

Bruxelles, 10 settembre 2026
(OR. en)

12992/26

AVIATION 130
DELECT 141

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	8 settembre 2026
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	C(2026) 6142 final
Oggetto:	REGOLAMENTO DELEGATO (UE) .../... DELLA COMMISSIONE del 8.9.2026 che modifica il regolamento (UE) n. 965/2012 per quanto riguarda i limiti dei tempi di volo e di servizio e i requisiti relativi ai tempi di riposo per le operazioni di aerotaxi, servizio medico di emergenza e con un solo pilota

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento C(2026) 6142 final.

All.: C(2026) 6142 final



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 8.9.2026
C(2026) 6142 final

REGOLAMENTO DELEGATO (UE) .../... DELLA COMMISSIONE

del 8.9.2026

che modifica il regolamento (UE) n. 965/2012 per quanto riguarda i limiti dei tempi di volo e di servizio e i requisiti relativi ai tempi di riposo per le operazioni di aerotaxi, servizio medico di emergenza e con un solo pilota

(Testo rilevante ai fini del SEE)

RELAZIONE

1. CONTESTO DELL'ATTO DELEGATO

Il presente atto delegato mira a stabilire norme armonizzate in materia di limiti dei tempi di volo e di servizio e di requisiti relativi ai tempi di riposo per le operazioni di aerotaxi, di servizio medico di emergenza e di trasporto aereo commerciale a pilotaggio singolo.

Il presente atto delegato mira inoltre ad attenuare i rischi legati all'accumulo di livelli inaccettabili di affaticamento dell'equipaggio e a introdurre un quadro giuridico armonizzato per la gestione dell'affaticamento adattato a tali operazioni, garantendo parità di condizioni e un livello uniforme di sicurezza dell'aviazione civile in tutta l'Unione.

2. CONSULTAZIONI PRECEDENTI L'ADOZIONE DELL'ATTO

Conformemente all'articolo 128, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2018/1139⁽¹⁾, prima dell'adozione di un atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.

Il presente progetto di atto delegato è stato presentato al gruppo di esperti in materia di sicurezza aerea, di cui fanno parte rappresentanti degli Stati membri, durante la riunione del GG/MM/AA.

Il presente progetto di atto delegato si basa sul parere n. 02/2026 dell'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea (AESA), il cui contenuto era stato inizialmente oggetto di consultazione pubblica mediante l'avviso di proposta di modifica (NPA) 2017-17 e successivamente presso gli organi consultivi dell'AESA mediante l'NPA 2024-106.

3. ELEMENTI GIURIDICI DELL'ATTO DELEGATO

L'articolo 32, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1139 conferisce alla Commissione il potere di adottare atti delegati, conformemente all'articolo 128 di tale regolamento, che stabiliscono norme dettagliate riguardanti le condizioni che devono soddisfare gli operatori e i membri dei loro equipaggi in materia di limiti dei tempi di volo e di servizio, nonché i requisiti relativi ai tempi di riposo per gli equipaggi, così come riguardanti le condizioni e le procedure relative all'approvazione, da parte delle autorità nazionali competenti, di schemi individuali dei tempi di volo.

Conformemente all'articolo 139, paragrafo 3, del regolamento (UE) 2018/1139, il regolamento (CEE) n. 3922/91² è abrogato a decorrere dalla data di applicazione del presente atto delegato.

⁽¹⁾ [GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1](#), ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>.

⁽²⁾ Regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di requisiti tecnici e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile (GU L 373 del 31.12.1991, pag. 4, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj>).

REGOLAMENTO DELEGATO (UE) .../... DELLA COMMISSIONE

del 8.9.2026

che modifica il regolamento (UE) n. 965/2012 per quanto riguarda i limiti dei tempi di volo e di servizio e i requisiti relativi ai tempi di riposo per le operazioni di aerotaxi, servizio medico di emergenza e con un solo pilota

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio⁽¹⁾, in particolare l'articolo 32, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione⁽²⁾ stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo, compresi i limiti dei tempi di volo e di servizio (FTL) e i requisiti relativi ai tempi di riposo per gli operatori del trasporto aereo commerciale (CAT – commercial air transport) con velivoli utilizzati in operazioni di linea e charter.
- (2) Nell'elaborare i requisiti FTL per gli operatori CAT a norma del regolamento (UE) n. 965/2012, è stato deciso di affrontare la questione dei limiti dei tempi di volo e di servizio e i requisiti relativi ai tempi di riposo per le operazioni di aerotaxi, del servizio medico di emergenza e per le operazioni con un solo pilota in una fase successiva al fine di consentire la raccolta di prove scientifiche in merito ai fattori che incidono sull'affaticamento nel contesto di tali operazioni.
- (3) Conformemente all'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 965/2012, i limiti dei tempi di volo e di servizio e i requisiti relativi ai tempi di riposo per gli operatori CAT di velivoli utilizzati per operazioni di aerotaxi, del servizio medico di emergenza con velivolo (AEMS – aeroplane emergency medical service) e a pilotaggio singolo sono soggetti ai requisiti stabiliti dalla legislazione nazionale di

⁽¹⁾ [GUL 212 del 22.8.2018, pag. 1](#), ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>.

⁽²⁾ Regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio ([GUL 296 del 25.10.2012, pag. 1](#), ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

cui all'articolo 8, paragrafo 4, del regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio⁽³⁾ e all'allegato III, capo Q, di tale regolamento. Tale deroga dovrebbe rimanere valida fino all'inizio dell'applicazione delle nuove misure a norma del presente regolamento.

- (4) I requisiti di cui all'allegato III, capo Q, del regolamento (CEE) n. 3922/91 sono stati elaborati ai fini delle operazioni di linea e charter a equipaggio plurimo. Si applicano tuttavia anche alle operazioni di aerotaxi su richiesta, di AEMS e con un solo pilota, nonostante le differenze tra tali operazioni e le operazioni a equipaggio plurimo nonché il tipo di aeromobile utilizzato. Analogamente, l'allegato III, capo Q, del regolamento (CEE) n. 3922/91 non stabilisce un periodo di servizio di volo massimo giornaliero per le operazioni con un solo pilota e di AEMS e non prevede il servizio di standby, il riposo in volo e il servizio frazionato. È pertanto opportuno modificare il regolamento (UE) n. 965/2012 al fine di includere limiti dei tempi di volo e di servizio e requisiti relativi ai tempi di riposo adeguati per le operazioni di trasporto aereo commerciale con velivoli per operazioni di aerotaxi, di AEMS e con un solo pilota.
- (5) La natura dei compiti di un pilota nelle operazioni di trasporto aereo, quali quelle di aerotaxi e di AEMS, differisce notevolmente da quella di un pilota nel contesto di operazioni di linea o charter, dato che solitamente i piloti di aerotaxi e di AEMS effettuano un numero inferiore di viaggi, ma su percorsi più lunghi. Le operazioni di aerotaxi e di AEMS richiedono un'attività di 24 ore che può comportare un lavoro a turni, operazioni notturne, orari irregolari e imprevedibili e cambiamenti frequenti di fuso orario. Di conseguenza è opportuno stabilire un giusto equilibrio tra norme prescrittive e norme basate sulle prestazioni, dato che l'applicazione di norme analoghe concepite per ambienti operativi fondamentalmente diversi sarebbe contraria all'obiettivo di garantire un livello elevato e uniforme di sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione.
- (6) È opportuno introdurre misure di attenuazione specifiche conformemente agli obiettivi in materia di protezione dai rischi di cui all'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2018/1139 al fine di tenere conto delle realtà operative del settore, tra cui la natura dei voli di aerotaxi e di AEMS, che non sono aperti al pubblico, nonché il tipo e la portata delle operazioni, che sono meno complesse e comportano l'uso di velivoli meno complessi rispetto a quelli impiegati nei servizi di linea o charter. Ciascuna di tali misure di attenuazione dovrebbe essere mirata e affrontare i rischi di affaticamento individuati derivanti da pratiche di programmazione, periodi di servizio o modalità di riposo particolari.
- (7) Al fine di tenere meglio conto di particolari considerazioni o prassi operative nazionali, gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a derogare a talune disposizioni introdotte dal presente regolamento o a discostarsi dalle relative specifiche di certificazione applicando requisiti il cui livello di sicurezza sia almeno equivalente alle disposizioni di cui al presente regolamento. Ogni deroga o deviazione dal presente regolamento dovrebbe essere notificata e seguire le norme di cui all'articolo 71 e all'articolo 76, paragrafo 7, del regolamento (UE) 2018/1139, che garantiscono decisioni trasparenti e non discriminatorie basate su criteri oggettivi.
- (8) Al fine di garantire una transizione agevole dall'allegato III, capo Q, attualmente applicabile, del regolamento (CEE) n. 3922/91 e dalle normative nazionali degli Stati

⁽³⁾ Regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di requisiti tecnici e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile ([GUL 373 del 31.12.1991, pag. 4](#), ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj>).

membri, gli operatori e le autorità competenti degli Stati membri dovrebbero disporre di tempo sufficiente per aggiornare i loro documenti operativi, attuare strumenti software adeguati e formare il personale pertinente affinché rispetti le nuove misure. Di conseguenza la data di applicazione del presente regolamento dovrebbe essere differita.

- (9) La norma ARO.OPS.235 di cui all'allegato II e la norma ORO.FTL.125 di cui all'allegato III del regolamento (UE) n. 965/2012 dovrebbero essere aggiornate al fine di allinearle al regolamento (UE) 2018/1139 nonché di rimuovere i riferimenti obsoleti, senza introdurre alcun impatto economico, sociale o amministrativo negativo sui membri degli equipaggi, sugli operatori o sulle autorità competenti. Al fine di aiutare le autorità nazionali competenti ad aggiornare le loro procedure di approvazione, tali norme dovrebbero applicarsi alle operazioni di linea e charter a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.
- (10) Sebbene il quadro normativo vigente imponga già alle autorità competenti degli Stati membri di monitorare gli eventi in materia di sicurezza segnalati nel settore dell'aviazione civile e darvi seguito, al fine di garantire il massimo livello di sicurezza aerea e attenuare i rischi associati all'affaticamento, è importante che l'attuazione delle nuove norme sia attivamente monitorata dagli Stati membri e dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea ("Agenzia"), alla quale, a norma dell'articolo 85, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1139, è conferito il potere di effettuare ispezioni e altre attività di monitoraggio al fine di garantire l'applicazione uniforme di tale regolamento e degli atti delegati e di esecuzione adottati sulla sua base.
- (11) Le misure di cui al presente regolamento si basano sul parere n. 02/2026⁽⁴⁾ formulato dall'Agenzia a norma dell'articolo 76, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1139,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

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

1) all'articolo 2, primo comma, sono aggiunti i punti 16), 17) e 18) seguenti:

"16) "volo del servizio medico di emergenza con velivolo" (AEMS – *aeroplane emergency medical service*), un volo con un velivolo nel contesto del quale il trasporto immediato e rapido è essenziale e che presenta tutte le caratteristiche seguenti:

- (a) la sua finalità consiste nel fornire assistenza medica di emergenza mediante il trasporto di:
 - (i) personale medico;
 - (ii) forniture mediche (attrezzature, sangue, organi, medicinali);
 - (iii) persone malate o ferite e altre persone direttamente coinvolte;
- (b) comprende le tratte percorse per posizionare un velivolo al fine di trasportare le persone di cui alla lettera a), punto i) o iii), o le forniture mediche di cui alla

⁽⁴⁾ <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/opinions>.

lettera a), punto ii), oppure per riportare il velivolo alla base operativa dell'AEMS;

17) "operazione di linea", una serie di voli che presenta tutte le caratteristiche seguenti:

- (i) su ogni volo sono messi a disposizione posti o capacità di trasporto di merci o posta che possono essere acquistati individualmente dal pubblico, direttamente presso il vettore aereo o tramite i suoi agenti autorizzati;
- (ii) è effettuata in modo da assicurare il collegamento tra i medesimi due o più aeroporti, in uno dei modi seguenti:
 - in base a un orario pubblicato;
 - con regolarità o frequenza tali da costituire una serie sistematica evidente;

18) "operazione charter", un'operazione CAT non di linea, su richiesta, svolta con un velivolo con una MOPSC pari o superiore a 20.";

2) l'articolo 8 è sostituito dal seguente:

"Articolo 8

Limiti dei tempi di volo

1. Le operazioni CAT con velivoli ai fini di operazioni di linea e charter sono soggette ai requisiti di cui all'allegato III, capo FTL (A). Le operazioni CAT con velivoli ai fini di operazioni di servizio medico di emergenza e di aerotaxi sono soggette ai requisiti di cui all'allegato III, capo FTL (B).
2. Per quanto riguarda i limiti dei tempi di volo e i requisiti relativi ai tempi di riposo, le operazioni CAT effettuate con elicotteri sono conformi ai requisiti specificati nella legislazione nazionale dello Stato membro in cui l'operatore ha la sua sede principale di attività.
3. Per quanto riguarda i limiti dei tempi di volo e i requisiti relativi ai tempi di riposo, le operazioni non commerciali, comprese le operazioni non commerciali specializzate, effettuate con velivoli ed elicotteri a motore complessi, nonché le operazioni commerciali specializzate con velivoli ed elicotteri soddisfano i requisiti specificati nella legislazione nazionale dello Stato membro in cui l'operatore ha la sua sede principale di attività o, se l'operatore non ha una sede principale di attività, del luogo in cui l'operatore è stabilito o risiede.
4. Per quanto riguarda i limiti dei tempi di volo, l'operatore IAM rispetta i requisiti specificati nel diritto nazionale dello Stato membro in cui l'operatore ha la sua sede principale di attività o, se l'operatore non ha una sede principale di attività, del luogo in cui l'operatore è stabilito o risiede.

3) all'articolo 9 ter, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

- "1. L'Agenzia e le autorità competenti degli Stati membri monitorano l'efficacia dei limiti dei tempi di volo e di servizio e dei requisiti relativi ai tempi di riposo di cui al presente regolamento.";

- 4) l'allegato II è modificato conformemente all'allegato I del presente regolamento;
- 5) l'allegato III è modificato conformemente all'allegato II del presente regolamento;

Articolo 2

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

Esso si applica a decorrere dal 15 ottobre 2028.

Tuttavia l'allegato I e il punto 4 dell'allegato II si applicano a decorrere dal [Ufficio delle pubblicazioni: inserire la data di entrata in vigore del presente regolamento].

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

Fatto a Bruxelles, il 8.9.2026

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN