

GEN 1.7 DIFFERENZE RISPETTO ALLE PROCEDURE, AGLI STANDARD ED ALLE PRATICHE RACCOMANDATE ICAO

DIFFERENCES FROM ICAO STANDARDS, RECOMMENDED PRACTICES AND PROCEDURES

1 APPLICABILITÀ DEI DOCUMENTI ICAO

Le regolamentazioni nazionali e le raccomandazioni relative a facilitazioni per il trasporto aereo internazionale operante sugli aeroporti internazionali italiani sono state compilate, per quanto possibile, in accordo con quanto previsto dalle Norme e dalle Raccomandazioni dell'Annesso 9 alla Convenzione per l'Aviazione Civile Internazionale.

Le differenze rispetto all'Annesso 9 esistono soltanto nei casi in cui non è stato possibile conformare alle stesse le regolamentazioni nazionali. Continui sforzi vengono fatti, attraverso il Comitato Nazionale FAL formato, tra l'altro, dai rappresentanti delle Autorità elencati in GEN 1.1, per eliminare tali differenze.

Le differenze principali sono riportate nelle Regolamentazioni e nelle procedure descritte nelle pagine che seguono e sono riassunte qui di seguito.

2 DIFFERENZE RISPETTO ALLE DISPOSIZIONI ICAO

1 ICAO DOCUMENTS APPLICABILITY

National regulations and recommended practices concerning facilitation of international air transport are carried out at Italian airport as far as possible in accordance with the provisions set forth in the Standard and Recommended Practices of Annex 9 to the Convention on International Civil Aviation.

Some differences from Annex 9 provisions are due to cases where it has not been possible to amend the national legislation accordingly. Continuous efforts are however being made, through the National FAL Committee, composed also of representative of the Authorities listed in GEN 1.1, to eliminate such differences.

Any significant difference is reflected in the regulations and procedures of the following pages, and are listed hereafter.

2 DIFFERENCES FROM ICAO REGULATORY MATERIAL

ANNEX 1 (Edition 10th)

1.2.9.4

"PERSONNEL LICENSING"

Per i piloti in possesso di una licenza di pilota privata IR con radiotelefonica in inglese, rilasciata prima del 5 marzo 2008, l'ENAC, su richiesta, manterrà valido il riconoscimento del livello 4, qualora già riconosciuto, fino al 31 dicembre 2011 sulla base dei metodi di valutazione applicati prima di tale data.

Ciò al fine di completare la valutazione IR dei piloti privati con il nuovo metodo entro il 31 dicembre 2011 nel rispetto della normativa e dei requisiti ICAO.

Per gli operatori di stazione aeronautica, la piena applicazione del Regolamento LPR è prorogato al 31 dicembre 2011.

For pilots holding a private IR flight licence with a radiotelephony communication in English, issued before 5 March 2008, ENAC, on demand, will maintain valid the endorsement at level 4 already granted based on assessment methods enforced before that date up to 31 December 2011.

This is in order to complete private pilots IR evaluation with the new assessment method in compliance with ICAO regulations and requirements no later than 31 December 2011.

For aeronautical station operators full implementation of LPR regulation is postponed to 31 December 2011.

ANNEX 2 (Edition 10th - Amdt 42)

"RULES OF THE AIR"

Per l'elenco delle differenze si rimanda al 'REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 923/2012 DELLA COMMISSIONE'.

For a list of differences refer to 'COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION (EU) No 923/2012'.

ANNEX 3 (Edition 19th - Amdt 77)

Chap. 5
5.2

"METEOROLOGICAL SERVICE FOR INTERNATIONAL AIR NAVIGATION"

In accordo con il Reg. (UE) n. 923/2012, le osservazioni regolari d'aeromobile durante le fasi di crociera e di salita del volo non sono obbligatorie.

According to Reg. (EU) n. 923/2012 routine aircraft observations during en-route and climb-out phases of the flight are not mandatory.

5.5

La regolamentazione europea non include "i) l'azione frenante della pista non riscontrata come riportato" tra le condizioni per l'emissione di osservazioni speciali da aeromobile. Inoltre, il Reg. (UE) n. 923/2012 stabilisce che "Le autorità competenti devono stabilire, se necessario, altre condizioni che devono essere riportate da tutti gli aeromobili che le incontrino o le osservino".

European regulation does not include "i) runway braking action encountered not as good as reported" as a condition for the emission of special observation by aircraft. Moreover, Reg. (EU) n. 923/2012 states that "competent authorities shall prescribe as necessary other conditions which shall be reported by all aircraft when encountered or observed".

ANNEX 4

17

"AERONAUTICAL CHARTS"

Il titolo della carta non è quello del Capitolo 17, ma "Carta Aeronautica d'Italia- ICAO".

Chart title is not the one shown in Chapter 17, but "Carta Aeronautica d'Italia - ICAO".

17.9.3

Gli ostacoli importanti sono rappresentati per il solo territorio italiano. Gli ostacoli costituiti da viadotti, funivie, teleferiche, ponti sospesi ed altre opere di analoghe caratteristiche non sono rappresentati.

Significant obstructions are shown for the Italian territory only. Viaducts, aerial cableways, suspension bridges and similar manmade features are not shown.

App. 2-19
Item 128

Le aree proibite, pericolose e regolamentate sono rappresentate mediante una linea rossa, una banda rossa tratteggiata.

Prohibited, restricted and danger areas are depicted with a red line and a red hatched band.

ANNEX 5	“UNITS OF MEASUREMENT TO BE USED IN AIR AND GROUND OPERATIONS”
	NIL
ANNEX 7 (Amdt 6)	“AIRCRAFT NATIONALITY AND REGISTRATION MARKS”
2.1	Gli apparecchi ultraleggeri per il volo da diporto o sportivo non sono soggetti alle disposizioni dell'Annesso 7 e non sono controllati dall'ENAC, ma dall'Aero Club Italia. Ultra-light machine, used for recreational and sport activities, are not subject to the provisions of Annex 7 and are not supervised by ENAC but by another public entity (Aero Club d'Italia).
2.3	Il Regolamento ENAC esclude i palloni da osservazione o palloni frenati. In Italia non è richiesta la registrazione dei palloni liberi a pilotaggio remoto. ENAC Regulation excludes balloons used for scientific observations or tethered balloons. Unmanned free balloons are not registered in Italy.
4.2.5	La regolamentazione nazionale non fornisce disposizioni sul posizionamento delle marche di nazionalità e di immatricolazione per i palloni liberi a pilotaggio remoto. In Italia non è richiesta la registrazione dei palloni liberi a pilotaggio remoto. The Italian regulation does not provide requirements of location, of nationality and registration marks for unmanned free balloons. Unmanned free balloons are not registered in Italy.
4.3.3	Gli APR di peso inferiore a 25 kg sono dotati di un dispositivo di identificazione elettronico (QR code). RPA weighing less than 25 kg. are equipped with an Electronic Identification Device.
5.1.2	La regolamentazione nazionale non fornisce disposizioni sulle misure delle marche di nazionalità e di immatricolazione per i palloni liberi a pilotaggio remoto. In Italia non è richiesta la registrazione dei palloni liberi a pilotaggio remoto. The Italian regulation does not provide requirements of measurements of nationality and registration marks for unmanned free balloons. Unmanned free balloons are not registered in Italy.
8.1	In accordo al Codice della Navigazione, nel certificato di immatricolazione sono riportate l'indicazione dell'esercente autorizzato e le eventuali ipoteche. In accordance with the Italian Navigation Code, the operator and any mortgages and liens are recorded in the Certificate of Registration.
9.2	a) La regolamentazione nazionale non richiede la targhetta identificativa per i palloni liberi a pilotaggio remoto. b) Gli APR di piccole dimensioni sono dotati di un dispositivo di identificazione elettronico (QR code). a) The Italian regulation does not require the identification plate for unmanned free balloons. b) The small RPA are equipped with an Electronic Identification Device.
ANNEX 8 (Edition 11th - Amdt 105) Part II	“AIRWORTHINESS OF AIRCRAFT”
1.0.1	Cap. 1 punto c): il termine ultimo per la graduale eliminazione dell'halon è il 31 dicembre 2014, data entro la quale è prevista l'eliminazione definitiva. Chapter 1 point c): The cut-off date of 31 December 2014 is prescribed for phasing out of halon, along with end dates for final decommissioning.
1.2.5	Il termine ultimo per la graduale eliminazione dell'halon è il 31 dicembre 2014, data entro la quale è prevista l'eliminazione definitiva. The cut-off date of 31 December 2014 is prescribed for phasing out of halon, along with end dates for final decommissioning.
4.1.6	I requisiti delle CS sono meno protettivi rispetto ai paragrafi (b), (g), (h) e (i). La protezione contro i dispositivi esplosivi e incendiari non era richiesta dai codici di aeronavigabilità applicabili (JAR-25, CS-25) in vigore nel periodo di applicazione della presente previsione della parte IIIA (ovvero dal 12 marzo 2000 al 2 marzo 2004.). I requisiti per gli aeromobili certificati secondo la CS-23 sono meno protettivi rispetto al paragrafo (f): Per quanto riguarda i materiali utilizzati per gli interni cabina equipaggio e passeggeri (in accordo ai para. 23.853(d)(3)) e per quanto riguarda i materiali utilizzati nei compartimenti cargo e bagagli (in accordo al para. 23.855(c)) l'Appendice F è applicabile solo per la categoria commuter; inoltre la CS-23 non contiene requisiti per la minimizzazione della produzione di fumo o gas tossici. I requisiti degli aeromobili certificati secondo la CS-25 sono meno protettivi rispetto al paragrafo (f): la CS-25 non contiene requisiti per la minimizzazione della produzione di fumo o gas tossici. Less protective for paragraphs (b), (g), (h) and (i). Protection against explosive and incendiary devices was not requested in the applicable airworthiness codes (JAR-25, CS-25) effective within the time span of the applicability of this provision of Part IIIA (from 12 March 2000 until 2 March 2004.). Less protective for CS-23 aircraft for para. (f): (i) Crew and Pax cabin interior materials (per 23.853(d)(3)) and cargo and baggage compartments materials (per 23.855(c)): Appendix F applicable for commuters only; (ii) No requirements for minimization of production of smoke or toxic gases present in CS-23. Less protective for CS-25 aircraft for para. (f): No requirements for minimization of production of toxic gases present in CS-25.
9.3.5 11.2	Effettivo dal 12 agosto 2010. Esenzione vale per gli aeroplani utilizzati esclusivamente per il trasporto merci. Effective from 12 Aug. 2010. Exemption for aeroplanes intended to be used solely for the transport of cargo
11.4	Implementato dal 12 agosto 2010. Esenzione vale per gli aeroplani utilizzati esclusivamente per il trasporto merci. Implemented from 12 Aug. 2010. Exemption for aeroplanes intended to be used solely for the transport of cargo.
Part III B	
2.2.7.1	La pianificazione della distanza di atterraggio con pista in pendenza non è richiesta. Le prestazioni non sono pianificate per tenere conto delle variazioni delle condizioni della superficie dell'acqua, della densità dell'acqua e della forza della corrente. L'usura dei freni è tenuta in conto dalla CS.25, ma non dalla CS.23. La CS.23 e la CS.25 non contengono requisiti per la determinazione delle prestazioni al momento dell'atterraggio. Scheduling of landing distance with runway slope is not required. Performance is not scheduled for variations in water surface conditions, density of water and strength of current. Also accountability for worn brakes is covered by CS 25 but not by CS 23. CS.23 and CS.25 have no specifications dedicated to 'at time of landing performance data'.

2.2.7.3	<p>La pianificazione della distanza di atterraggio nel caso di pista in pendenza non è richiesta. Non è richiesto che le prestazioni siano pianificate per tenere conto della variazione delle condizioni della superficie dell'acqua, della densità dell'acqua e della forza della corrente. Per gli aeroplani certificati a CS-25 le informazioni supplementari relative alle prestazioni di decollo e atterraggio per le operazioni su piste contaminate da acqua stagnante, fango, neve o ghiaccio possono essere fornite, ma non obbligatorie (vedere CS e AMC 25.1591). Non viene fatta alcuna distinzione tra i dati relativi delle prestazioni di atterraggio al momento del decollo e al momento dell'atterraggio.</p> <p>Scheduling of landing distance with runway slope is not required. Performance is not scheduled for variations in water surface conditions, density of water and strength of current. For CS-25 aeroplanes, supplementary take-off and landing performance information for operation on runways contaminated with standing water, slush, snow or ice may be provided, but this not mandatory (see CS and AMC 25.1591). No distinctions are made between landing performance data at the time of take-off and at the time of landing.</p>
ANNEX 9 (Edition 11th)	"FACILITATION"
2.11	<p>Documento identificato come "Dichiarazione Unica del Vettore" introdotto a titolo sperimentale dal 1 gennaio 1982 permette di abolire la Dichiarazione Generale ed altri documenti richiesti dall'Amministrazione. Detto formulario deve essere presentato, dal vettore o dall'agente handling autorizzato entro sei ore dalla partenza o dall'arrivo dell'aeromobile per tutti i voli commerciali regolari e non regolari. La "Dichiarazione Unica del Vettore", che non è un documento di congedo, permette di raggruppare dati statistici di traffico, informazioni necessarie per il controllo e l'esercizio dei diritti del traffico e per il pagamento delle tasse aeroportuali.</p> <p>The form identified as "Dichiarazione Unica del Vettore", introduced on an experimental basis as from January 1st, 1982, consents to the abolition of the General Declaration and other documents required by the Administration. Such form shall be produced, by the Carrier or the Handling Agent, within six hours of the arrival or departure time of all aircraft operating scheduled and non - scheduled commercial flights. The "Dichiarazione Unica del Vettore", which is not a clearance document, is featured to comprise not only traffic statistical data, but also such information as needed for checking and administering traffic rights and payment of airport taxes.</p>
2.12	<p>La lista passeggeri può essere richiesta per alcune categorie di voli charter, compresi i voli taxi.</p> <p>Passenger manifest may be require for a few categories of charter flights, including air taxi flights.</p>
2.13	<p>Il Manifesto Merci è richiesto.</p> <p>Cargo Manifest required.</p>
2.14	<p>Le autorità competenti possono richiedere la consegna di una "Lista delle provviste di bordo" relativa a quelle provviste che restano a bordo dell'aeromobile.</p> <p>Competent authorities may require presentation of a "List of provision on board" specifying stores still on board the aircraft.</p>
2.15	<p>Sono richieste le seguenti copie/Copies are required as follows:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Lista delle provviste di bordo/List of provisions on board: 1 2) Manifesto Merci/Cargo Manifest: 2 <p>NOTA/REMARK: carburanti e lubrificanti sono considerati provviste di bordo/fuels and lubricants are considered to be provisions on board.</p>
2.31	<p>Si richiede una autorizzazione preventiva con almeno tre giorni di anticipo.</p> <p>Advance authorization is required, not less than 3 days before.</p>
2.36	<p>Le seguenti informazioni sono ugualmente richieste/The following details are also required:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) capacità dell'aeromobile/aircraft capacity 2) titolo giuridico di utilizzazione dell'aeromobile quando l'esercente non sia il proprietario/legal title for the use of the aircraft when the operator is not the owner 3) natura o categoria del volo non regolare per cui sia stata richiesta l'utilizzazione/type or category of non-scheduled flight for which permission has been requested <p>NOTA/REMARK: per alcune categorie di voli internazionali non regolari vengono richiesti dei documenti in conformità alle Raccomandazioni ECAC ed alla prassi internazionale a seconda dell'area geografica interessata/for some categories of non-scheduled international flights documents are required, conforming to ECAC Recommendations enforced in the different geographical areas.</p>
3.4	<p>La Nota viene applicata sulla base di accordi internazionali multilaterali o bilaterali.</p> <p>The Note is implemented according to international multilateral or bilateral agreements.</p>
3.8.1 e/and 3.8.2	<p>Non applicata/Not implemented.</p>
3.8.4	<p>I visti di rientro sono richiesti nei confronti di alcuni residenti stranieri.</p> <p>Visas for entry are required with respect to certain foreign residents.</p>
3.23	<p>Si applica su base di reciprocità e prevede che i membri degli equipaggi possono entrare in Italia con aeromobili in servizio regolare di linea, in relazione ai propri compiti collegati alle operazioni degli aeromobili.</p> <p>Implemented on the basis of reciprocity and provided that the crew member enter in Italy by aircraft on a regular scheduled service in connection with his/her duties in the operation of the aircraft standing on the matter has been reached.</p>
3.23.1 e/and 3.24	<p>Accettate soltanto in relazione ai membri degli equipaggi e che sono cittadini di uno Stato con il quale sia stato raggiunto un accordo in merito.</p> <p>Accepted only with respect to crew members who are citizens of a State with which an understanding on the matter has been reached.</p>
3.24.1	<p>Accettate soltanto in relazione ai membri degli equipaggi che sono cittadini di uno Stato con il quale non esiste richiesta di visto e con il quale sia stato raggiunto uno specifico accordo in merito.</p> <p>Accepted only with respect to crew members who are citizens of a State with which non visa requirement exists and with which a specific agreement on the matter has been concluded.</p>
3.24.2 e/and 3.24.3	<p>Si applicano sulla base di accordi internazionali.</p> <p>Implemented according to international agreements.</p>

- 3.32 Il vettore è responsabile del pagamento dei diritti aeroportuali per i passeggeri imbarcati, ma è autorizzato a riscuotere direttamente tali diritti da ciascun passeggero in partenza.
Carrier is held responsible for payment of airport passenger charges for passengers embarked, but authorized to collect such charges from each embarking passenger.
- 3.36 L'Italia si riserva di applicare la norma sulla base della reciprocità.
Italy reserves the right to implement this provision on the basis of reciprocity.
- 4.18 Non applicata. La fattura commerciale e l'eventuale certificato di origine sono richiesti in documenti distinti.
Not implemented. Commercial invoice and certificate of origin if any, are required as separate documents.
- 4.22 e/and 4.23 Non applicata per i campioni commerciali che non sono a seguito di viaggiatori.
Not implemented in the case of unaccompanied trade samples.
- 4.42 La franchigia non viene accordata a tutti i materiali ripresi nella Raccomandazione.
The exemption is not extended to all of the items regarded in the Recommendation.
- 4.44 La franchigia viene accordata soltanto per i simulatori di volo e i "link trainers".
The exemption is only granted for flight simulator and link trainers.
- 4.45 Sono ammessi in franchigia solo i biglietti di passaggio, i biglietti di bagagli in eccedenza e gli orari; questi ultimi a condizione che sugli stessi non sia utilizzato oltre 25% dello spazio per la pubblicità.
The exemption is only granted for passenger tickets, excess baggage tickets and timetables; the latter, under condition that no more than 25% of their space is used for advertisements.
- 4.48 e/and 4.50 Sono in parte applicate dalle autorità doganali, in tutti i casi in cui è dimostrato l'errore o in forza maggiore.
Implemented only partially by Customs Authorities when evidence is given that errors or cause beyond control have occurred.
- 5.4 Una dichiarazione sommaria può essere richiesta per le merci.
A summary declaration may be required for cargo.
- 6.4 Non applicata.
Not implemented.

**ANNEX 10 - Vol. 1
DOC 8071 Vol. 1**

"AERONAUTICAL TELECOMMUNICATIONS"

- 3.1 I controlli in volo dei radiofari non direzionali (NDB) saranno effettuati solo a seguito della installazione o di un incidente o di una manutenzione non pianificata o di interferenze.
Quando una procedura strumentale di avvicinamento o di partenza è associata ad un NDB il controllo in volo verificherà esclusivamente che i segnali radioelettrici garantiscano che la procedura possa essere correttamente volata in analogia a quanto previsto per i Locator (L, LO).
In flight checks of non-directional beacons (NDB) will only be performed after the installation or an accident or a non pre-planned maintenance or interferences.
When an NDB is associated with an instrumental approach and/or departure procedure the flight check will only verify that the radio electrical values guarantee that the procedure can be correctly flown similarly to the provisions enforced for Locators (L, LO).
- 3.2 La frequenza dei controlli in volo degli ILS, VOR e DME può essere ridotta in relazione all'età, tecnologia e stabilità dell'impianto interessato.
The time in between flight checks for ILS, VOR and DME can be reduced according to the age, technology and stability of the equipment installed.

**ANNEX 11
(Edition 13th - Amdt
47b)**

"AIR TRAFFIC SERVICES"

Per l'elenco delle differenze si rimanda al 'REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 923/2012 DELLA COMMISSIONE'.
For a list of differences refer to 'COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION (EU) No 923/2012'.

ANNEX 12

"SEARCH AND RESCUE"

- 2.6.8 Il materiale di soccorso aviolanciabile è disponibile soltanto agli aeroporti ove sono dislocati Reparti SAR o aerei normalmente impiegati in operazioni SAR.
The dropping help material is only available in airports where SAR Units or aircraft normally employed in SAR operations are located.
- 5.2.3 Lo Stato di immatricolazione non è sistematicamente avvisato nel momento di inizio di una fase di pericolo.
The State of matriculation is not systematically advised in the initial moment of dangerous phase.

NOTA/REMARK: l'attivazione del Desk SAR dell'A.M.I. è curata dall'Aeronautica Militare. In alcuni punti non esiste corrispondenza geografica tra area di competenza del Desk SAR e le FIR/Activation of Italian Desk SAR is care of Italian Air Force. In some limited areas no geographical correspondence exists between Desk SAR area responsibility and FIR.

**ANNEX 15
(Edition 14th - Amdt
37)**

"AERONAUTICAL INFORMATION SERVICES"

- 2.1.5 Parzialmente implementato: solo aeroporti certificati.
Partially implemented: only certified airports.
- 3.4.1 e/and 3.4.2 Parzialmente implementato: Il requisito è soddisfatto per quanto riguarda i dati forniti dalla stessa ENAV e dai firmatari delle disposizioni formali.
Partially implemented: The requirement is fulfilled as far as the data provided by ENAV itself and by the signatories of the formal arrangements are concerned.
- 5.1.1.1 l)
e/and
5.1.1.3 h) Per i lanci paracadutistici sono sempre originati i relativi NOTAM, tranne nel caso di lanci in zone riservate attive.
A NOTAM is originated for all parachuting events except those in active parachuting areas.

5.1.1.4	In caso di urgenza è possibile emettere i NOTAM con anticipo inferiore a sette giorni. For the issue of a NOTAM in the case of urgent needs the seven-days advance notice may not be used.
10.1.4 - 10.1.5 e/and 10.1.6	Non implementato Not implemented
DOC 7030	“REGIONAL SUPPLEMENTARY PROCEDURES” Delle procedure regionali supplementari contenute nella Sezione EUR del Doc 7030 ICAO si applicano solo quelle pubblicate dal Servizio Informazioni Aeronautiche italiano. With regard to the regional supplementary procedures contained in the ICAO Doc 7030 EUR Section only those published by the Italian Aeronautical Information Service apply.
3.3.1.1 a)	Gli obblighi, relativi ai servizi Data Link, definiti, non si applicano alle operazioni d'aeromobile all'interno delle UIR di Brindisi, Milano e Roma. The obligations, concerning Data Link services, defined, don't apply to aircraft operations within Brindisi UIR, Milano UIR and Roma UIR.

3	DIFFERENZE RISPETTO ALLE DISPOSIZIONI ICAO DELLA REPUBBLICA DI SAN MARINO	3	DIFFERENCES FROM ICAO REGULATORY MATERIAL OF SAN MARINO REPUBLIC
----------	--	----------	---

**ANNEX 1
(Edition 11th)****“PERSONNEL LICENSING”****ANNEX 1
(Amdt 176)**

2.6.5.1.1	La CAA della Repubblica di San Marino segue la normativa EASA Part FCL. The Republic of San Marino CAA follows the EASA Part FCL rule.
2.7.1.3.2	La CAA della Repubblica di San Marino richiede la classe medica seconda. The Republic of San Marino CAA requires class 2 medical certificate.
2.11.8.3	Non implementato fino al 03 Novembre 2022. Not implemented until 03 November 2022.
3.3.1.1.2	La CAA della Repubblica di San Marino non implementerà la raccomandazione. The Republic of San Marino CAA will not implement the recommendation.
6.2.4.4.1	La CAA della Repubblica di San Marino non ha implementato la raccomandazione. The Republic of San Marino CAA did not implement the recommendation yet.
6.3.2.2.1	La CAA della Repubblica di San Marino non ha implementato la raccomandazione. The Republic of San Marino CAA did not implement the recommendation yet.

**ANNEX 3
(Amdt 80)**

4.1.1	Non ci sono stazioni meteorologiche aeronautiche nella Repubblica di San Marino. There are no aeronautical meteorological stations in the Republic of San Marino.
-------	--

**ANNEX 6, Part I
(Amdt 45)**

4.2.1.5	La CAA della Repubblica di San Marino emette i certificati AOC senza data di scadenza. The Republic of San Marino CAA issues AOC certificates without expiration date.
4.7.2.1	La CAA della Repubblica di San Marino applica il principio adottato da EASA e FAA nell'applicare una categoria di aeromobili ai tempi soglia per semplificare l'applicazione dei criteri per definire quando sarà richiesta una approvazione EDTO. San Marino CAA has applied the principle adopted by EASA and FAA in applying a category of aircraft to the threshold times to simplify the application of criteria to define when an EDTO approval will be required.
6.3.1.1.2	La CAA della Repubblica di San Marino non implementerà la raccomandazione. The Republic of San Marino CAA will not implement the recommendation.
6.3.1.1.5	La CAA della Repubblica di San Marino non ha implementato la raccomandazione. San Marino does not require an FDR for multi-engine turbine engine aeroplanes with a MCTOM of 5700 kgs or less.
6.3.1.1.7	La CAA della Repubblica di San Marino non implementerà la raccomandazione. The Republic of San Marino CAA will not implement the recommendation.
6.3.1.1.9	La CAA della Repubblica di San Marino non implementerà la raccomandazione. The Republic of San Marino CAA will not implement the recommendation.
6.3.1.1.12	La CAA della Repubblica di San Marino non implementerà la raccomandazione. The Republic of San Marino CAA will not implement the recommendation.
6.3.2.1.2	Il CVR o il CARS è richiesto per aeromobili turbogetti con MTOW superiore a 2250 kg. CVR or CARS is not required for turbojet aircraft with MTOW below 2250 kg.
6.3.2.1.5	La CAA della Repubblica di San Marino non implementerà la raccomandazione. The Republic of San Marino CAA will not implement the recommendation.
6.3.2.4.3	La CAA della Repubblica di San Marino non implementerà la raccomandazione. The Republic of San Marino CAA will not implement the recommendation.
6.3.3.1.3	La CAA della Repubblica di San Marino non implementerà la raccomandazione. The Republic of San Marino CAA will not implement the recommendation.
6.3.4.1.2	La CAA della Repubblica di San Marino non ha implementato la raccomandazione. The Republic of San Marino CAA did not implement the recommendation.
6.3.5.4	La CAA della Repubblica di San Marino non implementerà la raccomandazione. The Republic of San Marino CAA has not implemented the recommendation.

6.3.5.5.1	La CAA della Repubblica di San Marino permetterà agli aeroplani sotto 15000 kgs senza la combinazione di due registratori di bordo di operare anche dopo il 01 Gennaio 2016. San Marino CAA will continue to permit aeroplanes below 15000 kgs without two combination recorders to operate after 01 January 2016
6.3.5.5.3	La CAA della Repubblica di San Marino non implementerà la raccomandazione. The Republic of San Marino CAA has not implemented the recommendation.
6.3.5.5.4	La CAA della Repubblica di San Marino non implementerà la raccomandazione. The Republic of San Marino CAA has not implemented the recommendation.
6.19.2	L'ACASS II non è previsto per aeroplani sotto i 5700 kgs o con capacità passeggeri inferiore a 19. ACASS II not required for aeroplanes below 5700 kgs or max seats below 19.
9.1.4	La CAA della Repubblica di San Marino non implementerà la raccomandazione. The Republic of San Marino CAA does not issue flight navigator licences.
13.2.4	La CAA della Repubblica di San Marino accetta gli standard di specificazione EASA o FAA 25 in rispetto alla porta del cockpit. San Marino CAA accepts FAA/EASA CS 25 in respect to door design.
13.2.5	La CAA della Repubblica di San Marino accetta gli standard di specificazione EASA o FAA 25 in rispetto alla porta del cockpit. San Marino CAA accepts FAA/EASA CS 25 in respect to door design.

ANNEX 6, Part II (Amdt 38)

Chapter 2	La CAA della Repubblica di San Marino applica l'annesso 6 Parte III Capitolo 3 alle operazioni di lavoro aereo. San Marino CAA applies Annex 6, Part III, Chapter 3 to Aerial work operations.
2.1.1.5	La CAA della Repubblica di San Marino non implementerà la raccomandazione. The Republic of San Marino CAA has not implemented the recommendation.
2.4.11.2	La CAA della Repubblica di San Marino non implementerà la raccomandazione. The Republic of San Marino CAA has not implemented the recommendation.
2.4.12.1	La CAA della Repubblica di San Marino non implementerà la raccomandazione. The Republic of San Marino CAA has not implemented the recommendation.
2.4.16.1.1.1	La CAA della Repubblica di San Marino non implementerà la raccomandazione. The Republic of San Marino CAA has not implemented the recommendation.
2.4.16.1.1.2	La CAA della Repubblica di San Marino non implementerà la raccomandazione. The Republic of San Marino CAA has not implemented the recommendation.
2.4.16.1.1.3	La CAA della Repubblica di San Marino non implementerà la raccomandazione. The Republic of San Marino CAA has not implemented the recommendation.
2.4.16.2.1	La CAA della Repubblica di San Marino non implementerà la raccomandazione. The Republic of San Marino CAA has not implemented the recommendation.
2.4.16.3.1.3	La CAA della Repubblica di San Marino non implementerà la raccomandazione. The Republic of San Marino CAA has not implemented the recommendation.
3.1.2	La CAA della Repubblica di San Marino non implementerà la raccomandazione. The Republic of San Marino CAA has not implemented the recommendation.
3.2	La CAA della Repubblica di San Marino non implementerà la raccomandazione. The Republic of San Marino CAA has not implemented the recommendation in full.
3.4.3.7	La CAA della Repubblica di San Marino non implementerà la raccomandazione. The Republic of San Marino CAA has not implemented the recommendation.
3.4.4.3	La CAA della Repubblica di San Marino non implementerà la raccomandazione. The Republic of San Marino CAA has not implemented the recommendation.
3.6.3.1.1	La CAA della Repubblica di San Marino non implementerà la raccomandazione. The Republic of San Marino CAA has not implemented the recommendation fully as it is applicable for multi-engine turbo-powered aeroplanes with passenger seating any pilot seats of 10 or more.
3.6.3.1.1.3	La CAA della Repubblica di San Marino non implementerà la raccomandazione. The Republic of San Marino CAA has not implemented the recommendation.
3.6.3.2.1.3	La CAA della Repubblica di San Marino non implementerà la raccomandazione. The Republic of San Marino CAA has not implemented the recommendation.
3.6.8.2.1	La CAA della Repubblica di San Marino non implementerà la raccomandazione. The Republic of San Marino CAA has not implemented the recommendation.
3.6.9.1	La CAA della Repubblica di San Marino non implementerà la raccomandazione. The Republic of San Marino CAA has not implemented the recommendation.
3.6.9.3	La CAA della Repubblica di San Marino non implementerà la raccomandazione. The Republic of San Marino CAA has not implemented the recommendation.

ANNEX 6, Part III (Amdt 23) Section 2 (Commercial Transport)

Air

4.3.1.1.3	La CAA della Repubblica di San Marino non implementerà la raccomandazione. The Republic of San Marino CAA has not implemented the recommendation.
4.3.1.1.5	La CAA della Repubblica di San Marino non implementerà la raccomandazione. The Republic of San Marino CAA has not implemented the recommendation.
4.3.1.1.7	La CAA della Repubblica di San Marino non implementerà la raccomandazione. The Republic of San Marino CAA has not implemented the recommendation.
4.3.2.1.2	La CAA della Repubblica di San Marino non implementerà la raccomandazione. The Republic of San Marino CAA has not implemented the recommendation.

- 4.3.3.1.3 La CAA della Repubblica di San Marino non implementerà la raccomandazione.
The Republic of San Marino CAA has not implemented the recommendation.
- 4.4.4 La CAA della Repubblica di San Marino non implementerà la raccomandazione.
The Republic of San Marino CAA has not implemented the recommendation.
- 4.5.2.8 La CAA della Repubblica di San Marino non implementerà la raccomandazione.
The Republic of San Marino CAA has not implemented the recommendation.
- 4.10.1 La CAA della Repubblica di San Marino non implementerà la raccomandazione.
The Republic of San Marino CAA has not implemented the recommendation as it is only applicable for MAPS of more than 9 or at night.
- 4.15 La CAA della Repubblica di San Marino non implementerà la raccomandazione.
The Republic of San Marino CAA has not implemented the recommendation.
- 4.5.2.8 La CAA della Repubblica di San Marino non implementerà la raccomandazione.
The Republic of San Marino CAA has not implemented the recommendation.

**ANNEX 6, Part III
(Amdt 23)
Section 3
(General Aviation)**

- 1.1.5 La CAA della Repubblica di San Marino non implementerà la raccomandazione.
The Republic of San Marino CAA has not implemented the recommendation.
- 4.7.1.1.1 La CAA della Repubblica di San Marino non implementerà la raccomandazione.
The Republic of San Marino CAA has not implemented the recommendation as it only applies to helicopters of over 3175 kg having a passenger seating configuration, excluding any pilot seats of 10 or more.
- 4.7.1.1.3 La CAA della Repubblica di San Marino non implementerà la raccomandazione.
The Republic of San Marino CAA has not implemented the recommendation.
- 4.7.2.1.2 La CAA della Repubblica di San Marino non implementerà la raccomandazione.
The Republic of San Marino CAA has not implemented the recommendation.
- 4.7.3.1.1.2 La CAA della Repubblica di San Marino non implementerà la raccomandazione.
The Republic of San Marino CAA has not implemented the recommendation.
- 4.7.4.4 La CAA della Repubblica di San Marino non implementerà la raccomandazione.
The Republic of San Marino CAA has not implemented the recommendation.
- 4.12 La CAA della Repubblica di San Marino non implementerà la raccomandazione.
The Republic of San Marino CAA has not implemented the recommendation.

**ANNEX 13
(Amdt 18)**

- 5.1.3 La CAA della Repubblica di San Marino ha un accordo con l'ente italiano ANSV per le investigazioni degli incidenti aerei occorsi sul proprio territorio per aeromobili superiori ai 2250 kg.
The Republic of San Marino CAA has an agreement with the Italian body ANSV for aircraft incidents occurred in its territory with aircraft above 2250 kg.
- 6.6.1 La CAA della Repubblica di San Marino nella conduzione delle investigazioni emette il rapporto finale al più presto possibile e comunque entro 12 mesi. Nel caso di impossibilità ad emettere il rapporto entro 12 mesi l'Autorità fornirà informazioni sulle tempistiche previste di pubblicazione. Se il rapporto è relativo ad un aeromobile superiore ai 5700 kg viene trasmesso anche all'ICAO.
The Republic of San Marino CAA in conducting the investigations issues the final report as soon as possible and in any case within 12 months. It is impossible to issue the report within 12 months; the Authority will provide informations on the expected timing of publication. If the report relates to an aircraft above 5700 kg, it is transmitted also to the ICAO.

4 'REGOLAMENTO DELLA COMMISSIONE EUROPEA (UE) NR. 73/2010'

Il processo di attuazione sul piano nazionale del REGOLAMENTO DELLA COMMISSIONE EUROPEA (UE) NR. 73/2010 (ADQ - AERONAUTICAL DATA QUALITY) è tuttora in fase di completamento.

Nelle more della completa attuazione su scala nazionale, i dati aeronautici pubblicati in AIP Italia che rispettano i requisiti di qualità previsti dal precitato Regolamento sono i seguenti:

- FIR/UIR e CTA (ENR 2.1.1);
- CTR dove il servizio di controllo del traffico aereo è fornito da ENAV S.p.A. (ENR 2.1.2);
- Rotte ATS (ENR3);
- Radioaiuti/Sistemi alla navigazione (ENR 4);
- Zone Vietate, Regolamentate, Pericolose, Temporaneamente Riservate, Temporaneamente Segregate e "Cross Border" (ENR 5.1);

4 'EUROPEAN COMMISSION REGULATION (EU) NR. 73/2010'

EUROPEAN COMMISSION REGULATION (EU) NR.73/2010 (ADQ - AERONAUTICAL DATA QUALITY) implementation process on a national basis is still under completion.

Pending the complete implementation nationwide, the aeronautical data published in AIP Italy meeting data quality requirements, as laid down in the aforementioned regulation, are as follows:

- FIR/UIR and CTA (ENR2.1.1);
- CTR, where air traffic control service is provided by ENAV S.p.A. (ENR 2.1.2);
- ATS routes (ENR 3);
- Navaids/Navigation systems (ENR 4);
- Prohibited areas (P), Restricted areas (R), Danger areas (D), Temporary Reserved Areas (TRA), Temporary Segregated Area and Cross Border areas (ENR 5.1);

- i dati relativi agli aeroporti di Bologna/Borgo Panigale, Milano/Linate, Milano/Malpensa, Torino/Caselle, Bergamo/Orio al Serio, Trieste/Ronchi dei Legionari, Treviso/S. Angelo, Napoli/Capodichino, Venezia/Tessera, Verona/Villafranca, Brescia/Montichiari, Bari/Palese, Brindisi/Casale, Taranto/Grottaglie, Pescara, Alghero/Fertilia, Cagliari/Elmas, Olbia/Costa Smeralda, Palermo/Punta Raisi, Parma, Genova/Sestri, Comiso, Catania/Fontanarossa, Rimini/Miramare, Bolzano, Firenze/Peretola, Ancona/Falconara, Lampedusa, Cuneo/Levaldigi, Perugia/San Francesco, Lamezia Terme, Aosta, Albenga, Salerno, Reggio Calabria, Crotone, Roma/Fiumicino, Foggia/Gino Lisa, Roma/Ciampino (AD2);

I dati aeronautici pubblicati in AIP Italia relativi ad aeroporti ed eliporti per cui non sono attualmente pubblicate procedure IFR o VFR-speciali non sono considerati dall'Autorità Nazionale di Supervisione (ENAC) assoggettati al Reg (UE) Nr 73/2010.

I dati relativi agli ostacoli alla navigazione aerea in rotta (ENR 5.4) e ostacoli aeroportuali (AD 2 TABELLA 10), poiché non messi a disposizione dallo Stato in forma elettronica (eTOD), non sono ancora assoggettati al Regolamento ADQ.

Tutti i restanti dati aeronautici e le informazioni pubblicate in AIP devono pertanto intendersi come non conformi al REGOLAMENTO DELLA COMMISSIONE EUROPEA (UE) NR. 73/2010 (ADQ) fino a quando tutti i requisiti definiti nell' indicato regolamento siano stati soddisfatti.

5 'REGOLAMENTO DELLA COMMISSIONE EUROPEA (UE) NR. 29/2009' (SERVIZI DATA LINK)

L'attivazione di servizi Data Link in specifici spazi aerei viene pubblicata in AIP GEN 3.4 con ciclo AIRAC. Gli obblighi stabiliti nell'articolo 3, comma 2, del REGOLAMENTO DELLA COMMISSIONE EUROPEA (UE) NR. 29/2009 (SERVIZI DATA LINK), sono applicabili agli operatori aerei per quegli spazi aerei, a partire dall'attivazione dei servizi Data Link.

- Airport data related to the following airports: Bologna/Borgo Panigale, Milano/Linate, Milano/Malpensa, Torino/Caselle, Bergamo/Orio al Serio, Trieste/Ronchi dei Legionari, Treviso/S. Angelo, Napoli/Capodichino, Venezia/Tessera, Verona/Villafranca, Brescia/Montichiari, Bari/Palese, Brindisi/Casale, Taranto/Grottaglie, Pescara, Alghero/Fertilia, Cagliari/Elmas, Olbia/Costa Smeralda, Palermo/Punta Raisi, Parma, Genova/Sestri, Comiso, Catania/Fontanarossa, Rimini/Miramare, Bolzano, Firenze/Peretola, Ancona/Falconara, Lampedusa, Cuneo/Levaldigi, Perugia/San Francesco, Lamezia Terme, Aosta, Albenga, Salerno, Reggio Calabria, Crotone, Roma/Fiumicino, Foggia/Gino Lisa, Roma/Ciampino (AD2);

Aeronautical data published in AIP Italy related to airports and heliports for which IFR or VFR/special procedures have not been currently published are not considered, by the National Supervisory Authority (ENAC), subject to Reg. (EU) Nr. 73/2010.

Data related to en-route obstacles (ENR 5.4) and aerodrome obstacles (AD 2 TABLE 10) are not subject to the ADQ Regulation yet, since they have not been made available by the State in electronic form (eTOD) so far.

All other aeronautical data and information published in AIP shall be considered as not compliant with the EUROPEAN COMMISSION REGULATION (EU) NO. 73/2010 (ADQ) until all the requirements laid down in the mentioned regulation have been met.

5 'EUROPEAN COMMISSION REGULATION (EU) NR. 29/2009' (DATA LINK SERVICES)

The implementation of Data Link services in specified airspaces is published in AIP GEN 3.4 by means of an AIRAC publication. The obligations established in article 3, paragraph 2 of EUROPEAN COMMISSION REGULATION (EU) NR 29/2009 (DATA LINK SERVICES) are applicable to aircraft operators for those airspaces, starting from the implementation of Data Link services.