla presente Circolare.

I servizi comunitari (linea e charter, fra i quali sono anche compresi i servizi nazionali) trovano il riferimento normativo principale nel Regolamento Comunitario n. 2408/92 che all'art. 3 prevede:

"Lo Stato membro interessato permette ai vettori aerei comunitari di esercitare diritti di traffico su rotte all'interno della Comunità". Il Regolamento non contiene indicazioni riguardo alle modalità di esercizio del trasporto aereo all'interno degli Stati membri, lasciando al singolo Stato la facoltà di regolamentare con propri atti interni le procedure relative all'accesso alle rotte intracomunitarie dei vettori aerei dell'Unione europea, sempre nel rispetto dei principi di liberalizzazione del mercato.

I servizi di linea extracomunitari, espressione dei diritti di traffico negoziati nel corso di trattative bilaterali o multilaterali tra Stati e contenuti in Convenzioni internazionali, trovano riferimento normativo negli artt. 784, 785 e 788 del D. Lgs. n. 96/2005 e successive modificazioni. Detto Decreto legislativo, all'articolo 787, rinvia la disciplina dei servizi di trasporto aereo non di linea ad un apposito regolamento ENAC.

Si richiama che ai sensi del Regolamento (CE) 2408/92 per servizio aereo di linea si intende una serie di voli che presenta le seguenti caratteristiche:

- a) I voli sono effettuati, a titolo oneroso, da aeromobili adibiti al trasporto di passeggeri, di merci e/o di posta in modo tale che, su ogni volo, siano messi a disposizione del pubblico posti per acquisti individuali (direttamente dal vettore aereo o tramite i suoi agenti autorizzati);
- b) I voli sono effettuati in modo da assicurare il collegamento tra due o più aeroporti:
 - in base ad un orario pubblicato;

On 26.05.2014 the rules for Third Country Operators (TCO) entered into force. By the end of the transition period, which lasts until 26.11.2016, all TCOs engaging in scheduled or non-scheduled commercial air transport operations into, within or out of the territory subject to the provisions of the Treaty of the European Union, including those wet leased-in by or code-sharing with an EU operator and must hold a safety authorisation issued by the European Aviation Safety Agency (the Agency) in accordance with Regulation (EU) 452/2014.

Member States continue to be responsible to issue operating permits to TCOs.

During the aforementioned transition period TCOs must, as part of the process to obtain operating permits from EU Member States, apply with the Agency for a TCO authorisation in order to ensure that the Agency can perform the TCO authorisation process before the end of the transition period.

EU Member States reserve the right to deny the issuance of operating permits to TCOs who cannot demonstrate that they have applied for a TCO authorisation with the Agency.

For more information please visit the EASA website <http://easa.europa.eu/TCO>

2 SCHEDULED FLIGHTS

2.1 Intra-community air services notification, authorisation permits for scheduled air services, overflights and stops for non-traffic purposes

1) Introduction

Following the approval of Legislative Decree n.96 dated 9 May 2005 concerning "Revision of the aeronautical section on the Italian Navigation Code, according to art. 2 Law n. 265 dated 9 November 2004" some operational procedures have been changed.

In order to provide a rational framework to flights either landing in Italy or overflying the Italian territory, this Regulation acknowledges the changes affecting the Italian Navigation Code and includes in a single paper the procedures concerning access for Community air carriers to Intra-Community routes; authorisation permits procedures for scheduled flights between the EU and third countries carried out by both EU and foreign carriers; overflights and landing for non-traffic purposes.

The Regulation n. 332910 dated 29 February 1997 issued by the former Direzione Generale per l'Aviazione Civile is repealed by this Regulation.

Intra-Community air services (scheduled and charter flights, including domestic services) are ruled by the EC Regulation n. 2408/1992 whose article 3 states:

"Community air carriers shall be permitted by the Member State(s) concerned to exercise traffic rights on routes within the Community". Regulation 2408 does not provide for the conditions to carry out air services within Member States. Member States have the authority to set out their own procedures for access to Intra-Community routes to EU carriers, while complying with liberalisation policies.

Scheduled Air services between the EU and third countries, laid down in detail in bilateral or multilateral air services agreements, are regulated by the Italian Navigation Code, articles 784, 785 and 788. Article 787 of the same decree sets out that ENAC has to issue a comprehensive regulation on charter flights.

According to EC Regulation 2408/92, "scheduled air service" means a series of flights showing the following characteristics:

- a) it is performed by aircraft for the transport of passengers, cargo and/or mail for remuneration, in such a manner that on each flight seats are available for individual purchase by members of the public (either directly from the air carrier or from its authorized agents);
- b) it is operated so as to serve traffic between the same two or more airports, either
 - according to a published timetable; or

- oppure con regolarità o frequenza tali da costituire una serie sistematica evidente.

I sorvoli e gli scali tecnici sono regolamentati dall'art. 794 del D. Lgs. n. 96/2005 e successive modificazioni e fanno riferimento all' Accordo relativo al Transito dei Servizi Aerei Internazionali, (Chicago 7 dicembre 1944, ratificato dall'Italia con Legge 306/83) e agli accordi aerei bilaterali.

2) **Scopo e campo di applicazione**

La presente Circolare disciplina le procedure per le notifiche dei voli di linea comunitari, le autorizzazioni per i voli di linea extracomunitari e il regime dei sorvoli e degli scali tecnici.

3) **Riferimenti normativi**

- Regolamenti Comunitari 2407/92 e 2408/92;
- D. Lgs. 9 maggio 2005, n. 96 (Revisione della parte aeronautica del Codice della Navigazione, a norma dell'art 2 della Legge 9 novembre 2004, n. 265) e successive modificazioni;
- Accordo relativo al Transito dei servizi aerei internazionali, Chicago 7 dicembre 1944, ratificato in Italia con L. 306 del 2 maggio 1983;
- DM 5 settembre 1984 (Disposizioni in materia di sorvoli e scali per scopi non commerciali di aeromobili stranieri operanti servizi aerei internazionali di linea e non di linea);
- Regolamentazione tecnica ENAC in materia di rilascio e di rinnovo di licenze di pilotaggio.

4) **Notifica dei voli intracomunitari**

Il vettore in possesso di licenza di esercizio rilasciata da uno Stato membro dell'Unione Europea che intende operare su rotte intracomunitarie interessanti il territorio nazionale è tenuto a notificare alla Direzione Centrale Regolazione Economica i collegamenti che effettuerà nel corso della stagione di traffico IATA almeno 10 giorni prima della data prevista per l'inizio dei voli.

La notifica di voli occasionali o che non interessano l'intera stagione di traffico IATA deve pervenire entro tre giorni dalla data prevista per il collegamento.

La notifica, in formato elettronico, deve contenere:

- nominativo del vettore o dei vettori in caso di servizi operati in code sharing (con specifica del marketing e dell'operating carrier e del nominativo del vettore che detiene le bande orarie sugli aeroporti coordinati);
- numero e codice di volo;
- percorso completo;
- numero delle frequenze;
- giorni di operazione;
- tipologia di aeromobile;
- tipo di trasporto (se passeggeri e cargo).

Qualora i vettori comunitari utilizzino un aeromobile noleggiato da impresa non comunitaria, che opera per la prima volta in Italia, devono inviare la seguente documentazione relativa all'aeromobile noleggiato:

- copia del Certificato di Operatore aereo (COA) corredata dalla relativa specifica delle operazioni o documentazione equivalente che ne dettagli gli elementi caratteristici di idoneità tecnico-operativa (area e tipo di operazioni, approvazioni speciali quali: operazioni in bassa visibilità, B-RNAV, RVSM, ETOPS, MNPS, trasporto merci pericolose, ecc.);

- with flights so regular or frequent that they constitute a recognizably systematic series.

Overflights and stops for non-traffic purposes are regulated by article 794 of the Italian Navigation Code and refer to the International Air Service Transit Agreement (signed at Chicago on 7 December 1944, ratified by law n.306/83) and to the bilateral agreements.

2) **Scope**

This Circular sets out the procedures relating to intra-community air services notification; authorisation permits for scheduled air services from the EU to third countries; and overflights and landing for non-traffic purposes regime.

3) **Legal framework**

- EC Regulations 2407/1992 and 2408/1992;
- Legislative Decree n. 96 dated 9 May 2005, concerning "Revision of the aeronautical section on the Italian Navigation Code, according to art. 2 Law n. 265 dated 9 November 2004" and subsequent amendments;
- International Air Service Transit Agreement (signed at Chicago on 7 December 1944, ratified in Italy by law dated 2 May 1983);
- Minister of Transport Decree dated 5 September 1984 (Provisions concerning overflights and landing for non-traffic purposes of foreign aircraft operating scheduled and non-scheduled international air services);
- ENAC technical regulation related to issuance and renewal of pilot licenses.

4) **Intra-community air services notification**

A Community air carrier (an air carrier holding a valid operating license granted by the competent licensing authority of a EU member State) wishing to operate intra-Community air services to and from the Italian territory is required to notify ENAC - Economic Regulation Directorate the services it intends to operate during the following IATA season, at least 10 days before the first flight.

Notifications both for occasional flights and for flights not affecting the whole IATA traffic season have to reach ENAC offices at least three days before the flight.

Notification, sent by email, has to supply the following information:

- carrier's name or carriers' names if a code-sharing agreement is in force. As far as code-sharing agreements are concerned specification of the marketing and operating carrier and, for coordinated airports, carrier holding the relevant slots;
- Code/s and flight/s number;
- complete route;
- number of frequencies;
- days of operation;
- type of aircraft;
- type of transport (passengers or cargo).

Should an EU carrier have one or more aircraft registered in a third country at its disposal through dry or wet lease agreement, documentary requirements for the leased aircraft - flying for the first time to Italy - are the following:

- a copy of the Air Operator Certificate, AOC with operating specifications or equivalent documents detailing its technical and operational specification (type and area of operations, special authorisation/approvals such as low visibility operations, B-RNAV, RVSM, ETOPS, MNPS, dangerous goods transport etc.);

- | | |
|---|---|
| <p>b) flotta impiegata con indicazione dei tipi di aeromobile, marche di registrazione, titolo di utilizzazione, età media della flotta, eventuali incidenti o inconvenienti gravi subiti dalla compagnia di cui al questionario ENAC (Foreign Operator Questionnaire - FOQ), debitamente compilato;</p> <p>c) certificato di assicurazione, di cui al modello allegato (All. 1) dal quale risulti che la polizza stipulata è conforme ai requisiti prescritti dal Regolamento comunitario 785/04;</p> <p>d) autorizzazione all'impiego rilasciata dal Paese di registrazione del vettore;</p> <p>e) copia del contratto di noleggio.</p> | <p>b) aircraft fleet stating types of aircraft, registration marks, entitlement to use the aircraft, average age of fleet, possible accidents or serious drawbacks as required in the ENAC questionnaire (FOQ, Foreign Operator Questionnaire) to be duly completed;</p> <p>c) insurance certificate, issued according to the attached form (Enclosure 1), which shall comply with EC Regulation 785/04;</p> <p>d) written confirmation that the lease has been approved by the lessee's aeronautical authorities;</p> <p>e) a copy of the lease agreement.</p> |
|---|---|

5) Rilascio delle autorizzazioni per voli di linea extracomunitari ai vettori comunitari

L'avvio del procedimento presuppone l'esistenza di un accordo aereo bilaterale e che il vettore da autorizzare abbia stipulato con l'ENAC una Convenzione per l'esercizio del servizio.

Qualora non sussista un accordo aereo bilaterale con il Paese di destinazione dei collegamenti, l'operativo potrà essere autorizzato solo con il nulla osta delle Autorità aeronautiche locali.

Il vettore è tenuto a presentare alla Direzione Centrale Regolazione Economica la programmazione dei collegamenti da operare con un congruo anticipo tenendo conto che l'Amministrazione deve avere a disposizione trenta giorni per la valutazione delle richieste. La data di rilascio delle autorizzazioni rispetto all'inizio della stagione di traffico o delle operazioni richieste è, pertanto, in funzione della data in cui le richieste stesse vengono presentate.

Nella richiesta di autorizzazione il vettore dovrà indicare:

- a) il periodo nel quale intende operare i voli;
- b) il codice ed il numero del volo (in caso di operazioni in code sharing: nominativo del marketing e dell'operating carrier; nominativo del vettore che detiene le bande orarie sugli aeroporti coordinati; copia del contratto di code sharing);
- c) il numero delle frequenze e i giorni di operazione;
- d) il tipo e la marca di aeromobile che intende utilizzare;
- e) gli scali di partenza e di arrivo, nonché, eventualmente, quelli intermedi.

Una volta valutata la conformità di tutta la documentazione alle prescrizioni amministrative ed operative, la Direzione Centrale Regolazione Economica rilascia l'autorizzazione.

L'autorizzazione è inserita nella Banca Dati Intranet al fine di procedere alle verifiche sul territorio ed all'applicazione delle sanzioni previste dalla vigente normativa.

Qualunque modifica rispetto a quanto stabilito nell'autorizzazione deve essere motivata e notificata alla Direzione Centrale Regolazione Economica per le valutazioni e le azioni di competenza.

5) Authorisation permits for scheduled air services between the EU and third countries operated by community carriers

The start of the procedure entails that a proper bilateral air agreement between Italy and the third country is in force and that the applicant carrier has signed with ENAC a covenant regulating the service. Should no proper bilateral air agreement be in force with the country of destination, the scheduled services may be authorised only upon aeronautical authorities' permission of that country.

The carrier is required to submit duly in advance to ENAC - Direzione Centrale Regolazione Economica, the programme of its scheduled services allowing ENAC at least 30 days for application to be processed. The date the authorisation is granted (as regards the beginning of either the whole programme for the IATA traffic season or the single flights requested) depends therefore upon the date the application has been submitted.

The carrier's application shall provide:

- a) period of operation;
- b) code and flight number (in case of code-sharing operation: marketing and operating carrier; for coordinated airports carrier holding the relevant slots; copy of the code-sharing agreement);
- c) number of frequencies and days of operation;
- d) type and registration mark of the relevant aircraft;
- e) departure, arrival airports, intermediate stops, if any.

Once ENAC has assessed the fulfillment of the documentary requirements according to administrative and operative prescriptions the authorisation is granted.

The authorisation issued by ENAC will be stored in its data bank in order to carry out local inspections and to apply sanctions provided for by regulations in force.

Any change to granted authorisations has to be justified and notified to ENAC - Direzione Centrale Regolazione Economica for ensuing assessment and action.

6) Rilascio delle autorizzazioni per voli di linea ai vettori extracomunitari

Il vettore extracomunitario che intende operare voli per e dall'Italia in base ai diritti di traffico contenuti in accordi aerei bilaterali o multilaterali deve essere designato dallo Stato titolare dei diritti di traffico.

Qualora non sussista un accordo aereo bilaterale con il Paese extracomunitario, l'operativo è autorizzato solo con la richiesta delle Autorità aeronautiche del Paese stesso.

Il vettore deve presentare una richiesta, allegando il programma dei servizi che intende effettuare, alla Direzione Centrale Regolazione Economica. Tale richiesta, a meno che l'accordo bilaterale o multilaterale non preveda un termine determinato, deve essere presentata con un congruo anticipo tenendo conto che l'Amministrazione deve avere a disposizione trenta giorni per la valutazione delle richieste. La data di rilascio delle autorizzazioni rispetto all'inizio della stagione di traffico o delle operazioni richieste è in funzione della data in cui le richieste stesse vengono presentate.

Nel programma dei servizi che il vettore intende effettuare dovrà essere indicato:

- a) il periodo nel quale intende operare i voli;
- b) il codice ed il numero del volo (con specifica, in caso di operazioni in code sharing, del nome del marketing e dell'operating carrier e del vettore che detiene le bande orarie sugli aeroporti coordinati e invio di copia del contratto di code sharing);
- c) il numero delle frequenze e i giorni di operazione;
- d) il tipo e la marca di aeromobile che intende utilizzare;
- e) gli scali di partenza e di arrivo, nonché, eventualmente, quelli intermedi.

Il vettore che opera per la prima volta in Italia deve presentare entro sessanta giorni dall'inizio dei servizi, insieme alla richiesta, la seguente documentazione:

- a) copia del Certificato di Operatore aereo (COA) corredata dalla relativa specifica delle operazioni o documentazione equivalente che ne dettagli gli elementi caratteristici di idoneità tecnico-operativa (area e tipo di operazioni, approvazioni speciali quali: operazioni in bassa visibilità, B-RNAV, RVSM, ETOPS, MNPS, trasporto merci pericolose, ecc.);
- b) flotta impiegata con indicazione dei tipi di aeromobile, marche di registrazione, titolo di utilizzazione, età media della flotta, eventuali incidenti o inconvenienti gravi subiti dalla compagnia, di cui al questionario ENAC (Foreign Operator Questionnaire - FOQ), debitamente compilato;
- c) certificato di assicurazione, di cui al modello allegato (All. 1) dal quale risulti che la polizza stipulata è conforme ai requisiti prescritti dal Regolamento comunitario 785/04;
- d) dichiarazione di avvenuto deposito del Programma di Sicurezza.

Il vettore aereo extracomunitario che utilizza un aeromobile noleggiato da impresa non comunitaria, che opera per la prima volta in Italia, deve inviare alla Direzione Centrale Regolazione Economica la documentazione sopraindicata relativa al vettore che dà in noleggio l'aeromobile, nonché copia del contratto di noleggio e del certificato di assicurazione.

Una volta valutata la conformità di tutta la documentazione alle prescrizioni amministrative ed operative, la Direzione Centrale Regolazione Economica rilascia l'autorizzazione.

L'autorizzazione rilasciata dall'ENAC è inserita nella Banca Dati Intranet al fine di procedere alle verifiche sul territorio ed all'applicazione delle eventuali sanzioni di cui all'articolo 1174 sanzioni del D. Lgs. 9 maggio 2005, n. 96 e successive modifiche.

Qualunque modifica rispetto a quanto stabilito nell'autorizzazione deve essere notificata alla Direzione Centrale Regolazione Economica per le valutazioni e le azioni di competenza.

6) Authorisation permits for scheduled air services between the EU and third countries operated by non-community air carriers

Non-Community air carriers wishing to operate flights to and from Italy according to traffic rights set out in either bilateral or multilateral air services agreements, have to be designated by the State holding the traffic rights.

Should no air services agreement be in force, the schedule can be authorised only upon prior request submitted by the Civil Aviation Authority of the country.

The carrier has to submit the application together with the planned schedule to ENAC - Direzione Centrale Regolazione Economica. The application, unless the air service agreement in force requires a specified time limit, has to be forwarded duly in advance allowing 30 days for the application to be processed. The date the authorisation is granted, as regards the beginning either of the traffic season or of the requested operations, depends therefore upon the date the application has been submitted.

The application shall supply:

- a) period of operation;
- b) code and flight number (if a code-sharing agreement is in force: marketing and operating carrier; carrier holding the slots on coordinated airports; copy of the code-sharing agreement);
- c) number of frequencies and days of operation;
- d) type of aircraft and registration marks;
- e) departure, arrival airports, intermediate stops, if any.

In addition, carriers flying for the first time to Italy shall supply ENAC, no later than 60 days before the beginning of the services

- a) copy of the Air Operator Certificate, AOC with operating specifications or equivalent documents detailing its technical and operational specification (type and area of operations, special authorisation/approvals such as low visibility operations, B-RNAV, RVSM, ETOPS, MNPS, dangerous goods transport etc.);
- b) fleet, stating types of aircraft, registration marks, entitlement to use the aircraft, average age of fleet, possible accidents or severe drawbacks occurred as required in the ENAC questionnaire (FOQ, Foreign Operator Questionnaire) to be duly completed;
- c) insurance certificate, issued according to the attached form (Enclosure 1), which shall comply with EC Regulation 785/04;
- d) declaration that the Safety Plan has been submitted.

Non-Community carriers utilizing one or more aircraft leased by non-Community carrier shall provide a copy of the lease agreement when flying for the first time to Italy.

Once evaluated the conformity of the documentation submitted with administrative and operative prescriptions the authorisation is granted by ENAC - Direzione Centrale Regolazione Economica.

The authorisation issued by ENAC will be stored in its data bank in order to carry out local inspections and to apply sanctions as arising from article 1174 D. Lgs. n. 96/2005 and subsequent amendments.

Any change to granted authorisations shall be notified to ENAC - Direzione Centrale Regolazione Economica for ensuing assessment and action.

7) Regime per i sorvoli e gli scali tecnici dei vettori extracomunitari

L'Accordo relativo al Transito dei servizi aerei internazionali stipulato a Chicago il 7 dicembre 1944, ratificato in Italia con L. 306 del 2 maggio 1983, stabilisce per gli Stati contraenti la libertà di sorvolo e di scalo tecnico.

L'art. 794 del Codice della Navigazione, come modificato e aggiornato dal D. Legisl. n. 96/2005 e successive modifiche, ribadisce la libertà di sorvolo quando ciò sia stabilito dalla normativa comunitaria o da Convenzioni internazionali.

Per gli Stati che hanno ratificato l'Accordo di Transito sopra citato e per gli Stati che non hanno ratificato l'accordo sul Transito ma che, su base di reciprocità riconoscono la libertà di sorvolo e di scalo tecnico, si applica la disciplina della notifica di cui al punto 4 della presente Circolare.

Per gli altri casi è prescritta la preventiva autorizzazione, il cui rilascio è subordinato alla presentazione della documentazione contenente le seguenti indicazioni:

- a) la data di effettuazione dei voli;
- b) il codice ed il numero del volo;
- c) i giorni di operazione;
- d) il tipo e la marca di aeromobile che intende utilizzare;
- e) gli scali di partenza e di arrivo, nonché, eventualmente, quelli intermedi.

I vettori per i quali è prevista la preventiva autorizzazione e che per la prima volta richiedono uno scalo tecnico in Italia devono includere alla documentazione di cui sopra:

- a) una copia del Certificato di Operatore Aereo (COA);
- b) una copia del Certificato di assicurazione di cui all'allegato modello dal quale risulta che la polizza stipulata è conforme ai requisiti prescritti dal Regolamento Comunitario 785/04 relativo ai minimi assicurativi per i vettori operanti all'interno dell'Unione europea, da mantenere in corso di validità.

I vettori per i quali non è prevista la preventiva autorizzazione per il sorvolo e lo scalo tecnico, se sorvolano per la prima volta il territorio nazionale e/o effettuano per la prima volta scalo tecnico in Italia devono inviare copia del Certificato di Operatore Aereo e, per gli scali tecnici, una copia del Certificato di assicurazione in corso di validità.

Una volta valutata la conformità della documentazione di cui sopra, l'ENAC rilascia l'autorizzazione. Gli estremi di detta autorizzazione vengono inseriti nella Banca dati Intranet dell'ENAC.

7) Overflights and stops for non-traffic purposes

The International Air Service Transit Agreement (signed at Chicago on 7 December 1944, ratified by Italian law n.306/83) lays down, for the signatory states, freedom of overflight and stop for non-traffic purposes.

Article 794 of the Italian Navigation Code, as modified and updated by Legislative Decree n.96/2005 and subsequent amendments, reaffirms the freedom to fly across the Italian territory without landing insofar as laid down by international and EC law.

The rules over notification stated at point 4 of this Regulation apply to: a) member States of the Transit agreement b) States not members of the Transit agreement but granting freedom of overflight and technical stop on a reciprocity basis.

In any other case, advance authorisation is requested and documentary requirements are the following:

- a) date of flight/s;
- b) code and flight number;
- c) day/s of operation,
- d) type of aircraft and registration marks;
- e) departure and arrival airports and intermediate stops, if any.

Carriers subject to advance authorisation and applying for the first time in order to carry out a stop for non-traffic purpose on the Italian territory must supply the following additional documents:

- a) copy of AOC, Air Operator Certificate;
- b) copy of an Insurance certificate, to be kept in force for the period covering the requested operations, issued according to the attached form, pursuant to EC Regulation 785/04 on minimum insurance requirements for carriers operating within the EC territory.

Carriers not subject to advance authorization and applying for the first time in order to carry out a stop for non-traffic purpose on Italian territory are requested to forward a copy of the AOC, Air Operator Certificate and, in case of landing, a copy of a valid insurance certificate.

Once ENAC has assessed the compliance of the documentation with the prescriptions in force the permit is granted. The authorisation will be stored in ENAC's intranet data bank.

8) Indirizzi e dettagli per la notifica e le autorizzazioni**8) Enquiry and contact details for notification and authorisation permits**

ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
 Direzione Regolazione Economica
 Direzione Trasporto Aereo
 Viale del Castro Pretorio, 118
 00185 Roma
 tel. +39 06 44596561/560
 fax +39 06 44596551

EMAIL:
 For Intra-community air services notification: eu.notification@enac.gov.it
 For Authorisation request for scheduled air services: scheduled.permits@enac.gov.it
 For Overflights and stops for non-traffic purposes: overflights@enac.gov.it

SITA: ROMTTYA
 AFTN: LIJJYAYX

2.2 Documentazione richiesta per le operazioni di scalo dell'aeromobile**1) Dichiarazione Unica del Vettore**

Da presentare anche quando non c'è imbarco o sbarco di passeggeri, né carico o scarico di merci entro e non oltre le sei ore dalla partenza o dall'arrivo dell'aeromobile ai fini della sola esenzione delle tasse aeroportuali, di cui all'art. 802 del Codice della Navigazione. Le imprese di trasporto aereo che non sono autorizzate al pagamento differito dopo la partenza, sono obbligate a presentare la Dichiarazione Unica del Vettore prima della partenza.

La Dichiarazione Unica del Vettore deve essere così presentata:

- a) 2 copie alla Direzione Circostrizionale Aeroportuale in arrivo ed in partenza;
- b) 1 copia alla dogana in arrivo ed in partenza;
- c) sanità, veterinaria e fitopatologia richiedono tale documentazione solo in caso di arrivo di aeromobile da zone sottoposte a controllo sanitario (per la trascrizione dell'avvenuta disinfestazione) o in caso "positivo" qualunque sia la provenienza del malato (ad eccezione di mal d'aria o di incidente), decesso o altra circostanza capace di propagare la diffusione di una malattia, il comandante o altro membro di equipaggio è tenuto a riempire e firmare la dichiarazione sanitaria corredata dai relativi dati al volo, da consegnarsi in una sola copia all'autorità sanitaria all'atterraggio.

La dichiarazione dovrà essere redatta in conformità a quella dello stampato contenuto nella ex dichiarazione generale. All'atterraggio del caso "positivo" è opportuno dare preavviso via radio alla stessa autorità sanitaria.

2) Manifesto Merci

Da presentare per i voli internazionali come segue:

- a) 1 copia alla Direzione Circostrizionale Aeroportuale in arrivo ed in partenza. Nella compilazione tenere conto di quanto segue:
 - è consentito raggruppare più punti di sbarco dallo stesso volo nel loro naturale ordine successivo su uno stesso manifesto;
 - sono richiesti i seguenti dati aggiuntivi: tipo e marchio dei colli, peso lordo delle singole spedizioni;
 - è richiesta la compilazione della colonna "Natura delle merci";
 - in assenza di carico postale in arrivo, apporre la dicitura "NIL";
- b) 1 copia alla dogana in arrivo ed in partenza
 Nella compilazione tenere conto di quanto segue:
 - è consentito raggruppare più punti di sbarco dallo stesso volo nel loro naturale ordine successivo su uno stesso manifesto;

2.2 Aircraft documents required for operations at airports**1) Carrier's declaration**

To be produced within and no later than six hours of arrival or departure of the aircraft, even when neither passengers are embarked or goods are loaded or unloaded. For the sole purpose of airport tax exemption, as laid down in art. 802 of the Italian Navigation Code, Airlines not entitled to defer payments until after departure, shall produce their "Dichiarazione Unica del Vettore" prior to departure.

Carrier's declaration shall be produced as follows:

- a) on arrival and on departure Airport Management requires 2 copies of the carrier's Declaration;
- b) on arrival and on departure Custom requires 1 copy of the carrier's Declaration;
- c) Sanitary, Veterinarian and Agricultural services require a single-copy Health Declaration, conforming to the text printed in the previously used General Declaration form shall be made and signed by either the Pilot-in-command or another crew member, in any of the following cases: aircraft arriving from infected area (statement that disinfection was performed), death or other occurrences, capable of spreading disease; "positive" sickness (except air-sickness or accident), whatever the origin of the sick person.

The above declaration shall include flight data and be handed over to the health authority on arrival. "Positive" cases must also be notified by radio to the health authority, prior to landing.

2) Cargo Manifest

To be produced for international flights as follows:

- a) on arrival and on departure Airport Management requires 1 copy of the Cargo Manifest.
 Things to consider while filling in the manifest:
 - different points of disembarkation from same flight may be grouped together in their natural sequence on the same manifest;
 - the following additional data are required: nature and number of packages, gross weight of each shipment;
 - the column "Nature of goods" must be completed;
 - if there is no inbound mail, a "NIL" entry is required;
- b) on arrival and on departure Custom requires 1 copy of the Cargo Manifest
 Things to consider while filling in the manifest:
 - different point of disembarkation from same flight may be grouped together in their natural sequence on the same manifest;

- sono richiesti i seguenti dati aggiuntivi: tipo e marchio dei colli, peso lordo delle singole spedizioni;
 - è richiesta la compilazione della colonna "Natura delle merci";
 - in assenza di carico postale in arrivo, apporre la dicitura "NIL";
 - dovrà essere sempre presentato, anche se negativo, subito dopo l'arrivo o prima della partenza dell'aeromobile;
 - per esigenze operative dovrà essere consegnata una seconda copia alla dogana soltanto per l'aeroporto di Roma/Fiumicino.
- the following additional data are required: nature and number of packages, gross weight of each shipment;
 - the column "Nature of goods" must be completed;
 - if there is no inbound mail, a "NIL" entry is required;
 - shall always be produced-even where negative-immediately after the arrival or before the departure of the aircraft;
 - for Rome/Fiumicino, owing to operational reasons, a second copy is required by Customs.

3) **Lista del materiale di dotazione di bordo**

A bordo di ogni aeromobile deve esistere un elenco aggiornato del materiale di equipaggiamento, firmato dal pilota o da un suo Agente autorizzato, da esibirsi a richiesta dell'autorità doganale.

4) **Lista delle provviste di bordo**

Da presentare solo nel caso che tali provviste non siano annotate nel Manifesto Merci. La lista delle provviste di bordo deve essere così presentata:

- a) 1 copia alla Dogana in arrivo ed in partenza.

Qualora il pilota comandante o il suo agente autorizzato necessiti di una copia vistata dalla dogana dovrà presentarne una seconda.

Si rammenta, inoltre, che sulla lista delle provviste di bordo in partenza debbono essere elencati anche i quantitativi di carburante e di lubrificante immessi nei serbatoi dell'aeromobile.

NOTA

Per tutti i voli é prescritta la presenza a bordo degli aeromobili dei titoli professionali dei membri dell'equipaggio, nonché della documentazione relativa all'aeromobile stesso, all'assicurazione dei passeggeri e all'assicurazione per i danni procurati ai terzi e in superficie.

3 **DISCIPLINA DEI SERVIZI AEREI NON DI LINEA EXTRACOMUNITARI**

3.1 **GENERALITA'**

Il Decreto del Ministero dei Trasporti del 18 giugno 1981 in materia di servizi di trasporto aereo non di linea dava attuazione al capo II, titolo VI, libro I, parte II del Codice della Navigazione. Tale disciplina è stata innovata nel quadro della revisione della parte aeronautica del Codice della Navigazione dal Decreto Legislativo del 9 maggio 2005, n. 96, come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 15 marzo 2006 n. 151.

In particolare l'articolo 787 del nuovo Codice della Navigazione statuisce:

- 1) i servizi extracomunitari di trasporto aereo non di linea, non disciplinati da accordi aerei, sono consentiti, a condizione di reciprocità, ai vettori titolari di licenza comunitaria e ai vettori dello Stato con il quale si svolge il traffico;
- 2) per l'effettuazione dei voli, l'ENAC impone ai vettori non muniti di licenza comunitaria prescrizioni tecniche e amministrative, ivi comprese quelle che riguardano la prevenzione degli attentati contro la sicurezza per l'aviazione civile;
- 3) qualora il vettore non soddisfi le suddette prescrizioni, l'ENAC può vietare l'accesso allo spazio aereo nazionale;
- 4) l'ENAC stabilisce con regolamento le modalità di espletamento dei servizi di trasporto aereo non di linea.

Il presente regolamento risponde a quanto statuisce il Codice della Navigazione revisionato e disciplina l'attività di trasporto aereo a titolo oneroso non di linea sulle rotte extracomunitarie dei vettori comunitari (il termine include i vettori nazionali) e non comunitari muniti di licenza di trasporto aereo.

3) **List of Aircraft Equipment and Supplies**

Each aircraft shall carry an up-to-date list of the equipment carried on board, signed by Pilot or his authorized Agent, which must be shown on request of the Customs authorities.

4) **List of Aircraft Stores**

To be submitted only when aircraft stores are not shown on the cargo manifest. List Of Aircraft Stores shall be produced as follows

- a) on arrival and on departure, Custom requires one copy of the List of Aircraft Stores.

If the pilot-in command or his agent needs a copy visaed by the customs authorities, a second copy must be provided to this end.

Moreover the list of aircraft supplies on departure must include the quantity of fuel and lubricants added in the tanks of the aircraft.

REMARK

For all flights the crew member professional titles as well as the documentation regarding the aircraft, passengers insurance, and the insurance for damages procured to third person and on the surface, must be physically available on board same aircraft.

3 **REGULATION ON NON-SCHEDULED AIR SERVICES BETWEEN EU AND THIRD COUNTRIES**

3.1 **GENERAL**

Minister of Transport Decree dated June the 18th,1981 (Provisions concerning non-scheduled air services) gave implementation to Item II, Title VI, Book I Part II of the Italian Navigation Code. This set of rules was modified following the revision of the Aeronautical Section of the Italian Navigation Code through Legislative Decree n.96 dated May the 9th, 2005 as amended and supplemented by Legislative Decree n.151 dated March the 15th, 2006.

Particularly, article 787 of the new Navigation Code sets out the following:

- 1) Non-regular air services, when no air services agreement is in force, are allowed, on a reciprocity basis to carriers holding an EU operating licence and to the carriers of the non-EU concerned Country;
- 2) ENAC, before granting permission, requires carriers not holding an EU operating licence to abide by technical and administrative prescriptions, including also the rules concerning the prevention of unlawful acts against the safety of civil aviation;
- 3) Should an air carrier not conform to the above regulations, ENAC may forbid the access to the Italian air space;
- 4) ENAC shall issue a Regulation on non-scheduled air services.

This Regulation complies with the provisions laid down in the revised Italian Navigation Code and regulates non-scheduled air services carried out for remuneration by EU (the term includes the Italian carriers) and non-EU carriers holding an air transport licence on routes connecting EU with third countries.

Per quanto riguarda i servizi aerei intracomunitari a titolo oneroso non di linea, l'articolo 781 del D. Lgs. n. 96/2005, come modificato dal successivo D. Lgs. n. 151/2006, riconosce ai vettori muniti di licenza europea ai sensi del Regolamento CEE n. 2407/92 l'esercizio dei diritti di traffico sulle rotte all'interno del territorio nazionale secondo i principi stabiliti nel regolamento CEE n. 2408/92 e successive modificazioni.

Art. 1 - FONTI NORMATIVE

Costituiscono fonti normative del presente regolamento:

- 1) Codice della Navigazione di cui al Decreto Legislativo 9 maggio 2005, n. 96, come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 15 marzo 2006, n. 151;
- 2) Convenzione relativa all'Aviazione Civile Internazionale firmata a Chicago il 7 dicembre 1944;
- 3) Regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio, del 9 ottobre 1997, sulla responsabilità del vettore aereo con riferimento al trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli;
- 4) Regolamento (CE) n. 889/2002 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 13 maggio 2002 che modifica il regolamento (CE) n. 2027/97 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti;
- 5) Regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell' 11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91;
- 6) Regolamento (CE) n. 785/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 aprile 2004, relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili;
- 7) Regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2005, relativo all'istituzione di un elenco comunitario di vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità e alle informazioni da fornire ai passeggeri del trasporto aereo sull'identità del vettore aereo effettivo e che abroga l'articolo 9 della direttiva 2004/36/CE e successive modificazioni ed integrazioni;
- 8) Regolamento (CE) n. 910/2006 della Commissione del 20 giugno 2006, che modifica il regolamento (CE) n.474/2006 che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio;
- 9) Regolamento E.N.A.C. per l'uso della lingua italiana a bordo degli aeromobili che operano sul territorio italiano (delibera n. 43/06 del 12 settembre 2006).

Art. 2 - DEFINIZIONI

Diritti di traffico di terza libertà:

diritto per il vettore di nazionalità A di imbarcare passeggeri e merci nello Stato A e di sbarcarli nello Stato B.

Diritti di traffico di quarta libertà:

diritto per il vettore di nazionalità A di imbarcare passeggeri e merci nello Stato B e di sbarcarli nello Stato A.

Diritti di traffico di quinta libertà:

diritto per il vettore di nazionalità A di effettuare trasporto di passeggeri e merci tra gli Stati B e C.

Seat only:

vendita del solo posto sui voli non di linea.

Servizi aerei di linea:

per servizio di linea, secondo la definizione elaborata dal Consiglio dell'I.C.A.O. (Doc 72-78 C/841 del 10 maggio 1952, fatta propria dall'ordinamento comunitario, art. 2 lettera d) del Regolamento 2408/92 CEE), si intende una serie di voli che presentano le seguenti caratteristiche:

As regards to remunerated non-scheduled air services within the EU territory, article 781 of Legislative Decree n. 96/2005 as amended by Legislative Decree n.151/2006, recognizes EU air carriers holding an operating licence granted according to EC Regulation n. 2407/1992 by the competent licensing authority of an EU member State, the traffic rights on the Italian domestic routes according to the principles set out by EEC Regulation n.2408/1992 and subsequent amendments.

Art. 1 - LEGAL FRAMEWORK

The juridical sources of the present Regulation are:

- 1) Italian Navigation Code as laid down in Legislative Decree n.96 dated May the 9th , 2005 as amended by Legislative Decree n.151 dated March the 15th, 2006;
- 2) Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago, on December the 7th, 1944;
- 3) Regulation (EC) n.2027/1997 dated October the 9th on air carrier liability for carriage of passengers and their baggage by air;
- 4) Regulation (EC) n.889/2002 dated May the 13th, amending EC Regulation n. 2027/1997 on air carrier liability in the event of accidents;
- 5) Regulation (EC) n. 261/2004 dated February the 11th, establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding, cancellation or prolonged delay of flights, and repealing Regulation (EEC) No 295/91;
- 6) Regulation (EC) 785/2004 dated April the 21st, on insurance requirements for air carriers and aircraft operators;
- 7) Regulation (EC) n. 2111/2005 dated December the 14th, on the establishment of an EU list of air carriers subject to an operating ban within EU, on informing air passengers of the identity of the operating air carrier and repealing Article 9 of Directive 2004/36/EC and subsequent amendments;
- 8) Regulation (EC) n.910/2006 dated June the 20th, amending Regulation (EC) n.474/2006 establishing the EU list of air carriers which are subject to an operating ban within the EU referred to in Chapter II of Regulation (EC) n.2111/2005;
- 9) ENAC Regulation on the use of the Italian language on board aircraft operating within the Italian territory (Board of Directors Resolution n. 43/2006 dated September the 12th).

Art. 2 - DEFINITIONS

Third freedom traffic rights:

means the right for an air carrier registered in Country A to embark passengers and freight in Country A and to disembark them in Country B.

Fourth freedom traffic rights:

means the right for an air carrier registered in Country A to embark in country B passengers and freight and to disembark them in Country A.

Fifth freedom traffic rights:

means the right for an air carrier registered in Country A to embark passengers and freight in Country B and to disembark them in Country C.

Seat only:

means the sale of seats, without any other service bundled, on non-scheduled flights.

Scheduled air service:

according to the definition worked out by the ICAO Council (Doc. 72-78 C/841 dated May the 10th, 1952 and confirmed by the Community Regulations, art 2d of EEC Regulation 2408/92), means a series of flights showing the following characteristics:

- 1) i voli sono effettuati a titolo oneroso, da aeromobili adibiti al trasporto di passeggeri, di merci e/o di posta in modo tale che, su ogni volo, siano messi a disposizione del pubblico posti per acquisti individuali (direttamente dal vettore aereo o tramite i suoi agenti autorizzati);
- 2) i voli sono effettuati in modo da assicurare il collegamento tra i medesimi due o più aeroporti, in base ad un orario pubblicato, oppure con regolarità e frequenza tali da costituire una serie sistematica evidente.

Servizi aerei non di linea:

per servizi di trasporto aereo non di linea si intendono tutte le attività di trasporto di passeggeri o merci o posta in campo nazionale ed internazionale effettuate contro remunerazione, diverse dai servizi di linea secondo la definizione di cui all'art. 5 comma 2 della Convenzione di Chicago stipulata il 7 dicembre 1944, resa esecutiva con decreto legislativo del 6 marzo 1948, n. 616, ratificato con legge 17 aprile 1956, n. 561.

Serie di voli:

per serie di voli si intende un numero di voli per mese superiore a quattro, da effettuarsi per almeno due mesi consecutivi, su di una medesima rotta.

Voli di apporto:

per volo di apporto (fattispecie vietata) si intende un volo i cui passeggeri provengono da o sono diretti ad uno scalo situato in un Paese terzo quando il percorso è stato programmato al solo scopo di eludere il divieto di collegamento diretto, per mancanza di diritti di traffico.

Voli singoli:

per singolo volo si intende anche un insieme di voli non superiore a quattro da effettuarsi in due mesi consecutivi su di una medesima rotta.

Art. 3 - TIPOLOGIE DI VOLI NON DI LINEA

I servizi di trasporto aereo non di linea includono i seguenti tipi di voli:

- 1) voli tutto compreso (inclusive tour charter flights - I.T.C.);
- 2) voli per manifestazioni speciali;
- 3) voli per uso proprio;
- 4) voli per trasporto merci o posta;
- 5) voli per trasporto merci pericolose;
- 6) voli taxi;
- 7) voli umanitari e di emergenza.

Art. 4 - VOLI TUTTO COMPRESO (INCLUSIVE TOUR CHARTER FLIGHTS - I.T.C.)

I voli tutto compreso sono effettuati in forza di un contratto di noleggio stipulato da una o più agenzie di viaggio per l'intera capacità dell'aeromobile per il trasporto di passeggeri, a seguito di una offerta al pubblico di un viaggio di andata e di ritorno e/o circolare ad un prezzo globale predeterminato, da effettuarsi in tutto o in parte per via aerea, comprendente, oltre al trasporto aereo:

- 1) albergo o sistemazioni similari; e/o
- 2) eventuali altre prestazioni complementari, quali crociera marittima, trasporto di superficie, noleggio autovettura etc.

- 1) it is performed by aircraft for the transport of passengers, cargo and/or mail for remuneration, in such a manner that on each flight seats are available for individual purchase by members of the public (either directly from the air carrier or from its authorized agents);
- 2) it is operated so as to serve traffic between the same two or more airports, either: according to a published timetable or with flights so regular or frequent that they constitute a recognizably systematic series.

Non-scheduled air services:

means the carriage of passengers, cargo, or mail on domestic or international routes for remuneration on services other than scheduled air services according to the definition of article 5.2 of the Chicago Convention of December the 7th, 1944, enforced by Legislative Decree n. 616 dated March the 6th, 1948, ratified by Law n. 561 dated April 17th, 1956.

Series of flights:

means a number of flights higher than four per month, to be carried out for at least two months in succession on the same route.

Feeder flights (Forbidden):

means a flight carrying passengers coming from or destined for a third Country's airport when the route has been planned, due to lack of traffic rights, with the sole aim of avoiding compliance with the prohibition of direct flights.

Single flights:

means a number of flights up to four to be carried out for at least two months in succession on the same route.

Art. 3 - CATEGORIES OF NON-SCHEDULED FLIGHTS

The non-scheduled air services include the following flights:

- 1) inclusive tour charter flights (I.T.C.);
- 2) special events flights;
- 3) own-use flights;
- 4) flights for the carriage of freight and mail;
- 5) flights for the carriage of dangerous goods;
- 6) taxi flights;
- 7) humanitarian and emergency flights.

Art. 4 - INCLUSIVE TOUR CHARTER FLIGHTS

The Inclusive Tour Charter flights are carried out in pursuance of a contract signed with one or more travel agents for the entire aircraft capacity for carriage of passengers, following a public offering of a return or circular journey to be made entirely or partially by air and sold at a overall set price including, besides carriage by air:

- 1) hotel or similar accommodation; and/or
- 2) other possible ancillary services such as maritime cruises, surface transport, car hire etc.

Per ciascun partecipante al volo deve risultare l'emissione di un biglietto di trasporto aereo valido e non trasferibile (dai cui tagliandi di volo risulti l'avvenuta prenotazione sia per l'andata che per il ritorno), nonché i titoli per le prestazioni complementari debitamente compilati. Per i viaggi originanti dall'Italia potrà essere utilizzato il master ticket, emanato in favore della Associazione Tour Operator Italiani (ASTOI).

La pubblicità di tali voli deve indicare chiaramente che si tratta di voli noleggiati "tutto compreso", nonché l'itinerario, la data del volo di andata e del volo di ritorno, il nominativo della compagnia aerea, le prestazioni offerte ed il prezzo globale, non scomponibile, da pagarsi da parte dei passeggeri.

Il volo di andata e di ritorno deve essere effettuato con lo stesso vettore, salvo casi eccezionali autorizzati dall'ENAC. Non è consentito il ritorno su città diversa da quella di partenza.

La consistenza minima di ciascun gruppo partecipante al volo tutto compreso non deve essere inferiore a venti passeggeri.

L'ENAC, dietro motivata richiesta ed a condizione di reciprocità può autorizzare il trasporto di passeggeri acquirenti la formula del "seat only" nella misura massima del 20% della capacità dell'aeromobile, previo istruttoria in base ai seguenti criteri di valutazione:

- 1) assenza sulla rotta interessata, di servizi di linea diretti;
- 2) autorizzazione delle autorità aeronautiche del paese di destinazione.

Art. 5 - VOLI PER MANIFESTAZIONI SPECIALI

I voli per manifestazioni speciali sono effettuati in forza di un contratto di noleggio stipulato da una o più agenzie di viaggio per l'intera capacità dell'aeromobile per il trasporto di andata e di ritorno di passeggeri partecipanti a manifestazioni di natura sportiva, culturale, professionale o di altro genere. La pubblicità deve indicare chiaramente lo scopo del viaggio che deve essere connesso ad una specifica manifestazione, nonché:

- 1) l'itinerario;
- 2) la data dei voli di andata e di ritorno;
- 3) a ragione sociale della società aerea;
- 4) e prestazioni offerte ed il prezzo globale, non scomponibile, da pagarsi da parte dei passeggeri.

Non è consentito il ritorno su città diversa da quella di partenza.

La consistenza minima di ciascun gruppo non deve essere inferiore a venti passeggeri.

Art. 6 - VOLI PER USO PROPRIO

I voli per uso proprio sono effettuati in forza di un contratto di noleggio stipulato da un unico contraente per l'intera capacità dell'aeromobile avente un numero di posti superiore a 19 per il trasporto di proprio personale anche con eventuale carico di merce. Nessuna frazione della capacità dell'aeromobile può essere ceduta a terzi. Dovrà essere indicato il nominativo dell'azienda committente del volo.

Qualora il contraente non sia un'agenzia di viaggi, tale tipo di voli può essere effettuato per il trasporto di persone diverse da quelle indicate al comma precedente, purché il contraente non ponga, direttamente o indirettamente, a carico dei passeggeri trasportati in tutto o in parte il prezzo del noleggio.

Art. 7 - VOLI NON DI LINEA MERCI O POSTA

I voli non regolari per il trasporto di merci sono effettuati in forza di un contratto di noleggio stipulato da uno o più contraenti fino ad un massimo di tre contraenti per l'intera capacità dell'aeromobile con carico di merci o di animali vivi, propri o di terzi.

L'ENAC, dietro motivata richiesta ed a condizione di reciprocità può autorizzare il trasporto di merce nella capacità residua della stiva dell'aeromobile o nella parte adibita al trasporto di merce dello stesso, adibito al trasporto charter di persone, previo istruttoria in base ai seguenti criteri di valutazione:

- 1) assenza sulla rotta interessata, di servizi di linea diretti;
- 2) autorizzazione delle autorità aeronautiche del paese di destinazione;
- 3) garanzia di reciprocità.

A valid and not transferable air transport ticket for each single passenger is required (flight coupons shall provide evidence of bookings on both outbound and inbound flights) and vouchers for ancillary services shall bear all relevant information. As for flights originating in Italy, the "master ticket" issued by ASTOI (Italian Tour Operators Association) may be used.

In advertising these flights it shall be clearly stated that they are "all inclusive" charter flights, itinerary, dates of outbound and inbound flights, carrier's name, services supplied and the overall, not breakable, price payable by the passengers.

Both outbound and inbound flights must be carried out by the same carrier, except in exceptional cases authorised by ENAC. Returning to a city other than the departure city shall not be allowed.

Each group purchasing an inclusive tour flight shall be made up of at least 20 passengers.

ENAC, following a grounded request and on a reciprocity basis, may authorise the carriage of passengers purchasing "seat only" tickets within 20% of the aircraft capacity subject to an assessment based on the following criteria:

- 1) lack of direct scheduled air services on the route;
- 2) authorisation granted by the Aeronautical Authorities of the Country of destination.

Art. 5 - SPECIAL EVENTS FLIGHTS

Special events flights are operated in pursuance of a contract signed with one or more travel agents for the entire aircraft capacity to provide a return trip to passengers attending sport, cultural, professional, etc. events. The advertising shall clearly state the purpose of the trip which shall be linked to a specific event, as well as:

- 1) itinerary;
- 2) dates of flights;
- 3) company's name;
- 4) services supplied and overall, not breakable, price payable by passengers.

Returning to a city other than the departure city shall not be allowed.

Each group shall be made up of at least 20 passengers.

Art. 6 - OWN-USE FLIGHTS

Own-use flights are operated in pursuance of a contract signed with only one contracting party for the entire capacity of the aircraft offering more than 19 seats to transport staff and possible freight. No fraction of the capacity can be sold to third parties. The name of the company hiring the aircraft shall be mentioned.

If the contracting party is not a travel agency, such type of flights can be carried out to transport people different from those mentioned in the preceding paragraph, provided that the contracting party does not charge, directly or indirectly, totally or partially, these passengers for the charter service.

Art. 7 - NON-SCHEDULED FREIGHT AND MAIL FLIGHTS

Non-scheduled flights for the carriage of freight are operated in pursuance of a charter contract signed by no more than three contracting parties for the entire aircraft capacity, to carry freight or live animals belonging to the said parties or to other ones.

ENAC, following a grounded request and on a reciprocity basis, may authorise the carriage of freight in the leftover capacity of the hold, mainly devoted to carriage of passengers' freight.

Applications shall be processed according to the following criteria:

- 1) lack of direct scheduled air services on the route;
- 2) authorisation granted by the aeronautical authorities of the Country of destination;
- 3) confirmed reciprocity.

Art. 8 - VOLI PER TRASPORTO MERCI PERICOLOSE

L'effettuazione di voli noleggiati per il trasporto delle merci classificate pericolose (infiammabili, corrosivi, tossici e limitatamente alle merci trasportabili per via aerea con l'esclusione del trasporto delle merci classificate vietate, può avvenire sui voli passeggeri e merci, nell'osservanza delle condizioni, limitazioni, prescrizioni, dei quantitativi e dell'etichettatura, così come previsto dal manuale dell'I.C.A.O. Doc.9284 AN/905 ultima edizione, relativo alle istruzioni tecniche per il trasporto sicuro delle merci pericolose per via aerea, di esplosivi, ovvero di materiali ed armi da guerra, nonché di materiali infiammabili, corrosivi e tossici ed alla condizione dell'acquisizione dell'abilitazione al trasporto delle merci pericolose nelle specifiche operative allegate al Certificato di Operatore Aereo.

Il trasporto per via aerea di materiali radioattivi e fissili da, per ed attraverso il territorio italiano può essere effettuato solo dai vettori in possesso della specifica autorizzazione preventiva che deve essere richiesta al Ministero delle Attività Produttive - Direzione Generale Fonti di Energia - Via Molise, 2 - 00187 Roma, ed è comunque subordinata alle condizioni previste dal manuale dell'ICAO Doc.9284 AN/905 ultima edizione.

Si applicano le condizioni, le prescrizioni ed i termini di preavviso stabiliti dalla circolare ministeriale n. 334096/30 del 3 dicembre 1992 (Prescrizioni per il trasporto aereo di materie radioattive e fissili), pubblicata nel supplemento ordinario della Gazzetta Ufficiale n. 54 del 6 marzo 1993.

Art. 9 - VOLI TAXI

I voli taxi sono effettuati per il trasporto di passeggeri in forza di un contratto di noleggio stipulato da un unico contraente per l'intera capacità dell'aeromobile che deve avere un numero di posti non superiore a 19. Nessuna frazione della capacità dell'aeromobile deve essere rivenduta a terzi.

Art. 10 - VOLI UMANITARI E DI EMERGENZA

I voli umanitari e di emergenza sono effettuati in occasione di calamità naturali o per fornire assistenza nei casi di emergenza, in forza di un contratto di noleggio stipulato da un unico contraente per l'intera capacità dell'aeromobile.

Art. 11 - LIMITI E CONDIZIONI GENERALI

I servizi extracomunitari non di linea da e per l'Italia sono autorizzati dall'ENAC, Direzione Centrale Regolazione Economica, a condizione di reciprocità, ai vettori aerei titolari di licenza comunitaria ai sensi del Regolamento CEE 2407/92 e ai vettori dello Stato extracomunitario con il quale si svolge il traffico.

Normalmente vengono autorizzati i diritti di traffico di terza e quarta libertà. I diritti di traffico di quinta libertà sono autorizzati, in via eccezionale, su valutazione della Direzione Centrale Regolazione Economica, a condizione di reciprocità e qualora non vi sia disponibilità ad operare detto traffico da parte di vettori operanti in terza libertà.

Alla richiesta dei diritti di traffico deve essere allegata la copia delle comunicazioni di indisponibilità da parte dei vettori di terza libertà.

I voli di apporto non sono consentiti.

Salvo diversa valutazione da parte dell'ENAC e in via di eccezionalità, i vettori extracomunitari che operano attività charter in Italia possono trasportare passeggeri originanti in Italia e operare il doppio scalo sul territorio italiano solo su base di reciprocità. Sui servizi aerei non di linea può essere consentito il trasporto di passeggeri muniti di biglietto gratuito, nonché di salme di deceduti all'estero.

L'autorizzazione dei voli non di linea originanti dall'Italia è concessa a condizione che l'operatore assicuri il rispetto delle prescrizioni sull'uso della lingua italiana a bordo degli aeromobili di cui al relativo regolamento dell'ENAC.

Il vettore aereo deve dimostrare di avere in flotta almeno un aeromobile registrato nello Stato che rilascia il certificato di operatore aereo (C. O. A.) o di avere in flotta almeno un aeromobile in locazione, di cui ha la piena disponibilità ai sensi dell'Art. 83 bis della Convenzione di Chicago. Eventuali aeromobili in regime di noleggio sono consentiti se impiegati da operatori esteri già autorizzati dall'ENAC per l'esercizio dei diritti di traffico.

Art. 8 - FLIGHTS FOR THE CARRIAGE OF DANGEROUS GOODS

Carriage of goods classified as dangerous (flammable, corrosive, toxic insofar as goods transportable by air, except those classified as forbidden) may be performed on both passengers and cargo flights, abiding by the conditions, limitations, prescriptions, quantities and labelling as provided for by ICAO Document n.9284 AN/905 "Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air", last edition.

Carriage by air of radioactive and fissile substances to, from and through the Italian territory may be performed only by carriers holding a specific and previous authorisation, to be requested to Ministero dello Sviluppo Economico - Direzione generale per l'energia e le risorse minerarie (DGERM) - Via Molise, 2 - 00187 Roma, subject to the conditions set out in ICAO Doc. 9284.

Ministry of Transport Circular n.334096 dated December the 3rd, 1992 sets out conditions, prescriptions and terms for advance notice (Published on the Official Journal of the Italian Republic n.54 dated March the 6th, 1993).

Art. 9 - TAXI FLIGHTS

Taxi flights are operated to carry passengers in pursuance of a charter contract signed with only one contracting party for the entire aircraft capacity (lower than 20 seats). No fraction of the capacity can be sold to third parties.

Art. 10 - FLIGHTS FOR HUMANITARIAN AND EMERGENCY PURPOSES

Humanitarian and emergency flights are operated to provide assistance in case of emergency or in the occurrence of a natural disaster in pursuance of a charter contract signed with only one contracting party for the entire aircraft capacity.

Art. 11 - GENERAL CONDITIONS AND LIMITS

Non-scheduled air services between Italy and non-EU Countries are authorised by ENAC, Direzione Centrale Regolamentazione Economica (Economic Regulation General Directorate), on a reciprocity basis, to carriers holding an EU operating licence granted according to EC Regulation 2407/1992 and to carriers belonging to the third country concerned.

Usually, third and fourth freedom traffic rights are authorised. Fifth freedom traffic rights are authorised under exceptional circumstances, on a reciprocity basis and under prior assessment of the Direzione Centrale Regolamentazione Economica, provided that carriers operating in third freedom are not available to perform the requested flights.

Applications for traffic rights shall be supplemented with a statement of unavailability by the third freedom carriers pointing out that they are unavailable to carry out the required flights. Feeder flights are not allowed.

Non EU carriers operating charter flights in Italy may carry passengers originating in Italy and operate a double-stop on the Italian territory under exceptional circumstances and on a reciprocity basis, unless ENAC otherwise states. Remains of deceased abroad and passengers holding free tickets may be carried on non-scheduled air services.

The authorisation to operate non-scheduled air services originating in Italy is granted provided that the carrier complies with the rules on the use of the Italian language on board aircraft as laid down in the relevant ENAC Regulation.

The air carrier shall provide evidence of having in its fleet at least one aircraft registered in the State releasing the AOC certificate or a least one leased aircraft provided that the leased aircraft is at its full disposal in compliance with article 83 bis of Chicago Convention. As far as leased aircraft are concerned, authorisations may be granted when aircraft are used by non-EU carriers already holding ENAC's authorisation to exercise traffic rights.

Possono essere autorizzati voli con aeromobili a noleggio se di capacità non sensibilmente superiore a quella degli aeromobili della flotta propria dell'operatore estero titolare dei diritti di traffico.

Qualora un operatore già accreditato intenda utilizzare in wet-lease un aeromobile di un vettore non accreditato, dovrà essere esperita la procedura prevista per i nuovi vettori, di cui ai successivi Artt. 12 e 13.

Eventuali formule di viaggio in aggiunta ovvero in deroga a quelle indicate nel presente regolamento potranno essere autorizzate a seguito di motivata richiesta e sulla base di valutazione complessiva dei rapporti aeronautici con il Paese interessato.

Art. 12 - ACCREDITAMENTO

La richiesta di autorizzazione deve essere preceduta dall'accREDITAMENTO del vettore aereo che intende operare servizi aerei non di linea extracomunitari.

Le compagnie aeree che presentano per la prima volta la domanda per operare in Italia o che non hanno più operato per due stagioni IATA consecutive, per operare servizi aerei non di linea sul territorio nazionale, debbono, se sono compagnie aeree extracomunitarie, essere preventivamente accreditate presso l'ENAC dalle Autorità Aeronautiche del proprio Paese di registrazione attraverso l'invio di una dichiarazione attestante che il vettore è abilitato ad effettuare attività aerea non di linea in campo internazionale, Declaration of Competency.

Alla *Declaration of Competency* debbono essere allegati:

- 1) certificato di operatore aereo (C.O.A.) con allegate le specifiche operative;
- 2) l'indicazione della sede del vettore aereo con indicazione dell'indirizzo postale, telex, fax, e-mail;
- 3) la composizione della flotta con le marche di registrazione di ciascun aeromobile;
- 4) l'indicazione del titolo di utilizzazione dell'aeromobile (se di proprietà, se utilizzato in locazione - dry - o in noleggio - wet-lease) e per ciascun aeromobile il certificato di aeronavigabilità e di registrazione;
- 5) il certificato acustico;
- 6) gli equipaggiamenti ACAS II, EGPWS;
- 7) il certificato di assicurazione, stipulato in conformità al regolamento comunitario 785/2004, secondo l'allegato 3, che dovrà risultare costantemente in corso di validità e depositato agli atti dell'ENAC;
- 8) il programma di sicurezza.

Art. 13 - TERMINI DI PRESENTAZIONE DELLE RICHIESTE

- 1) Le richieste di autorizzazione di voli non di linea extracomunitari da parte di vettori che già operano nel mercato italiano debbono pervenire all'ENAC:
 - a) per i voli tutto compreso, per manifestazioni speciali, per uso proprio, per trasporto merci o posta:
 - 5 (cinque) giorni prima della data programmata per singoli voli;
 - 15 (quindici) giorni nel caso di serie di voli;
 - b) per i voli taxi almeno 24 ore prima;
 - c) per i voli umanitari o di emergenza, con massimo preavviso possibile.
- 2) In caso di utilizzo di aeromobili di grossa dimensione (very large aircraft) i termini sopraindicati vengono elevati di ulteriori 10 (dieci) giorni.
- 3) Per i voli con provenienza da Paesi o zone sottoposti ad ordinanza sanitaria, i termini sopraindicati vengono elevati di:
 - a) 5 (cinque) giorni prima della data del volo nel caso di singoli voli e voli umanitari;
 - b) 30 (trenta) giorni prima dell'inizio dei voli nel caso di serie di voli.

Flights operated by leased aircraft may be authorised provided that the leased aircraft capacity does not considerably exceed that of the aircraft in the fleet of the non-EU carrier holding the traffic rights.

Should an already approved operator wish to use a wet-leased aircraft owned by a non-approved carrier, the procedure set out in the following articles 12 and 13 for new carriers shall be applied.

Possible travel formulas additional or derogating to those listed in the present Regulation might be authorised upon grounded request and overall assessment of current aeronautical relationship with the Country involved.

Art. 12 - ACCREDITATION

Accreditation of air carriers wishing to operate non-scheduled air services from Italy to a third Country must precede the application.

Non-EU air carriers applying for the first time to operate in Italy or which had not been operating during the last two IATA seasons must be previously accredited by the applicant airline's State Aeronautical Authority which shall send ENAC the Declaration of Competence stating that the carrier is entitled to provide non-scheduled international air services.

The following documents shall be enclosed with the *Declaration of Competency*:

- 1) copy of the Air Operator Certificate, AOC with operating specifications;
- 2) carrier headquarters, mail address, telex, fax, e-mail;
- 3) fleet composition and registration marks of each aircraft;
- 4) entitlement to use the aircraft (if owned or dry/wet-leased) and for every single aircraft registration and airworthiness certificate;
- 5) noise certificate;
- 6) ACAS II and EGPWS equipments;
- 7) insurance certificate, kept permanently valid and served to ENAC, issued according to the attached form (Enclosure 3), which shall comply with EC Regulation 785/04;
- 8) safety programme.

Art. 13 - DEADLINE FOR SUBMISSION OF THE APPLICATION

- 1) Carriers already operating in the Italian market and wishing to carry out non-scheduled air services on routes between Italy and third Countries shall submit to ENAC:
 - a) all inclusive charter flights, special events, own-use, carriage of freight and mail:
 - 5 (five) days before the single flight;
 - 15 (fifteen) days in advance in case of series of flights;
 - b) taxi flights: at least 24 hours in advance;
 - c) humanitarian and emergency flights: as early as possible.
- 2) Should wide-bodied aircraft be used additional 10 days are required.
- 3) Flights from Countries or areas subject to health ordinance, additional:
 - a) 5 days before the flight in case of single and humanitarian flights;
 - b) 30 days in advance in case of series of flights.

- 4) Per il trasporto di merci classificate i termini indicati al punto 1),a) vengono elevati di ulteriori 15 (quindici) giorni.

Art. 14 - DOCUMENTAZIONE

Alla richiesta di autorizzazione deve essere allegata la seguente documentazione:

- 1) Per i voli tutto compreso e per i voli per manifestazioni speciali:
 - a) copia del contratto di noleggio;
 - b) copia del materiale pubblicitario.
- 2) Per i voli per uso proprio e per i voli per il trasporto di merci:
 - a) copia del contratto di noleggio;
 - b) dichiarazione del noleggiatore in merito all'assunzione a proprio carico del costo del noleggio per i voli per uso proprio.
- 3) La richiesta di autorizzazione per il trasporto di materiale esplosivo, armi e munizioni deve essere corredata dalla seguente documentazione:
 - a) copia del contratto di noleggio;
 - b) originale o copia autenticata dell'autorizzazione rilasciata dagli altri Ministeri e/o Enti interessati per il trasporto delle merci in oggetto, ove previsto;
 - c) dichiarazione attestante che il materiale di cui si richiede l'autorizzazione al trasporto è esattamente quello indicato nelle autorizzazioni rilasciate di cui al precedente punto b);
 - d) copia dell'autorizzazione rilasciata dalle autorità aeronautiche di provenienza e/o di destinazione della merce.

Art. 15 - AUTORIZZAZIONE DI NUOVI VETTORI

La domanda di autorizzazione all'esercizio dei diritti di traffico charter da parte di nuovi vettori aerei extracomunitari, deve essere presentata con un preavviso di almeno 45 (quarantacinque) giorni, corredata dalla documentazione necessaria per l'accreditamento e, per le verifiche SAFA, dal Foreign Operator Questionnaire (allegato 5), debitamente compilato e convalidato dalle Autorità Aeronautiche del paese di appartenenza del vettore richiedente.

L'ENAC potrà disporre una visita ricognitiva presso la base delle operazioni e della struttura tecnica nel Paese di appartenenza del vettore prima del rilascio dell'autorizzazione ad effettuare voli in Italia.

Art. 16 - PROCURA DI RAPPRESENTANZA

Per la presentazione della richiesta di autorizzazione, qualora il richiedente sia un soggetto diverso dal legale rappresentante della società aerea, deve essere depositata all'ENAC la copia autenticata o l'originale della procura di rappresentanza rilasciata dal vettore medesimo in suo favore, legalizzata da un pubblico notaio.

Qualora lo Stato di registrazione del vettore non aderisca alla Convenzione dell'Aia, la firma del notaio deve essere legalizzata dal Consolato italiano più vicino.

Art. 17 - COORDINAMENTO DEGLI ORARI DI SCALO

Gli esercenti dei servizi non di linea, sia nazionali che stranieri, devono osservare tutte le condizioni operative prescritte in via generale o specifica, nonché le disposizioni amministrative vigenti emanate dall'ENAC in materia di coordinamento degli orari di scalo ai fini della ricettività aeroportuale (clearance).

Gli orari di scalo sugli aeroporti coordinati ai sensi dell'art. 2 del Reg. CE n. 793/2004, devono essere preventivamente coordinati ed assentiti da Assoclearance.

In Italia sono coordinati gli aeroporti di Bergamo/Orio al Serio, Bologna/Borgo Panigale, Catania/Fontanarossa, Cagliari/Elmas, Firenze/Peretola, Lampedusa (per la stagione estiva) Milano/Linate, Milano/Malpensa, Napoli/Capodichino, Palermo/Punta Raisi, Pantelleria (per la stagione estiva), Pisa/S.Giusto, Roma/Ciampino, Roma/Fiumicino, Torino/Caselle, Venezia/Tessera.

- 4) As for carriage of classified cargo 15 days additional to the terms mentioned in 1),a) above are required.

Art. 14 - DOCUMENTARY REQUIREMENTS

The application shall be supplemented with the following documents:

- 1) Inclusive tour charter and special events flights:
 - a) copy of the lease agreement;
 - b) copy of the advertising material.
- 2) Own-use and cargo flights:
 - a) copy of the lease agreement;
 - b) for own-use charters, lessee's declaration to take the responsibility for the payment of the flight.
- 3) Carriage of explosives, weapons and munitions:
 - a) copy of the lease agreement;
 - b) original document or certified copy of the authorisation/s granted by other Ministries and/or public authorities concerned, whenever required;
 - c) declaration stating that the materials for which the authorisation has been requested is exactly the same listed in the authorisation/s cited in point b) above;
 - d) copy of the authorisation granted by the Aeronautical Authorities of origin and/or destination of the freight.

Art. 15 - AUTHORISATIONS OF NEW CARRIERS

The application of new non-EU carriers to exercise charter traffic rights shall be submitted at least 45 (forty-five) days in advance, supported by the necessary documentation for accreditation and, as far as SAFA inspections are concerned, with the duly filled Foreign Operator Questionnaire (enclosure 5) validated by the Aeronautical Authorities of the applicant.

ENAC shall have the faculty to arrange inspections at the applicant's operational headquarters and maintenance centres in the Country where the applicant is registered, before granting the authorisation to operate flights to Italy.

Art. 16 - POWER OF ATTORNEY

When the applicant is a subject other than the legal representative of the carrier the original document or a certified copy of the power of attorney, released in its favour and endorsed by a notary, shall be submitted to ENAC.

Should the country of the carrier not be a signatory state of The Hague Convention, notary's signature shall be certified by the nearest Italian consulate.

Art. 17 - AIRPORT SCHEDULE COORDINATION

Foreign and national carriers operating non-scheduled air services shall comply with all the operational prescriptions required in general or specific terms, as well as with all the administrative regulations in force issued by ENAC as regards to airport timetable coordination for receptivity purposes (clearance).

Slots on coordinated airports according to article 2, EC Regulation 793/2004 shall be priorly coordinated and allocated by Assoclearance.

In Italy the following are coordinated airports: Bergamo/Orio al Serio, Bologna/Borgo Panigale, Catania/Fontanarossa, Cagliari/Elmas, Firenze/Peretola, Lampedusa (in summer), Milano/Linate, Milano/Malpensa, Napoli/Capodichino, Palermo/Punta Raisi, Pantelleria (in summer), Pisa/S.Giusto, Roma/Ciampino, Roma/Fiumicino, Torino/Caselle, Venezia/Tessera.

Gli orari di scalo sui restanti aeroporti italiani devono essere preventivamente coordinati con le Direzioni Aeroportuali e con le Società di gestione.

Art. 18 - IMPIEGO AEROMOBILI GROSSE DIMENSIONI

Il rilascio dell'autorizzazione da parte dell'ENAC per l'impiego di aeromobili di particolari dimensioni (aeromobili di classificazione ICAO superiore a quella dell'aeroporto di scalo) è subordinato al preventivo nulla osta della Direzione Centrale Regolazione Aeroporti - Direzione Operatività e Certificazione Aeroporti, sulla base dello studio aeronautico comparativo, predisposto dal vettore e dalla società di gestione aeroportuale, sentito il parere della Direzione di Aeroporto interessata.

Il termine di preavviso è quello indicato nell'Art. 13, punto 2).

Art. 19 - AEROPORTI ABILITATI

Gli aeromobili provenienti dall'estero possono approdare soltanto negli aeroporti abilitati secondo le norme doganali e sanitarie, salvo quanto previsto dagli accordi internazionali e salvo speciale autorizzazione del Ministero dei trasporti, sentite le amministrazioni interessate.

Si considera proveniente dall'estero l'aeromobile che entra nel territorio doganale dell'Unione europea.

L'ENAC, quando lo richiedono motivi di sicurezza per la navigazione o di ordine sanitario, ovvero gravi motivi di pubblico interesse, vieta o limita l'utilizzazione degli aerodromi.

Il gestore aeroportuale segnala all'ENAC le variazioni di agibilità e funzionalità degli impianti e dei servizi aeroportuali che possono determinare l'adozione dei provvedimenti previsti al primo comma.

Ai sensi del Regolamento sanitario internazionale vigente, gli aeroporti di Roma/Fiumicino, Roma/Ciampino e gli aeroporti di Milano/Malpensa e Milano/Linate sono designati come aeroporti sanitari.

Per i voli programmati in arrivo da uno Paese o da zone sottoposti ad Ordinanza Sanitaria su un aeroporto non sanitario, l'ENAC Direzione Licenze di esercizio invia al Ministero della Salute e all'Ufficio di Sanità Aerea (U.S.M.A.) territorialmente competente, l'operativo dei voli per l'acquisizione del nulla osta.

I termini di preavviso richiesti dal Ministero della Salute sono quelli indicati nell'Art. 13, punto 3).

Art. 20 - CANCELLAZIONI DI VOLI

Le imprese esercenti devono notificare, con la massima tempestività, eventuali cancellazioni di voli ai passeggeri, all'ENAC - Direzione Licenze di Esercizio, nonché alle Direzioni degli aeroporti interessati ed all'Assoclearance per gli aeroporti coordinati.

Art. 21 - COMUNICAZIONI E RICHIESTE

Le richieste di autorizzazione devono essere inoltrate all'ENAC.

Qualora l'esercente appartiene ad uno Stato che richiede la presentazione della richiesta per via diplomatica, le richieste di autorizzazione dei vettori di quello Stato, per ragioni di reciprocità, devono essere inoltrate al Ministero Degli Affari Esteri.

La procedura per via diplomatica si applica altresì anche ai vettori di Stati assoggettati ad embargo internazionale.

Le richieste di autorizzazione devono contenere le seguenti informazioni:

- 1) la ragione sociale, la sede legale, l'indirizzo e la nazionalità della società aerea esercente;
- 2) il nominativo, l'indirizzo e l'attività del noleggiatore;
- 3) il tipo, la capacità e la proprietà dell'aeromobile, con la precisazione - nel caso di impiego di aeromobile di proprietà di terzi - del titolo giuridico di utilizzazione dell'aeromobile stesso (dry o wet lease) e delle marche di registrazione;
- 4) il percorso completo del volo con l'indicazione degli scali di imbarco e di sbarco, gli eventuali scali intermedi non commerciali; nonché le tratte a vuoto;

Slots on the other Italian airports shall be priorly coordinated with Airport Directorates and managing bodies.

Art. 18 - USE OF WIDE-BODIED AIRCRAFT

The issue of authorisations for use of aircraft classified by ICAO as larger than airport specifications is subject to clearance of Direzione Centrale Regolazione Aeroporti - Direzione Operatività e Certificazione Aeroporti, based on the findings of the aeronautical comparative survey worked out by the carrier and by the airport managing body, consulted the Airport Directorate concerned.

The term of notice is that set out in article 13, subparagraph 2).

Art. 19 - CERTIFIED AIRPORTS

Aircraft arriving from abroad may land only on airports certified according to customs and health regulations, except what provided for in international agreements or except special authorisation granted by the Ministry of Transport, consulted the Administrations concerned.

An aircraft is considered as arriving from abroad when entering the customs territory of the EU.

If required by safety, security, health or any other reasons of serious public interest, ENAC prohibits or restrains the use of airports.

The managing body of the airport reports to ENAC any changes affecting airport accessibility and performance that can give rise to the measures referred to in the first paragraph of this article.

Under International Health Regulation in force the following airports are designated as sanitary airports: Roma/Fiumicino, Roma/Ciampino, Milano/Malpensa, and Milano/Linate.

As for flights arriving from Countries or areas falling under an health ordinance in force on a non-sanitary airport, ENAC, Direzione Trasporto Aereo, in order to get the permit refers the flight plan to the Ministry of Health and to the Aviation Health Office (U.S.M.A.) having territorial jurisdiction.

The terms of notice requested by the Ministry of Health are those set out in article 13, subparagraph 3).

Art. 20 - FLIGHT CANCELLATIONS

Carriers shall notify, in due course, passengers, ENAC - Direzione Trasporto Aereo - Airport Directorates concerned and Assoclearance for coordinated airports, possible cancellations of flights.

Art. 21 - CONTACTS

Applications shall be submitted to ENAC.

If the applicant belongs to a Country requiring applications to be submitted through diplomatic channels, the application, for reciprocity reason, shall be submitted to the Ministry of Foreign Affairs.

The procedure through diplomatic channels applies also to carriers belonging to internationally embargoed Countries.

Application shall supply the following information:

- 1) company name, registered office, address and nationality of the operating airline;
- 2) name, address and activity performed by the charterer;
- 3) type, capacity, and ownership of the aircraft, indicating in case of aircraft not owned by the applicant whether said aircraft is at disposal through a dry or wet-lease agreement, as well as registration marks;
- 4) entire routing, embarkation and disembarkation airports, intermediate non commercial stops if any and ferry stretches;

- 5) la rotta, la data e l'ora di partenza e di arrivo previste; in merito agli orari il vettore formula una dichiarazione di conformità che gli orari indicati sono quelli attribuiti da Assoclearance, ovvero quelli concordati con le società di gestione aeroportuale per gli aeroporti non coordinati;
- 6) il tipo del volo corredato dalla pertinente documentazione come specificato alle lettere a), b), c), d) dell'articolo 2;
- 7) la precisazione del numero dei passeggeri da imbarcare o da sbarcare;
- 8) la natura e la quantità delle merci trasportate per i voli cargo.

Le suddette informazioni devono essere fornite anche da parte dei vettori comunitari che sono tenuti a notificare alle Direzioni aeroportuali con copia all'ENAC i propri voli, le eventuali variazioni operative e le cancellazioni.

Art. 22 - MODIFICHE OPERATIVE

La comunicazione delle modifiche operative deve essere inviata alla Direzione Aeroportuale interessata ed in copia alla Sede Centrale esclusivamente nei casi di:

- 1) sostituzione dell'aeromobile con altro di capacità simile o inferiore, qualora la sostituzione riguardi un volo da operarsi originariamente con un velivolo a grande capacità, ed a condizione che la capacità complessiva sia simile o inferiore a quella del velivolo sostituito;
- 2) inserimento di uno scalo intermedio per scopi non commerciali o tecnici, nel rispetto dei limiti di agibilità dell'aeroporto interessato e di tutte le condizioni operative prescritte;
- 3) sostituzione dell'aeroporto estero di provenienza o di destinazione nelle tratte di posizionamento;
- 4) unificazione di voli distinti, anche con aeromobili a grande capacità, qualora si tratti di voli per il trasporto di passeggeri originanti dall'estero e a condizione che la capacità complessiva sia simile o inferiore a quella dei velivoli sostituiti, nel rispetto dei limiti di agibilità degli aeroporti interessati e di tutte le condizioni operative prescritte.

Nei casi sopracitati i vettori aerei devono comunque osservare le eventuali limitazioni di trasporto (passeggeri - merci) contenute nelle autorizzazioni e/o nelle prese d'atto.

Le variazioni degli orari di scalo dovranno essere direttamente coordinate con l'Assoclearance (ROMSPXH), per quanto riguarda gli aeroporti coordinati e previo coordinamento con il gestore aeroportuale e la Direzione di Aeroporto per i rimanenti aeroporti.

Art. 23 - CONTROLLI SUI SERVIZI AEREI NON DI LINEA

I controlli sul rispetto delle disposizioni del presente regolamento sono effettuati sia prima che durante l'esercizio delle attività soggette ad autorizzazione.

L'ENAC centrale è preposta ai controlli preventivi da svolgersi sulle richieste di autorizzazione o delle prese d'atto.

Gli organi territoriali dell'ENAC sono preposti ai controlli in sede aeroportuale da svolgersi nel corso dell'esercizio dei voli autorizzati.

In base all' Art. 801 del C.d.N. (controllo degli aeromobili), l' ENAC effettua visite di controllo sugli aeromobili in base ai programmi nazionali e comunitari e verifica i documenti di bordo obbligatori.

L'ENAC vieta la partenza degli aeromobili (Art. 802 del C.d.N.) quando, a seguito dei controlli previsti dall'Art. 801, emergono situazioni di pregiudizio per la sicurezza della navigazione aerea, nonché quando risultano violati gli obblighi previsti dalle norme di polizia e per la sicurezza della navigazione, ovvero quando risulta accertato dalle autorità competenti che l'esercente ed il comandante non hanno adempiuto agli obblighi previsti dalla normativa di interesse pubblico in materia sanitaria e doganale.

L'ENAC, anche su segnalazione del gestore aeroportuale o della società ENAV, vieta altresì la partenza degli aeromobili quando risultano violati gli obblighi relativi al pagamento delle tasse, dei diritti e dei corrispettivi dovuti, comprese le tariffe spettanti alla società ENAV.

- 5) estimated date and time of departure and arrival: carriers are required to state that the shown timetable is compliant with the authorisations granted by Assoclearance or, in case of operations on non-coordinated airports, by the competent Airport Directorate/managing body;
- 6) type of flight supplemented with the relevant documentation as set out in article 2, points a), b) and c);
- 7) number of passengers;
- 8) nature and quantity of freight carried.

The above information shall also be supplied by EU carriers which are required to notify Airport Directorates (copy to ENAC) their schedules, possible changes and cancellations.

Art. 22 - OPERATIONAL CHANGES

Operational changes shall be submitted to the Airport Directorate concerned (copy to ENAC headquarters) in the following cases only:

- 1) replacement of one aircraft with another one offering similar or lower capacity when the flight was due to be operated with a wide-bodied aircraft provided that the overall capacity is lower than or equal to that of the replaced aircraft;
- 2) provision of an intermediate stop for non-traffic or technical reasons, provided that airport accessibility and all relevant regulations are complied with;
- 3) change of the foreign origin or destination airport on positioning flights;
- 4) unification of separate flights even with wide-bodied in case of flights planned for the carriage of passengers originating abroad when they carry passengers leaving from abroad and provided that overall capacity is similar to or lower than that offered by the replaced aircraft and that airport accessibility rules and all relevant operational regulations are complied with.

In the aforesaid circumstances air carriers have to comply with all possible carriage limitations (passengers - cargo) set out in permits or acknowledgments.

Slots modifications shall be coordinated directly with Assoclearance (ROMSPXH) as far as coordinated airports are concerned and with the relevant Airport Directorate and managing body in the other airports.

Art. 23 - CONTROLS ON NON-SCHEDULED AIR SERVICES

Controls over the compliance with this Regulation are carried out both before and during the activities subject to authorisation.

ENAC headquarters are in charge to previously control the requests of authorisations.

Local ENAC offices are in charge of airport controls to be carried out during the activity of the authorised flights.

On the basis of article 801 of the Italian Navigation Code (Controls on aircraft), ENAC carries out inspections on aircraft according to national and EU programmes and checks out mandatory documentation on board.

ENAC prevents aircraft from taking off (article 802 Italian Navigation Code) when, following controls referred to in article 801, circumstances jeopardising air safety arise, when police, and safety regulations are infringed as well as in case it is ascertained by the Authorities in charge that the operating carrier and the captain did not abide to the obligations provided for by the rules of public interest in the fields of health and customs.

ENAC, also as a result of reporting from the airport managing body or ENAV, forbids the departure of aircraft when obligations related to payment of taxes, charges and compensations (including those owed to ENAV) are infringed.

Sull'attività non di linea sono direttamente applicabili le normative amministrative di sicurezza e di tutela dei passeggeri emanate ed emanande dall'Unione Europea (in particolare si richiamano il Regolamento 2111/2005, e le successive modificazioni/integrazioni ed il Regolamento 261/2004) nonché del Codice della Navigazione.

Art. 24 - SANZIONI

Per l'inosservanza delle disposizioni del presente regolamento saranno applicate le sanzioni previste dalla normativa in vigore.

Art. 25 - TARIFFAZIONE ENAC

Il rilascio dei diritti di traffico è soggetto a tariffazione ai termini del Regolamento E.N.A.C. sulle tariffe.

Art. 26 - ENTRATA IN VIGORE

Il presente regolamento entrerà in vigore il giorno successivo a quello di pubblicazione sul sito ENAC.

Non-scheduled air services are regulated by EU administrative rules on safety and passengers' rights already in force or which will enter into in force (in particular EC Regulation 2111/2005 and subsequent amendments and EC Regulation 261/2004) as well as by the rules of the Italian Navigation Code.

Art. 24 - SANCTIONS

In case of infringement of this Regulation the relevant sanctions set out in the provisions in force shall apply.

Art. 25 - ENAC CHARGES

The release of traffic rights is subject to charges, in accordance with the relevant ENAC Regulation.

Art. 26 - ENTRY INTO FORCE

This Regulation shall come into force as of the day after the date of publication on ENAC web- site.

Allegato 1/Enclosure 1

RICHIESTA AUTORIZZAZIONE PER TRASPORTO PASSEGGERI Application form for passengers traffic rights	
TO	
FROM	
Reference nr.	
COMPAGNIA-NAZIONALITA' Operator/nationality	
NUMERO VOLO Flight number	
PERCORSO PIANIFICATO Planned route	
DATA DEL VOLO Date of flight	
AEROMOBILE/Tipo/Registrazione/Proprietà/Equipaggiamenti/Autorizzazioni Aircraft/Type/Registration/Ownership/Equipment (ACAS II EGPWS)/Special approvals (transport of dangerous goods etc.)	
TIPO DEL VOLO Type of flight	
DIRITTI TRAFFICO Traffic rights	
NOLEGGIATORE Charterer	
INFORMAZIONI TECNICHE Validità Certificato Operatore Aereo Certificato di assicurazione Technical Information Air Operator Certificate number/validity E.U.Reg.785/2004 Insurance Certificate number/validity	
NUMERO AUTORIZZAZIONE RILASCIATA Clearance number	
VALIDITA' DAL	AL
Validità from/to	
NOTE/Information	
FIRMA/Signature	

Allegato 2/Enclosure 2

RICHIESTA AUTORIZZAZIONE PER TRASPORTO MERCI Application form for cargo traffic rights	
TO	
FROM	
Reference nr.	
COMPAGNIA-NAZIONALITA' Operator/nationality	

<p>NUMERO VOLO Flight number</p> <p>PERCORSO PIANIFICATO Planned route</p> <p>DATA DEL VOLO Date of flight</p> <p>AEROMOBILE/Tipo/Registrazione/Proprietà/Equipaggiamenti/Autorizzazioni Aircraft/Type/Registration/Ownership/Equipment (ACAS II EGPWS)/Special approvals (transport of dangerous goods etc.)</p> <p>TIPO DEL VOLO Type of flight</p> <p>DIRITTI TRAFFICO Traffic rights</p> <p>NOLEGGIATORE/MITTENTE/DESTINATARIO Charterer/Consignor/Consignee</p> <p>INFORMAZIONI TECNICHE Validità Certificato Operatore Aereo Certificato di assicurazione Technical Information Air Operator Certificate number/validity E.U.Reg.785/2004 Insurance Certificate number/validity</p>
<p>NUMERO AUTORIZZAZIONE RILASCIATA Clearance number</p> <p>VALIDITA' DAL AL Validità from/to</p> <p>NOTE/Information</p>
<p>FIRMA/Signature</p>

Allegato 3/Enclosure 3

Insurance Company (Headed paper)

Address Ph. Fax. e.mail

Date,.....

INSURANCE CERTIFICATE Air Carriers Aviation Liabilities pursuant to E.U. Regulation 785/2004

This is to certify we in our capacity as Insurer, duly authorized by the competent national Authority of (State)..... have placed insurance policy nr(s)..... Of aviation specific liability insurance in respect of passengers, baggage, cargo and third parties as follows when operating within, into and out of Italy:

Insured Airline..... Policy period: starting..... ending..... Geographical limitation.....

Such Insurance is subject to a Combined Single Limit of Liability that is sufficient to cover the sum of the followings amounts:

Minimum liability in respect of each passenger: SDR 250.000
Minimum liability in respect of baggage per passenger: SDR 1.131
Minimum liability in respect of each kg of cargo: SDR 19

Third party minimum liability for each and every aircraft, per accident covering also damages due to risks of war or terrorism:

- SDR..... covering all owned fleet of the carrier
or
SDR..... covering all fleet of the carrier both owned and operated
or
if the minimum amount coverage is related to the single aircraft:

Table with 3 columns: Aircraft type, Registration, Third Party Minimum Insurance. Includes SDR values and a note for additional aircraft.

All the minimum liability amounts stated above also cover damage due to the risks of war, terrorism, hi-jacking, acts of sabotage, unlawful seizure of aircraft and civil commotion as per Clause AVN52E. Third party cover under AVN52E is subject to an aggregate limit which may be placed over two separate policies as indicated by the policy numbers above.

In case of insurance interruption or modification of the minimum liability amounts before the above expiry date, the insurer will have to notify ENAC the cancellation or variation of the contract.

It is further certified that no clause in the referred policy(ies) contains any term or condition limiting the provisions stated in the E.C. Regulation 785/2004 minimum sums insured legally required as amended / updated by subsequent regulations, specified as above.

Insurers stamp and Signature
(name)
(position)

Allegato 4/Enclosure 4

Broker Header

Date.....

INSURANCE CERTIFICATE
Air Carriers Aviation Liabilities pursuant to E.U. Regulation 785/2004

This certificate cancels and replaces any existing Insurance Certificate issued to ENAC in the name of the Insured Airline.

This is to certify that we, in our capacity as Insurance Broker have placed insurance policy nr(s) _____ of aviation specific liability insurance in respect of passengers, baggage, cargo and third parties as follows when operating within, into and out of Italy with certain Insurers, whose name and participation are held on file by us, who have each authorized us to issue this Certificate on their behalf

**Insured
Airline** _____

Policy period: starting _____ ending _____
 Geographical limitation _____

Such Insurance is subject to a Combined Single Limit of Liability that is sufficient to cover the sum of the followings amounts:

Minimum liability in respect of each passenger :	SDR	250.000
Minimum liability in respect of baggage per passenger:	SDR	1.131
Minimum liability in respect of each kg of cargo :	SDR	19

Third party minimum liability for each and every aircraft, per accident covering also damages due to risks of war or terrorism:

- SDR _____ covering all attached owned fleet of the carrier
or
 SDR _____ covering all fleet of the carrier both owned and operated
or

if the minimum amount coverage is related to the single aircraft:

Aircraft type Insurance	Registration	Third Party Minimum
_____	_____	SDR
_____	_____	SDR
_____	_____	SDR

(additional aircraft to be detailed in attachment)

All the minimum liability amounts stated above also cover damage due to the risks of war, terrorism, hi-jacking, acts of sabotage, unlawful seizure of aircraft and civil commotion as per Clause AVN52E. Third party cover under AVN52E is subject to an aggregate limit which may be placed over two or more separate policies as indicated by the policy numbers above. All the above risks are insured within their specific terms and conditions of coverage. The above mentioned policy(ies) is/are in accordance with the Regulation (EC) 785/2004 minimum sums insured legally required as amended / updated by subsequent regulations, specified as above.

In case of insurance interruption or modification of the minimum liability amounts before the above expiry date, the insurer will have to notify ENAC the cancellation or variation of the contract

It is further certified that the above mentioned policy(ies) comply with the requirements of regulation (CE) 785/2004 and Art.798 of the Italian Air Navigation Code, recognising that, as stated above, cover under AVN52E may be provided by two or more separate policies to provide the required minimum liability amount.

Signed on behalf of Subscribing Insurers

 (name)

 (position)

REF: ENAC 31/10/2007 (revised)



ENTE NAZIONALE DELL'AVIAZIONE CIVILE
ITALIAN CIVIL AVIATION AUTHORITY

FOQ - Foreign Operator Questionnaire

Il questionario è disponibile:

The questionnaire is available at:

http://www.enac.gov.it/repository/contentmanagement/information/n1883354636/allegato_3_foq.pdf

Indirizzi e dettagli per la notifica e le autorizzazioni

Enquiry and contact details for notifications and authorisations

ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
Direzione Centrale Regolazione Economica
Direzione Trasporto Aereo
Viale del Castro Pretorio 118
00185 Roma
Tel. +39 06 44596260
fax +39 06 44596551
email: Authorisation request for charter air services: charter.permits@enac.gov.it

4 VOLI PRIVATI

- 4.1** Il piano di volo viene accettato quale adeguata notifica anticipata dell'arrivo dell'aeromobile in entrata. La sua notifica deve essere trasmessa in modo che possa essere ricevuta dalle Autorità pubbliche interessate non più tardi di due ore prima dell'arrivo. L'atterraggio deve essere effettuato sull'aeroporto internazionale precedentemente designato.

Per gli aeromobili appartenenti a Paesi non aderenti all'ICAO, o che pur facendone parte esigono la presentazione di una richiesta preventiva, e per gli aeromobili che intendono effettuare scali in uno o più aeroporti militari italiani aperti al traffico aereo civile internazionale, con determinate restrizioni, è prescritta una speciale autorizzazione da richiedere ad una delle Autorità previste in GEN 1.6 art. 51, non più tardi di 5 giorni prima dell'entrata nello spazio aereo italiano.

La richiesta deve contenere i dati indicati in GEN 1.6 art. 51 punti 1), 2), 3), 4), 5), 6) e 7).

- 4.2 Documentazione prescritta per le operazioni di scalo dell'aeromobile**

Quella prevista nella nota del paragrafo 2.2.

5 MISURE DI SANITÀ PUBBLICA APPLICATE AI VOLI PROVENIENTI DA PAESI EXTRA UE O DA ZONE SOTTOPOSTE A MISURE SANITARIE

- 5.1 Modalità operative per rotte extracomunitarie di vettori ed operatori di Aviazione Generale**

Non sono prescritte misure di sanità pubblica nei riguardi di aeromobili in arrivo in Italia, salvo per gli aeromobili provenienti da Paesi extra UE o da zone sottoposte ad ordinanza sanitaria.

Nei confronti di tutti gli aeromobili civili provenienti da paesi extra UE sono previste le misure di cui al Regolamento Sanitario Internazionale del 25/05/2005 entrato in vigore in Italia il 15/06/2007.

Gli aeromobili provenienti da paesi extra UE possono atterrare negli aeroporti sanitari o in quelli autorizzati, presentando apposita richiesta all'Enac - Direzione Sviluppo Trasporto Aereo - e comunicando l'operativo dei voli nel rispetto dei seguenti termini:

- almeno 15 gg. prima dell'inizio dei voli nel caso di serie di voli;
- almeno 5 gg. prima della data del volo nel caso di singoli voli;
- il prima possibile nel caso di voli umanitari.

Enac comunica tempestivamente al Ministero della Salute l'operativo dei voli ricevuti.

Gli operatori di Aviazione Generale sono tenuti a comunicare il piano di volo per le rotte extra UE direttamente al Ministero della Salute (l.vellucci@sanita.it, v.costanzo@sanita.it, a.giardinelli@sanita.it) oltre che all'ENAV e alla Società di Gestione aeroportuale.

Nel caso in cui l'OMS segnali un evento che possa rappresentare un'emergenza di sanità pubblica di rilevanza internazionale o in tutti i casi in cui la valutazione del rischio di diffusione di malattie trasmissibili da particolari aree geografiche indichi l'opportunità di ulteriori controlli o misure, il Ministero della Salute - Direzione Generale della Prevenzione può chiedere l'implementazione di misure di sanità pubblica e/o misure di dirottamento del traffico aereo proveniente dalle zone interessate dall'evento sugli aeroporti designati come sanitari.

Gli aeroporti sanitari sono: Roma/Fiumicino, Roma/Ciampino, Milano/Malpensa e Milano/Linate.

Gli aeroporti autorizzati sono: Alghero/Fertilia, Ancona/Falconara, Bari/Palese, Bergamo/Orio al Serio, Bologna/Borgo Panigale, Bolzano, Brindisi/Casale, Cagliari/Elmas, Catania/Fontanarossa, Cuneo/Levaldigi, Firenze/Peretola, Forlì, Genova/Sestri, Lamezia Terme, Napoli/Capodichino, Olbia/Costa Smeralda, Palermo/Punta Raisi, Parma, Perugia/S. Francesco, Pescara, Pisa, Reggio Calabria, Rimini, Torino/Caselle, Trapani/Birgi, Treviso/Sant'Angelo, Trieste/Ronchi dei Legionari, Venezia/Tessera, Verona/Villafranca.

Gli aeroporti sanitari e autorizzati sono individuati dal Ministero della Salute tra quelli che soddisfano i requisiti essenziali di capacità previsti nell'Allegato I.b del Regolamento Sanitario Internazionale.

PRIVATE FLIGHTS

The flight plan is accepted being considered as advanced notification of the arrival of the incoming aircraft. Such notification must be transmitted so as to reach the public Authorities concerned not later than two hours prior to arrival. The landing shall be made at the international airport previously selected.

For aircraft belonging to a non ICAO Member Country, or although member State, still requires the submission of an advanced request for similar aircraft, and for aircraft that intend to make stops in one or more Italian military airports open to international civil air traffic operations, with certain restrictions, an advanced authorization is required; the request for such authorization shall be submitted to the authorities mentioned in GEN 1.6 art. 51, not less than 5 days before the date of operation of the flight.

The request shall include the information as specified in GEN 1.6 art. 51, POINTS 1), 2), 3), 4), 5), 6) and 7).

Aircraft documents required for operations at airports

The same as in remark paragraph 2.2.

PUBLIC HEALTH MEASURES TO FLIGHTS COMING FROM NON-EU COUNTRIES OR FROM AREAS SUBJECTED TO SANITARY MEASURES**Operative procedures for non-EU routes of General Aviation carriers and operators**

No special Public Health measures are required in respect of aircraft arriving in Italy, except for the aircraft coming from non-EU countries or areas subjected to Sanitary Ordinance.

All civil aircraft coming from non-EU countries are provided with measures as far as the International Sanitary Regulations of May 25, 2005 ratified in Italy on June 15 2007.

Aircraft coming from non-EU countries are permitted to land on airports defined as sanitary by International Sanitary Regulations or on authorized airports. Such aircraft have to submit a request to ENAC - Air Transport Development Department - and to notify their flight schedule as follows:

- at least 15 days before the beginning of flights for series of flights;
- at least 5 days before the date of the flight for single flights;
- as soon as possible for humanitarian flights.

ENAC notify immediately the flight schedules received to the Ministry of Health.

General Aviation operators have to notify their flight plan for non-EU routes directly to the Ministry of Health (l.vellucci@sanita.it, v.costanzo@sanita.it, a.giardinelli@sanita.it) as well as to ENAV and the airport management company.

If the World Health Organization reports an event which may be considered as a public health emergency on an international level, or in all cases when the assessment of the risk of spreading of diseases originating from determined geographic regions recommends the introduction of further inspections or measures, the Ministry of Health - Prevention Central Department - can request the implementation of public health measures and/or deviate flights coming from regions affected by the above-mentioned events on the airports designed as sanitary.

Sanitary airports are: Roma/Fiumicino, Roma/Ciampino, Milano/Malpensa and Milano/Linate.

Authorized airports are: Alghero/Fertilia, Ancona/Falconara, Bari/Palese, Bergamo/Orio al Serio, Bologna/Borgo Panigale, Bolzano, Brindisi/Casale, Cagliari/Elmas, Catania/Fontanarossa, Cuneo/Levaldigi, Firenze/Peretola, Forlì, Genova/Sestri, Lamezia Terme, Napoli/Capodichino, Olbia/Costa Smeralda, Palermo/Punta Raisi, Parma, Perugia/S. Francesco, Pescara, Pisa, Reggio Calabria, Rimini, Torino/Caselle, Trapani/Birgi, Treviso/Sant'Angelo, Trieste/Ronchi dei Legionari, Venezia/Tessera, Verona/Villafranca.

Sanitary and Authorized airports are selected by the Ministry of Health among those which meet the basic requirements pointed out in Attachment I.b of the International Sanitary Regulations.

5.2 Modalità operative in caso di emergenza sanitaria

Durante qualsiasi volo, sia di provenienza europea che extraeuropea, anche già autorizzato, in presenza di passeggeri o membri dell'equipaggio che presentino i seguenti segni e sintomi:

- a) febbre accompagnata da: (i) estrema debolezza (prostrazione); (ii) perdita di lucidità; (iii) tumefazione linfoghiandolare; (iv) colorito giallo della pelle e degli occhi (ittero); (v) tosse o affanno persistente; (vi) sanguinamento inusuale (vii) paralisi;
- b) con o senza febbre: (i) eruzione o eritema cutaneo recente; (ii) vomito persistente o grave; (iii) diarrea persistente o grave; (iv) convulsioni;

Il comandante dell'aeromobile deve dare immediata informazione via radio all'aeroporto di arrivo per attivare l'intervento medico e l'attuazione di eventuali misure sanitarie.

Nessuno, sino a concessione della libera pratica sanitaria, potrà lasciare l'aeromobile né potranno iniziare le operazioni di scarico di merci e bagagli.

Nell'ipotesi di visita sanitaria a bordo del personale USMAF ai fini del rilascio della libera pratica sanitaria, il vettore, o un suo delegato, è chiamato a corrispondere la tariffa prevista dal vigente Decreto del Ministero della Salute per l'intervento, più eventuali maggiorazioni per prestazioni rese fuori orario e/o fuori circuito doganale.

Nei casi sopra descritti, i comandanti sono tenuti a compilare la parte della Dichiarazione Generale dell'aeromobile relativa alle questioni sanitarie prevista dall'Allegato 9 del Regolamento Sanitario Internazionale 2005, da consegnarsi all'Ufficio di Sanità Marittima, Aerea e di Frontiera (USMAF) dell'aeroporto di arrivo.

L'elenco passeggeri deve essere conservato dal vettore per 15 giorni successivi al volo e fornito, su richiesta, al personale dell'USMAF.

L'intera procedura si applica anche ai voli dell'Aviazione Generale.

All'aeroporto di Alghero/Fertilia lo scarico di rifiuti alimentari è proibito per gli aeromobili in arrivo da paesi non appartenenti alla Comunità Europea.

Negli aeroporti di Alghero/Fertilia, Cagliari/Elmas ed Olbia/Costa Smeralda misure per la prevenzione della febbre suina africana proibiscono lo scarico di rifiuti solidi dagli aeromobili provenienti da altre nazioni.

5.3 Certificato di disinsettazione residua

Il Certificato di disinsettazione residua è richiesto per gli aeromobili che provengono direttamente, o previo scalo intermedio, da paesi e territori con aree malariche e da paesi endemici per la febbre gialla.

L'elenco aggiornato dei predetti paesi è pubblicato dall'OMS (World Health Organization - International travel and health)

<http://www.who.int/ith/en/>

Il trattamento di disinsettazione residua (con piretroidi sintetici) può essere eseguito da ditta privata autorizzata utilizzando sostanze, attrezzature e procedure raccomandate dall'OMS. La conformità del trattamento al metodo raccomandato deve essere attestata dall'autorità governativa, identificata nell'USMAF territorialmente competente, che provvede al rilascio del Certificato di avvenuta disinsettazione.

I Certificati di disinsettazione sono normalmente accettati dagli Stati e consentono, quando presentati alle Autorità dei paesi di arrivo, lo sbarco immediato dei passeggeri e dell'equipaggio.

Il Certificato fa parte della documentazione di bordo dell'aeromobile e deve essere presentato, su richiesta, al personale dell'USMAF competente.

La suddetta procedura si applica anche ai voli dell'Aviazione Generale.

Operative procedures in case of health emergency

During any flight coming from European or non-European countries - even if such flight has been authorized for landing - if a passenger or crew member has the following signs or symptoms:

- a) fever associated with: (i) extreme weakness (prostration); (ii) loss of lucidity; (iii) lymphoglandular swelling; (iv) skin and eye yellowish colouring (jaundice); (v) persistent coughing or impaired breathing; (vi) bleeding without previous injury; (vii) paralysis;
- b) with or without fever: (i) skin rash; (ii) persistent vomiting; (iii) persistent diarrhea; (iv) convulsions;

the Pilot in Command shall give immediate information by radio to the arrival airport to activate medical intervention and the prearrangement of whatever sanitary measures may be needed.

Nobody, until concession of the Free Sanitary Practice, will leave the aircraft, nor will the operations of unloading of goods and baggage begin.

In the hypothesis of on-board of the USMAF personnel with a view to the issue of free Sanitary Practice, the carrier, or his delegate, has an obligation to pay the fees envisaged by the current Decree of the Ministry of Health to the Office of aerial Health for the intervention, plus any surcharge for services rendered after hours and/or out of the customs aircraft.

In the cases described above, Pilots in Command are bound to compile the part of the aircraft General Declaration, relative to the sanitary questions prescribed by Attachment 9 of the International Sanitary Regulations 2005, to be handed to the Maritime, Air, and Frontier Health Office (USMAF) at the airport of arrival.

The passenger list has to be kept by the carrier for 15 days after the flight and given, on request, to USMAF staff.

Such procedure is applied also to General Aviation flights.

At Alghero/Fertilia airport waste foodstuffs discharge is prohibited from aircraft arriving from extra European union countries.

At Alghero/Fertilia, Cagliari/Elmas and Olbia/Costa Smeralda airports measures for prevention of African swine fever prohibit discharging solid from aircraft arriving from foreign countries.

Certificate of residual disinsection

The Certificate of residual disinsection is required for aircraft coming directly, or with a stop-over, from countries with malaria-affected areas or from countries affected by a situation of endemic yellow fever.

The updated list of such countries is released by WHO (World Health Organization - International Travel and Health)

http://www.who.int/ith/en

Residual disinsection treatments can be carried out (with synthetic pyrethroids) by an authorized private company with substances, equipment and procedures recommended by WHO. The compliance of the disinsection to the recommended methods has to be certified by the Government Authority (USMAF office responsible for the area) which releases the Certificate of Disinsection.

Certificates of disinsection are usually accepted by States and, when shown to the Authorities of the country of arrival, allow for the immediate landing of passengers and crew members.

The Certificate is part of the aircraft board documentation and has to be shown on request of the USMAF staff responsible for the area.

Such procedure is applied also to General Aviation flights.