

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2804

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**MASCHIO, DEIDDA, GALANTINO, PRISCO, ROTELLI, SILVESTRONI,
VARCHI**

Disciplina del volo da diporto o sportivo

Presentata il 26 novembre 2020

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il volo da diporto o sportivo (VDS), cioè quel segmento di aviazione civile non commerciale, comunemente denominata « ultraleggera », è stato per la prima volta normato alcuni lustri fa, con la legge 25 marzo 1985, n. 106, integrata dalla successiva normativa regolamentare (da ultimo, il regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 luglio 2010, n. 133, e il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 22 novembre 2010, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 287 del 9 dicembre 2010).

I criteri individuati dalla legge, ispirati alla semplificazione e alla sburocratizzazione del comparto, hanno permesso un ampissimo sviluppo di questa aviazione « minore », consentendo a decine di migliaia di appassionati di acquisire un titolo di volo e di esercitare l'attività su aeromobili dal basso costo di acquisto e di esercizio.

La legge n. 106 del 1985 ha delegato l'Aero Club d'Italia per quanto concerne i compiti di rilascio dei titoli di volo, di identificazione dei velivoli e di gestione dell'addestramento al volo attraverso le proprie scuole, circa centocinquanta, sparse in tutto il territorio nazionale.

In Italia, da allora, è cresciuto un comparto di produzione aeronautica di tali velivoli, ormai primo in Europa per numero di aeromobili registrati, imprese di produzione e numero di attestati di volo rilasciati. Basti pensare che alcune delle imprese italiane di produzione di aeromobili leggeri sono *leader* del settore in Europa, con punte di eccellenze addirittura mondiali per la qualità e per la quantità delle costruzioni aeronautiche.

Gli sviluppi tecnologici succedutisi negli ultimi trentacinque anni e la recente normativa europea hanno ormai reso non più

adeguata la legge della quale si propone la modifica.

In particolare, dapprima il regolamento di esecuzione (UE) 2016/1185 della Commissione, del 20 luglio 2016, che stabilisce nuove norme europee per la navigazione aerea – cosiddetto « cielo unico europeo » –, e, da ultimo, il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, che stabilisce, altresì, esenzioni dalla normativa medesima per gli aeromobili fino alla massa massima al decollo di 600 chilogrammi (kg), impongono un'urgente riforma della citata legge n. 106 del 1985 e dei relativi decreti regolamentari, per uniformarla a quella degli altri Paesi dell'Unione europea (che, peraltro, nella quasi totalità, hanno già recepito le novità del regolamento (UE) 2018/1139), per non penalizzare le imprese nazionali, costrette a ricorrere alla certificazione dei loro prodotti in altri Paesi per poterli esportare e per consentire un più omogeneo percorso formativo agli allievi piloti, facendo in modo che il titolo che abilita al pilotaggio di velivoli per VDS non sia più « confinato », ma sia parte di un *iter* di istruzione che consentirà l'accesso a categorie superiori, attraverso il riconoscimento di crediti formativi.

L'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) ha recentemente esercitato la facoltà prevista dal regolamento (UE) 2018/1139, comunicando all'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) che l'Italia regolamenterà con normativa nazionale gli aeromobili della fascia di peso compresa tra 450 e 600 kg.

Ferme restando le prerogative dell'ENAC nell'emanare le norme tecniche di riferimento per la citata categoria e nell'esercitarne il controllo, appare opportuno mantenere in capo all'Aero Club d'Italia (ente pubblico non economico e federazione sportiva del Comitato olimpico nazionale italiano), in analogia e in continuità con la delega esercitata per la gestione degli aeromobili con massa al decollo fino a 475 kg, anche la gestione delle attività di addestramento e di immatricolazione degli aeromobili della fascia superiore fino a 600 kg.

La presente proposta di legge si compone di nove articoli, suddivisi in tre capi, mantenendo lo schema della normativa vigente, con un inquadramento generale dei principi informatori della materia, che demanda a successivi regolamenti le specificazioni tecniche nelle materie indicate all'articolo 3.

In dettaglio, l'articolo 1 introduce la più corretta definizione di « aeromobile » per i mezzi del VDS (in sostituzione dell'attuale dizione di « apparecchi ») e l'indicazione della vigente normativa europea applicabile che esenta i citati mezzi dai criteri di certificazione e di utilizzo previsti per i velivoli di maggior peso dal regolamento (UE) 2018/1139. Viene mantenuto il criterio già previsto dalla legge n. 106 del 1985, cioè quello di poter provvedere a future modificazioni tecniche attraverso modifiche agli allegati, mediante decreto ministeriale.

L'articolo 2 specifica le già riconosciute competenze delegate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti all'Aero Club d'Italia, estendendole agli aeromobili della nuova « classe » con massa fino a 600 kg. I titoli di volo sono, più correttamente, denominati « licenze » anche al fine di attuare un percorso formativo unitario verso le licenze regolate dalla normativa dell'EASA, evitando quella « ghettizzazione » che ha comportato finora l'uso del termine « attestato », con il quale sono stati classificati i titoli di volo rilasciati dall'Aero Club d'Italia, e che, di fatto, ha impedito anche il riconoscimento di crediti per chi ha intenzione di proseguire la formazione verso licenze di volo di classe superiore. A tale fine, è opportuno che l'ENAC e l'Aero Club d'Italia condividano i termini di un *syllabus* di istruzione, tale da poter regolamentare una licenza di volo nazionale riconosciuta dal medesimo ENAC.

L'articolo 3 traccia il perimetro dei regolamenti di attuazione della nuova normativa. Trattandosi di una normativa regolamentare tecnica, essa sarà adottata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988 n. 400.

In particolare, i regolamenti dovranno prevedere:

1) i requisiti psico-fisici necessari per l'attività di istruzione e di volo con aeromobili per VDS, improntati a criteri di semplificazione, specie per la categoria di aeromobili con peso a vuoto fino a 120 kg;

2) la regolamentazione dell'attività addestrativa degli aeromobili per VDS privi di motore (deltaplani, parapendio e alianti), attualmente disciplinata dai regolamenti di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 15 luglio 2015, n. 247;

3) la regolamentazione dell'attività addestrativa degli aeromobili per VDS provvisti di motore, attualmente disciplinata dai citati regolamenti di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 247 del 2015:

i) per gli aeromobili a motore con peso a vuoto inferiore a 120 kg e configurazione monoposto è opportuno adottare la normativa già ampiamente sperimentata in Europa e improntata a criteri di massima semplificazione addestrativa e tecnica, escludendone l'immatricolazione: tale nuova classe di velivoli, per i bassissimi costi di esercizio, potrà costituire una leva formidabile per avvicinare alla cultura del volo molti giovani;

ii) è opportuno che il regolamento per l'addestramento al volo, per la parte relativa ai velivoli ad ala fissa diversi dai pendolari a motore e per la classe superiore a 120 kg di massa a vuoto, sia predisposto dall'Aero Club d'Italia e dall'ENAC, d'intesa tra loro. A tale fine, è opportuno che tali enti condividano i termini di un *syllabus* di istruzione, tale da poter regolamentare una nuova licenza di volo nazionale (in sostituzione dell'attuale « attestato ») riconosciuta dal medesimo ENAC, in modo da rendere finalmente operativo un percorso addestrativo che possa consentire il riconoscimento di crediti a favore di chi continuerà il percorso formativo, anche professionale. È auspicabile, quindi, un'unica « *sport pilot license* » nazionale che attraverso moduli di istruzione aggiuntivi (in termini di ore di volo, di abilitazioni e

di approfondimenti teorici) possa, da uno *step* iniziale basico, consentire progressivamente il trasporto del passeggero, la navigazione in spazi aerei controllati, l'uso di aeroporti, l'uso di aeromobili per VDS complessi, eccetera;

iii) è necessario superare l'attuale ripartizione tra velivoli « basici » e velivoli « avanzati » e tra i relativi « attestati », stabilendo criteri didattici e operativi conformi anche a quelli degli altri Paesi dell'Unione europea secondo il fondamentale principio che sarà la progressione addestrativa del pilota a consentirgli operazioni di volo di maggiore complessità o di impatto maggiore in termini di sicurezza della navigazione, più che la qualifica formale dell'aeromobile;

iv) il regolamento dell'addestramento dovrà prevedere l'insegnamento della radiofonia aeronautica fin dalla prima fase di istruzione;

4) gli allegati tecnici per la progettazione, la costruzione e l'immatricolazione degli aeromobili per VDS provvisti di motore, ad ala fissa e ad ala rotante; è opportuno che tali allegati siano redatti tenendo conto di un unico *standard*, sia per gli aeromobili di massa inferiore a 450 kg, sia per quelli di massa tra 450 e 600 kg, questi ultimi di competenza dell'ENAC, come specificato al comma 2 dello stesso articolo 3. L'Aero Club d'Italia, a tale fine, dovrebbe fare proprio lo *standard* dell'ENAC di prossima emanazione per estenderlo anche alla classe di velivoli fino a 450 kg;

5) l'equipaggiamento avionico necessario per la navigazione all'interno di spazi aerei controllati e gli intervalli di verifica degli stessi; del pari, sarà stabilita la qualifica necessaria per il volo all'interno di tali aree;

6) fermo restando l'attuale principio dell'autocertificazione delle attività di manutenzione, la qualifica necessaria per i soggetti legittimati a operare sulle cellule, sui motori e sugli equipaggiamenti, consentendo le operazioni di più semplice manutenzione anche ai proprietari degli aeromobili, previa effettuazione di un corso di

addestramento « minimo » presso soggetti qualificati.

L'articolo 4 prevede una modalità di comunicazione aggiuntiva, attraverso i mezzi propri dell'Aero Club d'Italia, delle informazioni aeronautiche, i *NOTICE TO AIR MAN*, limitative delle attività di volo che impattano sulle attività di VDS.

L'articolo 5 prevede la sostituzione del termine « apparecchi » previsto dall'articolo 743 del codice della navigazione, con quello più appropriato di « aeromobili », identificati, al primo comma dello stesso articolo 743, in « ogni macchina destinata al trasporto per aria di persone o cose ». Il sostantivo « aeromobile » è, infatti, una nozione tecnico-giuridica che comprende tutte le macchine volanti, poi distinte dai regolamenti tecnici.

Rimane invariata la disposizione del quarto comma del medesimo articolo 743 del codice della navigazione relativa all'essenzialità dell'applicazione agli aeromobili per VDS delle disposizioni del libro primo della parte seconda dello stesso codice della navigazione.

Il capo II, con gli articoli da 6 a 8, regola le sanzioni interdittive della sospensione e della revoca dei titoli rila-

sciati dall'Aero Club d'Italia, predeterminando il limite minimo e massimo di durata della sospensione nelle fattispecie previste dall'allegato 2.

La legge n. 106 del 1985 prevede generiche sanzioni amministrative pecuniarie che, di fatto, non hanno trovato mai attuazione per l'assenza dei presupposti organizzativi e giuridici per la loro concreta irrogazione.

Con le disposizioni sanzionatorie della presente proposta di legge si colma un *vulnus* che, negli anni passati, non ha consentito — specie dopo alcuni interventi giurisdizionali — all'Aero Club d'Italia, pur in presenza di accertate violazioni, di sospendere o di revocare titoli di volo o abilitativi da essa emessi, non essendovi riserva di legge alle sanzioni successivamente inserite nei regolamenti tecnici. Rimane impregiudicata la sanzionabilità anche in via amministrativa per le violazioni commesse dal titolare di una licenza di volo per VDS ai sensi delle norme del codice della navigazione.

Il capo III reca, infine, disposizioni di abrogazione della vigente disciplina legislativa e regolamentare (articolo 9).

PROPOSTA DI LEGGE

—

CAPO I

VOLO DA DIPORTO O SPORTIVO

Art. 1.

(Definizione)

1. Ai fini di cui alla presente legge, è definita volo da diporto o sportivo (VDS) l'attività di volo per scopi ricreativi, diporistici e sportivi, senza fine di lucro, effettuata su aeromobili, provvisti o privi di motore, in possesso delle caratteristiche individuate dall'allegato 1 annesso alla presente legge.

2. Alle attività di progettazione, di produzione e di manutenzione degli aeromobili per VDS non si applicano le disposizioni del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, ai sensi di quanto previsto dall'articolo 2, paragrafo 8, e dall'allegato I del medesimo regolamento.

3. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, provvede ad apportare le modifiche agli allegati 1 e 2 annessi alla presente legge che si rendano necessarie in relazione all'evoluzione della tecnica, dei regolamenti o della sicurezza della navigazione.

Art. 2.

(Competenze dell'Aero Club d'Italia)

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si avvale dell'Aero Club d'Italia per:

a) lo svolgimento e la regolamentazione dell'addestramento ai fini del rilascio delle licenze e delle abilitazioni per la conduzione degli aeromobili per VDS;

b) il rilascio delle autorizzazioni alle organizzazioni di addestramento;

c) il rilascio delle licenze e delle abilitazioni per la conduzione degli aeromobili per VDS;

d) l'immatricolazione degli aeromobili per VDS provvisti di motore, a esclusione di quelli di cui al numero 3 dell'allegato 1 annesso alla presente legge, nel registro tenuto dall'Aero Club d'Italia ai sensi dell'articolo 5 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 18 marzo 2013, n. 53.

2. Le tariffe stabilite dall'Aero Club d'Italia per lo svolgimento delle attività di cui al comma 1 sono approvate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Art. 3.

(Regolamenti di attuazione)

1. Con propri decreti, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti adotta, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, i regolamenti di attuazione della presente legge, con i quali sono disciplinate le attività relative:

a) all'accertamento dell'idoneità psicofisica ai fini dell'addestramento e della condotta degli aeromobili per VDS;

b) alla regolamentazione dell'attività addestrativa degli aeromobili per VDS privi di motore;

c) alla regolamentazione dell'attività addestrativa degli aeromobili per VDS provvisti di motore;

d) agli allegati tecnici per la progettazione e la costruzione degli aeromobili per VDS provvisti di motore, ad ala fissa e ad ala rotante;

e) ai requisiti di equipaggiamento avionico ai fini della navigazione in spazi aerei controllati e dell'uso degli aeroporti;

f) al titolo di volo e alle abilitazioni necessarie ai fini della navigazione in spazi aerei controllati e dell'uso degli aeroporti;

g) all'eventuale disciplina transitoria da adottare in relazione ai titoli di volo già rilasciati dall'Aero Club d'Italia;

h) alle norme e alle limitazioni sulla circolazione aerea e di sicurezza;

i) ai requisiti per la manutenzione degli aeromobili per VDS;

l) alle coperture assicurative per l'esercizio delle attività con aeromobili per VDS.

2. I programmi di addestramento per il conseguimento della licenza di volo per gli aeromobili per VDS provvisti di motore, nonché i requisiti tecnici per la progettazione, la costruzione e la manutenzione per gli aeromobili di cui al numero 7 dell'allegato 1 annesso alla presente legge sono stabiliti dall'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), di concerto con l'Aero Club d'Italia.

Art. 4.

(Informazioni aeronautiche)

1. Nel caso di emissione di *NOTICE TO AIRMEN* che interessano le attività di VDS, l'ENAC ne dà tempestiva comunicazione all'Aero Club d'Italia ai fini della diffusione delle informazioni agli utenti attraverso il proprio sito *internet* istituzionale o un altro mezzo di comunicazione.

Art. 5.

(Modifica all'articolo 743 del codice della navigazione)

1. Al quarto comma dell'articolo 743 del codice della navigazione, la parola: « apparecchi » è sostituita dalla seguente: « aeromobili ».

CAPO II

SANZIONI

Art. 6.

(Sanzioni)

1. In caso di inosservanza delle disposizioni della presente legge e dei regolamenti di attuazione di cui all'articolo 3, l'Aero Club d'Italia, nell'ambito delle funzioni a esso attribuite, irroga le sanzioni interdittive della sospensione o della revoca delle licenze, delle abilitazioni, delle certificazioni e degli attestati.

2. Le sanzioni di cui al comma 1 sono adottate nei confronti dei titolari di licenza per la conduzione di aeromobili per VDS, nonché degli istruttori di scuole di addestramento per VDS e degli esaminatori che si siano resi responsabili di comportamenti contrari alle disposizioni della presente legge e dei regolamenti di attuazione di cui all'articolo 3 e pregiudizievoli per la sicurezza della navigazione aerea.

3. La violazione deve essere contestata per iscritto al responsabile di essa, dando un adeguato termine per controdedurre.

4. L'Aero Club d'Italia individua, con proprio regolamento o con una modifica al proprio statuto, l'organo delegato all'irrogazione delle sanzioni di cui al comma 1.

5. Ai fini della determinazione della sanzione si tiene conto della gravità della violazione, dell'eventuale danno arrecato e del comportamento dell'interessato successivo all'evento.

6. Le sanzioni di cui al comma 1 hanno, altresì, lo scopo di favorire il rispetto della regolamentazione aeronautica, prevenendo i comportamenti che possano compromettere la sicurezza della navigazione aerea e dissuadendo dalla loro reiterazione.

7. Se l'evento che determina l'adozione delle sanzioni di cui al comma 1 ha rilevanza penale, esso è comunicato dall'Aero Club d'Italia alla procura della Repubblica competente per territorio.

8. L'Aero Club d'Italia comunica, altresì, all'ENAC le eventuali violazioni che possono rilevare anche ai fini dell'irrogazione

delle sanzioni previste dal codice della navigazione.

Art. 7.

(Sospensione)

1. La sospensione delle licenze, delle abilitazioni, dei certificati e degli attestati è disposta in funzione della natura e della gravità dell'evento, tenuto conto della collaborazione dell'interessato nella mitigazione del rischio.

2. La sospensione è disposta per un periodo compreso tra un minimo di un mese e un massimo di due anni.

3. La durata della sospensione è predefinita per le fattispecie previste dall'allegato 2 annesso alla presente legge.

Art. 8.

(Revoca)

1. La revoca delle licenze, delle abilitazioni, dei certificati e degli attestati è disposta:

a) in caso di giudizio di non idoneità permanente del titolare ai sensi del regolamento di cui all'articolo 3 per l'accertamento dell'idoneità psico-fisica, anche per uso, abuso o dipendenza da sostanze psicotrope o stupefacenti;

b) quando il titolare non soddisfa più i requisiti previsti dalla normativa applicabile al titolo;

c) quando il titolare è dichiarato delinquente abituale, professionale o per tendenza, è sottoposto a una misura di sicurezza personale o alla misura di prevenzione della sorveglianza speciale, ovvero quando è stato revocato il nulla osta rilasciato dal questore;

d) in caso di una terza infrazione accertata in un periodo di dieci anni;

e) in caso di violazione, accertata con sentenza passata in giudicato, che ha comportato un incidente aeronautico dal quale sono derivate la morte o lesioni personali gravi a passeggeri o a terzi;

f) quando, nella conduzione dei compiti assegnati, l'istruttore o l'esaminatore adotta comportamenti inaccettabili.

2. In caso di revoca, i titoli, i corsi, gli esami e le esperienze presupposti del titolo revocato non possono essere utilizzati ai fini del conseguimento di un nuovo titolo.

3. In caso di revoca, l'Aero Club d'Italia stabilisce il periodo minimo decorso il quale può essere rilasciato un nuovo titolo.

CAPO III

Art. 9.

(Abrogazioni)

1. La legge 25 marzo 1985, n. 106, e il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 22 novembre 2010, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 287 del 9 dicembre 2010, sono abrogati.

2. A decorrere dalla data di entrata in vigore dell'ultimo dei regolamenti di attuazione adottati ai sensi dell'articolo 3 della presente legge, il regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 luglio 2010, n. 133, è abrogato.

ALLEGATO 1
(Articolo 1, comma 1)

**CARATTERISTICHE DEGLI AEROMOBILI
PER IL VOLO DA DIPORTO O SPORTIVO**

1. Aeromobili diversi da quelli senza equipaggio, privi di motore, diversi dagli alianti, con monoposto e massa a vuoto non superiore a 80 kg.

2. Aeromobili diversi da quelli senza equipaggio, privi di motore, diversi dagli alianti, con configurazione biposto e massa a vuoto non superiore a 100 kg.

3. Aeromobili diversi da quelli senza equipaggio, provvisti di motore, con massa a vuoto non superiore a 120 kg in configurazione monoposto.

4. Aeromobili, anche ad ala rotante, diversi da quelli senza equipaggio, la cui velocità misurabile di stallo o velocità costante di volo minima in configurazione di atterraggio non supera i 35 nodi di velocità calibrata (CAS), al massimo biposto e con una massa massima al decollo (MTOM) non superiore a:

	Aeromobile provvisti di motore	Aliante	Aeromobile anfibo/idrovolante	Sistema di recupero totale con paracadute montato sulla cellula
Monoposto	300 kg MTOM	250 kg MTOM	30 kg MTOM supplementari	15 kg MTOM supplementari
Biposto	450 kg MTOM	400 kg MTOM	45 kg MTOM supplementari	25 kg MTOM supplementari

Se un aereo anfibo o un idrovolante/elicottero è utilizzato sia come idrovolante/elicottero che come aeroplano terrestre/elicottero, la sua MTOM non deve superare il relativo limite applicabile.

5. Autogiro monoposto e biposto con una MTOM non superiore a 600 kg.

6. Aerostati e dirigibili monoposto o biposto aventi un volume massimo di progetto non superiore a 1.200 m³ in caso di aria calda, e non superiore a 400 m³ in caso di un altro gas di sollevamento.

7. Aeromobili ed elicotteri con le seguenti caratteristiche:

a) aeromobili, diversi da quelli senza equipaggio, che siano al massimo biposto, la cui velocità misurabile di stallo o la velocità costante di volo minima in configurazione di atterraggio non supera i 45 nodi di velocità calibrata e con una MTOM non superiore a 600 kg per gli aeromobili non destinati all'impiego sull'acqua o a 650 kg per gli aeroplani destinati all'impiego sull'acqua;

b) elicotteri, diversi dagli elicotteri senza equipaggio, che siano al massimo biposto e con una MTOM non superiore a 600 kg per gli elicotteri non destinati all'impiego sull'acqua o a 650 kg per gli elicotteri destinati all'impiego sull'acqua.

ALLEGATO 2
(Articolo 7, comma 3)

SOSPENSIONE

FATTISPECIE	DURATA DELLA SANZIONE
1) Imbarco di armi, munizioni o persone a scopo delittuoso	da un anno a due anni
2) Attraversamento di zona proibita o ristretta	da un mese a diciotto mesi
3) Attraversamento di zone controllate in assenza di contatto radio	da un mese a diciotto mesi
4) Ingresso non autorizzato in spazio aereo controllato	da un mese a diciotto mesi
5) <i>Runway incursion</i> (nel caso di operazioni su aeroporti controllati)	da un mese a dodici mesi
6) Omissione di soccorso	da uno a due anni
7) Esercizio delle attività connesse alla licenza o abilitazione sotto l'effetto di alcool, sostanze psicotrope o stupefacenti	da uno a due anni
8) Falsificazione del libretto di volo, del titolo aeronautico, dei dati di manutenzione del velivolo	da dodici a diciotto mesi
9) Dichiarazioni rese ai sensi del d.P.R. 28 novembre 2000, n. 445 contenenti dati falsi o inesatti	da dodici a diciotto mesi
10) Utilizzo di titolo falsificato	da dodici a diciotto mesi
11) Comprovato uso improprio o fraudolento del titolo aeronautico	da uno a due anni
12) Trasporto pubblico abusivo	da un anno a due anni
13) Comando di aeromobile oltre i limiti dell'abilitazione	da uno a due anni
14) Lancio di oggetti da aeromobili in volo	da otto a diciotto mesi
15) Inosservanza delle norme sulla sicurezza della navigazione	da un mese a due anni
16) Violazione delle quote minime o massima previste dalla regolamentazione	da un mese a diciotto mesi
17) Attività di volo condotta in assenza dei requisiti richiesti	da un mese a diciotto mesi
18) Attività di volo effettuata in violazione delle norme sulle procedure operative	da un mese a diciotto mesi
19) Atterraggio o decollo senza autorizzazione (nel caso di operazioni su aeroporti controllati)	da un mese a dodici mesi
20) Comportamenti non conformi ai regolamenti dell'istruttore o dell'esaminatore nella conduzione dei compiti assegnati	da un mese a diciotto mesi

