

Le Linee Guida contengono elementi di dettaglio di tipo interpretativo o procedurale per facilitare l'utente nella dimostrazione di rispondenza ai requisiti normativi. Sono generalmente associate a Circolari. Dato il loro carattere non regolamentare, i contenuti delle Linee Guida (LG) non possono essere ritenuti di per se obbligatori. Quando l'utente interessato sceglie di seguire le indicazioni fornite nelle LG, ne accetta esplicitamente le implicazioni sul proprio impianto organizzativo da esse come risultante ed esprime il proprio forte impegno a mantenersi aderente ad esse ai fini della continua rispondenza al requisito normativo interessato. I destinatari sono invitati ad assicurare che le presenti Linee Guida siano portate a conoscenza di tutto il personale interessato.

GESTIONE DELLE DEVIAZIONI DALLE CERTIFICATION SPECIFICATIONS EMANATE DALL'EASA PER IL DOMINIO AEROPORTI

SVILUPPATA ED EMESSA DALLA DIREZIONE CENTRALE REGOLAZIONE TECNICA

Indice

Riferimenti Regolamentari

Applicabilità

- 1. PREMESSA**
- 2. SCOPO**
- 3. CERTIFICAZIONE**
- 4. ELOS - EQUIVALENT LEVEL OF SAFETY**
- 5. SPECIAL CONDITIONS (SC)**
- 6. DAAD - DEVIATION ACCEPTANCE AND ACTION DOCUMENT**
- 7. CRITERI PER L'ELABORAZIONE DEI SAFETY ASSESSMENT**
- 8. ALLEGATI**

Riferimenti Regolamentari	Paragrafo	Titolo
Regolamento (CE) n. 216/2008	Art. 8 bis	Aeroporti
Regolamento (UE) 139/2014	Artt. 6 e 7	Conversione dei certificati Deviazione dalle specifiche di certificazione

APPLICABILITÀ	
APT	Gestori Aeroportuali
ATM	N.A.
EAL	N.A.
LIC	N.A.
MED	N.A.
NAV	N.A.
OPV	N.A.
SEC	N.A.

GLOSSARIO

CS (Specifiche di Certificazione):

DAAD (Documento di Azione e Accettazione di Deviazione):

ELoS (Equivalent Level of Safety):

Alt-MC (Alternative Means of Compliance):

Special Condition (Condizioni Speciali):

CB (Certification Basis):

1 PREMESSA

- 1.1. Con il Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento Europeo e del Consiglio,- comunemente denominato “Regolamento basico” (BR, Basic Regulation) -, recante regole comuni nel settore dell’aviazione civile e che ha istituito l’Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea (EASA), gli Stati Membri dell’Unione Europea sono obbligati ad adottare regole comuni nel settore dell’aviazione civile aventi come scopo il raggiungimento di elevati livelli di sicurezza e compatibilità ambientale nonché il libero scambio di merci, prodotti e servizi.

L’emendamento, introdotto dal successivo Regolamento (CE) n. 1108/2009, ha ampliato le competenze dell’**European Aviation Safety Agency (EASA)**, inglobando anche i domini degli *aeroporti* e dell’*Air Traffic Management/Air Navigation Services (ATM/ANS)* nell’*European Aviation Safety Regulatory System*.

Il richiamato Regolamento (CE) n. 216, nel definire gli obiettivi da perseguire (Essential Requirements - ERs) contenuti, per quanto riguarda il dominio degli aeroporti, nell’Annex Va (Essential Requirements for aerodromes) e, per quanto applicabile, nell’Annex Vb (Essential Requirements for ATM/ANS and Air Traffic controllers), ha stabilito che le modalità attuative dello stesso vengano dettagliate in “Regolamenti di attuazione” (Implementing Rules – IRs).

- 1.2. Con il Regolamento (UE) n. 139 del 12 febbraio 2014 (G.U. dell’Unione Europea L. 44 del 14 febbraio 2014), entrato in vigore il 6 marzo 2014, la Commissione Europea ha adottato e pubblicato il *Regolamento di attuazione* (IRs) del sopra richiamato Regolamento Basico.

I destinatari del Regolamento, direttamente applicabile, sono:

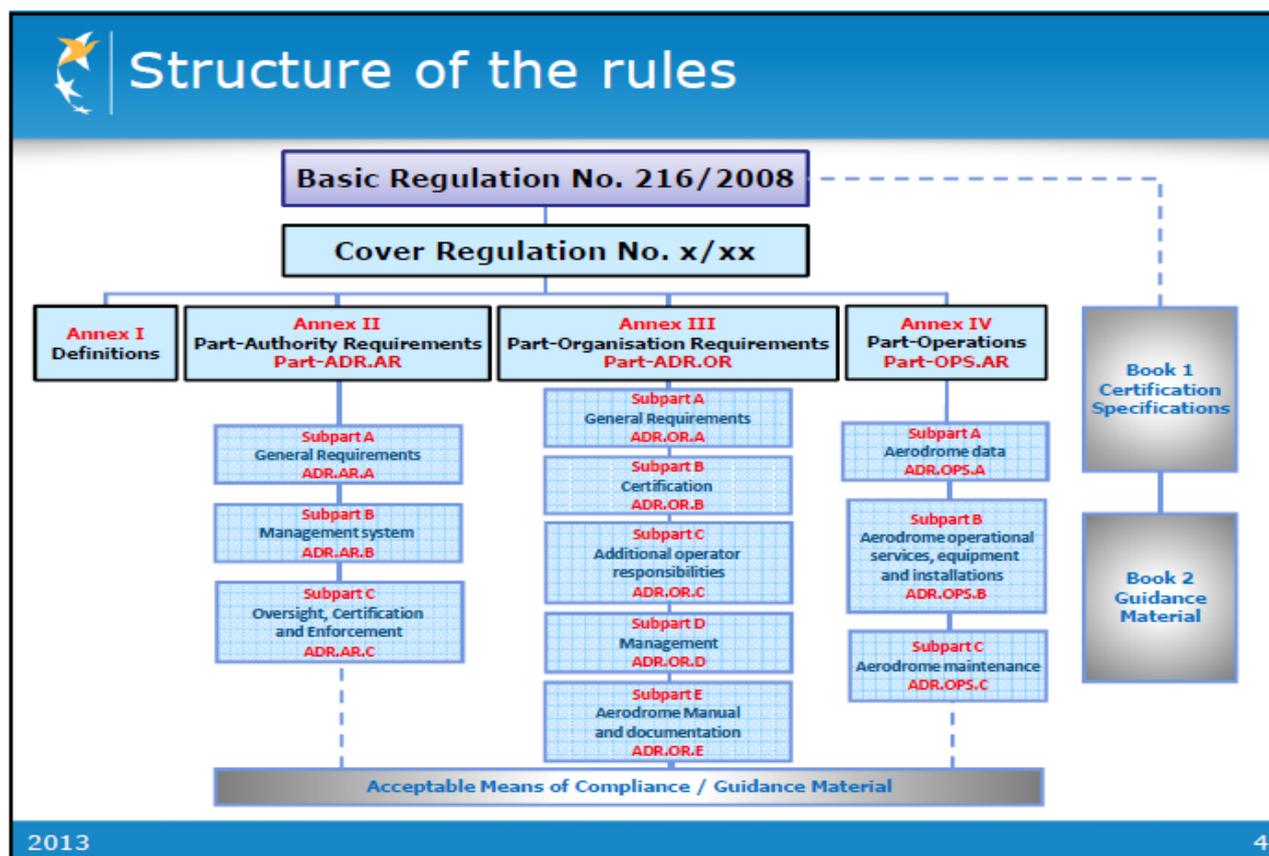
- gli Stati Membri,
- le competenti Autorità dell’Aviazione Civile (NAA) per la certificazione e la sorveglianza degli aeroporti certificati,
- gli Aeroporti (Aerodromes) che rientrano nell’applicabilità di cui all’art. 4 comma 3 a del Regolamento Basico,
- i relativi Gestori (Aerodrome Operators),

che, ai fini della complessiva transizione alla nuova regolamentazione europea, dovranno assicurarne la rispondenza entro il 31 dicembre 2017 (Art. 11 “Entrata in vigore e applicazione”).

Il Regolamento (UE) n. 139/2014 è costituito da una serie di articoli (artt. 1 -11) destinati agli Stati Membri e da una serie di Implementing Rules - IRs , raccolte in tre distinte Parti e denominate rispettivamente:

- Part ADR.**AR** (Part **A**uthority **R**equirements, per le competenti Autorità);
- Part ADR.**OR** (Part **O**rganisation **R**equirements, per i Gestori aeroportuali);
- Part ADR.**OPS** (Part **O**perations **R**equirements, per le Operazioni aeroportuali).

1.3. Struttura e gerarchia delle norme europee



2 SCOPO

Scopo delle presenti Linee Guida è di fornire ai Gestori Aeroportuali ed alle Strutture dell’Ente interessate un orientamento per la gestione delle deviazioni dalle Certification Specifications (CS) emanate dall’EASA con ED Decision 2014/013/R (successivamente modificata e sostituita dalla ED Decision 2015/001/R in data 30 gennaio 2015), nell’ambito dei processi di Certificazione o di Conversione dei Certificati di Aeroporto, di cui all’art. 6 del Reg. (UE) n. 139/2014, nonché nell’attività di gestione dei “change”. Il richiamato art. 6, inoltre, ai fini della certificazione o conversione del certificato d’aeroporto stabilisce che il Gestore aeroportuale dimostri - oltre alla conformità dell’organizzazione e delle operazioni alle previsioni delle Parti OR (Organisation Requirements) e OPS Operations Requirements del Regolamento n. 139/2014 – anche la conformità delle infrastrutture, degli impianti e degli equipaggiamenti dell’aeroporto alla Certification Basis (CB).

3 CERTIFICAZIONE DELL’AEROPORTO

- 3.1. All’atto della presentazione dell’istanza di Certificazione o conversione del Certificato, pertanto, il Gestore è chiamato ad identificare le Certification Specifications (CS) applicabili alle caratteristiche fisiche ed operative dell’aeroporto ed eventuali variazioni dalle specifiche di certificazione applicabili, nonché la documentazione attestante le modalità con cui dimostrerà la conformità ai

requisiti applicabili stabiliti dal Regolamento (CE) n. 216/2008 e dalle corrispondenti norme attuative.

3.2 In ottemperanza alla Implementing Rule ADR.AR.C.020 (Certification Basis) la base di certificazione deve essere stabilita e notificata al richiedente dall’autorità competente ed è composta dai seguenti elementi:

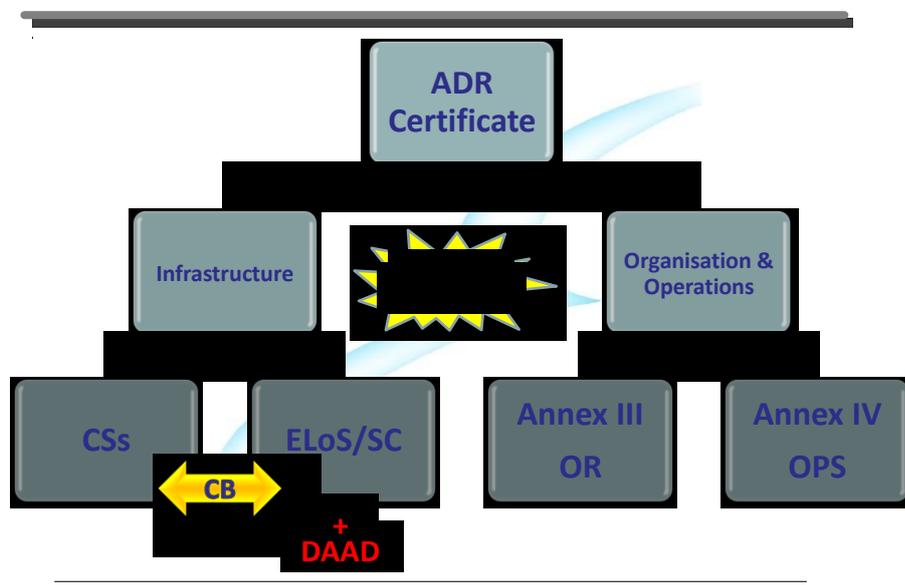
- a. le specifiche di certificazione (CS) pubblicate dall’Agenzia che l’autorità competente ritiene applicabili al progetto e al tipo di funzionamento dell’aeroporto e che sono in vigore alla data della domanda di tale certificato, a meno che il richiedente scelga la conformità ad emendamenti successivi oppure l’autorità competente ritenga necessaria l’osservanza di tali emendamenti successivi;
- b. qualsiasi disposizione per la quale è stato accettato dall’autorità competente un livello di sicurezza equivalente (ELoS) che deve essere dimostrato dal richiedente; e
- c. eventuali condizioni speciali prescritte in conformità alla norma ADR.AR.C.025, che l’autorità competente ritiene necessario includere nella base di certificazione.

3.3 In particolare l’art. 6 comma 2 del Regolamento (UE) n. 139/2014 stabilisce che il certificato dell’Aeroporto può essere rilasciato (e/o convertito) dall’Autorità se sono soddisfatte le seguenti condizioni:

- (a) è stata stabilita la Base di Certificazione, utilizzando le CS emanate dall’EASA, inclusi gli eventuali casi di “livello equivalente di safety” (Equivalent Level of Safety, d’ora in avanti ELoS) e condizioni speciali (Special Conditions), che sono state identificati e documentati;
- (b) il titolare del certificato (Gestore aeroportuale) ha dimostrato la conformità dell’aeroporto alle Certification Specifications quando esse siano diverse dai requisiti nazionali sulla cui base l’attuale certificato è stato rilasciato (certificato nazionale);
- (c) il Gestore ha dimostrato la conformità ai requisiti del Regolamento Basico (Reg. (CE) n. 216/2008) e delle sue regole di attuazione (Reg. (UE) n. 139/2014) applicabili alla sua organizzazione ed alle operazioni e che sono diverse dai requisiti nazionali sui quali si è basata la certificazione esistente.

Tale previsione stabilisce, pertanto, la possibilità di dimostrare la conformità agli Essential Requirements dell’Annesso Va del Regolamento Basico, “includendo” nella Certification Basis eventuali ELoS o Special Conditions, per quelle CS per le quali si riscontri una deviazione.

3.4. Certificato di aeroporto



3.5. L’art. 7 del Regolamento (UE) n. 139/2014 stabilisce inoltre che l’Autorità può, fino al 31 Dicembre 2024, accettare richieste per il rilascio di un certificato che includono deviazioni rispetto alle CS emanate dall’EASA (DAAD) a condizione che siano soddisfatte le seguenti condizioni:

- le deviazioni non siano configurabili né come ELoS né come Special Conditions,
- le deviazioni esistevano precedentemente all’entrata in vigore del Regolamento (UE) n. 139/2014,
- gli Essential Requirements dell’Annesso Va al Regolamento Basico siano rispettati dalle deviazioni, integrate da misure di mitigazione ed azioni correttive, ove opportuno,
- sia stato sviluppato un safety assessment a supporto di ogni deviazione.

3.6. L’ENAC compila la documentazione che comprova il rispetto delle condizioni di cui al paragrafo precedente, in un documento di *azione e accettazione della deviazione (DAAD)*, fissandone il periodo di validità.

Il DAAD è allegato al certificato.

Il gestore aeroportuale verifica che le condizioni di cui al paragrafo precedente continuino a essere soddisfatte, in caso contrario il DAAD deve essere modificato, sospeso o revocato.

Il DAAD è allegato al certificato di aeroporto, ma non fa parte della CB.

Il monitoraggio dei DAAD da parte dell’ENAC rientra tra le attività di oversight.

3.7 Deviazioni dalle CS

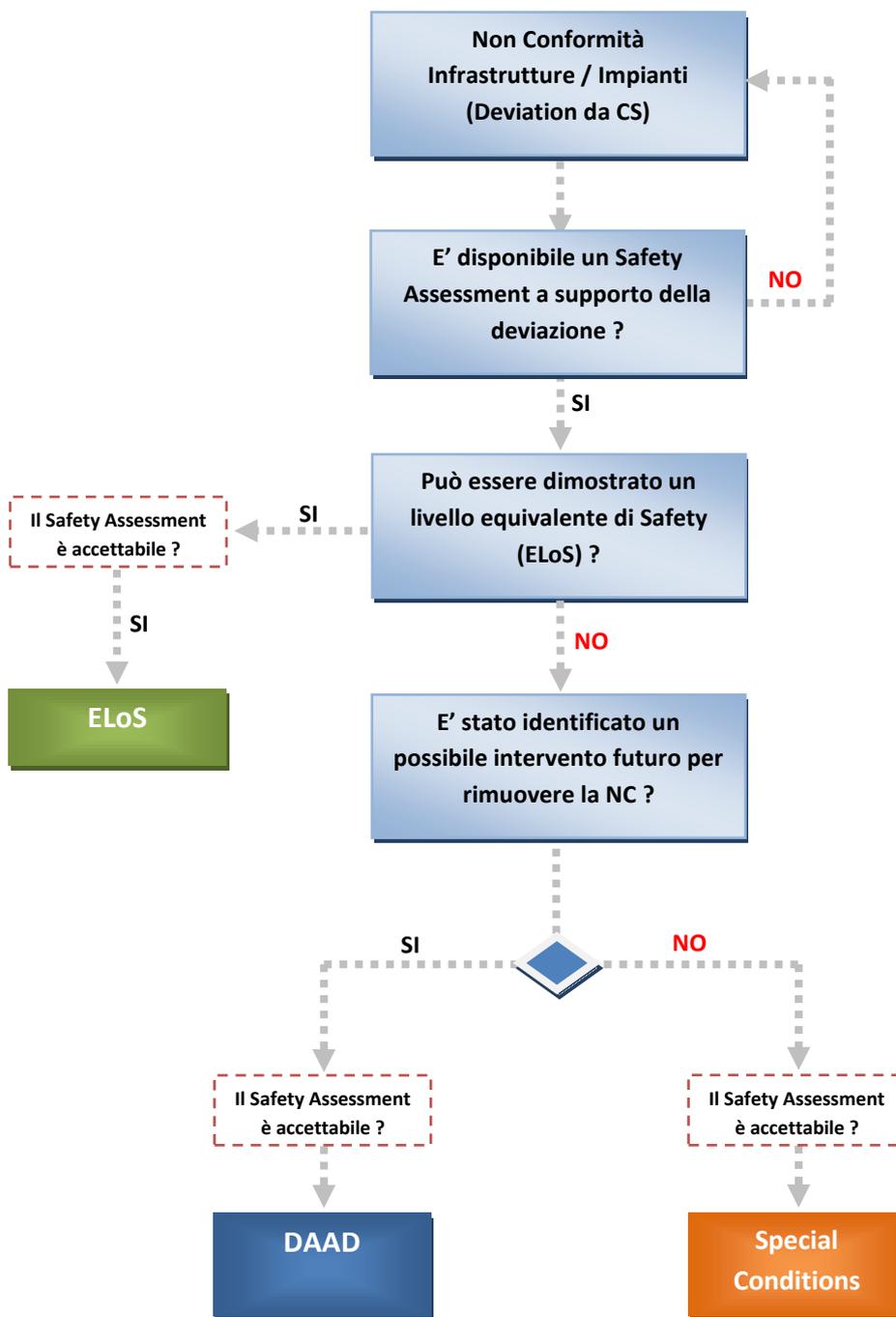


Fig. 1 - Flow Chart per la gestione delle deviazioni dalle CS

Variations Matrix and Flowchart

	Variation...	Criteria for Option selection.
Supported by Safety Assurance Documentation	Equivalent Level of Safety (ELOS)	<ul style="list-style-type: none"> • Part of the Certification Basis (CB). • Long term with no known changes planned. • Can apply to any variation.
	Special Conditions (SC)	<ul style="list-style-type: none"> • Part of the CB. • Can only be issued by Competent Authority (CA). • Generally issued when the CS is inappropriate or inadequate because: <ul style="list-style-type: none"> ○ the certification specifications cannot be met due to physical, topographical or similar limitations related to the location of the aerodrome; ○ the aerodrome has novel or unusual design features; or ○ experience from the operation of that aerodrome or other aerodromes having similar design features has shown that safety may be endangered. • <u>No Known</u> development or change in operation that will affect the variation. • Costly or disproportionate to make right.
	Deviation Acceptance and Action Document (DAAD)	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Not</u> part of CB. • Can apply to any variation. • Available until 31 December 2024 • Do not qualify as either of the above. • Deviation existed prior to 6 March 2014 • Will need to be reviewed each Audit. • <u>Known</u> development or change in operation that will affect the variation.

4 ELoS - EQUIVALENT LEVEL of SAFETY

4.1 Premessa

Si definisce ELoS, con riferimento ad una determinata Specifica di certificazione (CS) e rispetto alla quale sia stata riconosciuta una deviazione, una soluzione progettuale, procedurale e/o tecnica alternativa che - sulla base di uno specifico studio di safety assessment - garantisca un livello di safety equivalente a quello associato alla Specifica di Certificazione di riferimento.

L'ELoS viene proposto dal gestore aeroportuale e può essere accettata dall'ENAC, qualora il gestore dimostri che l'Equivalent Level of Safety soddisfi la finalità di safety della CS a cui ci si riferisce.

4.2 Proposta di ELoS

La proposta di utilizzo di un ELoS, rispetto ad una determinata CS, deve essere ritenuta accettabile dall'ENAC; a tal fine, il Gestore trasmette tutta la documentazione elaborata a supporto allo scopo di dimostrare la conformità alla CS attraverso un livello equivalente di sicurezza. La proposta può riguardare aspetti progettuali, tecnici o procedurali.

La richiesta di utilizzo di un ELoS, nell'ambito del processo di certificazione (o conversione) ovvero nel caso di richiesta di modifiche significative (change; rif. Reg. (UE) n. 139/2014 Annesso III ADR.OR.B.040 e ADR.AR.C.040), va inoltrata dal Gestore aeroportuale alla Direzione Operazioni competente per territorio.

La richiesta è normalmente corredata dalla seguente documentazione:

- una relazione, che illustri la deviazione in relazione alla relativa CS ed al requisito essenziale (ER) da soddisfare e la motivazione oggettiva per la quale non risulta possibile aderire alla CS,
- un Safety Assessment, sottoscritto dal Safety Manager, che dimostri - stante la deviazione, il mantenimento di un livello di sicurezza equivalente a quello associato alla relativa CS,
- il Modello All. 1, sottoscritto dall'Accountable Manager e dal Safety Manager.
- ogni altro documento ritenuto utile dal Gestore o richiesto da ENAC.

4.3 Accettazione di un ELoS

La valutazione preliminare degli ELoS è effettuata dalla Direzione Operazioni competente per territorio, tramite il Team di Certificazione / Sorveglianza che ne valuta l’ammissibilità in relazione alle previsioni del Regolamento (UE) n. 139/2014 e relativi AMC, nonché a quanto previsto nelle presenti Linee Guida.

Ricevuta la richiesta, la Direzione esamina il contenuto dell’istanza e la documentazione correlata.

Nel valutare una proposta di ELoS è necessario prestare particolare attenzione ai seguenti aspetti:

- identificazione delle finalità della CS in questione, al fine di valutare se la proposta risulti coerente con essa;
- eventuali interrelazioni tra la CS in questione ed altre CS o requisiti regolamentari ovvero l’eventuale impatto della proposta sugli altri elementi del sistema al fine di stabilire se tale impatto sia stato adeguatamente considerato.

La dimostrazione dell’ELoS può essere ottenuta utilizzando diverse metodologie, a carattere quantitativo o qualitativo, di complessità ed estensione variabile in ragione dello specifico caso; lo scopo è quello di dimostrare che la soluzione proposta garantisca un livello di safety non inferiore a quello associato alla pertinente CS.

Ai fini della valutazione, l’ENAC - oltre ad esaminare la documentazione trasmessa - può richiedere di effettuare ispezioni o audit ad hoc oppure di partecipare a dimostrazioni o test condotti dal Gestore secondo quanto ritenuto appropriato.

La documentazione trasmessa dal Gestore è successivamente inviata dalla Direzione Operazioni, unitamente al proprio parere, alla Direzione Centrale Vigilanza Tecnica che provvede ad accettare l’ELoS qualora ne ricorrano i presupposti in conformità al Regolamento (UE) n. 139/2014 ed alle presenti Linee Guida.

L’esito - positivo o negativo - delle valutazioni o la richiesta di ulteriori chiarimenti sono comunicati da ENAC al Gestore interessato.

L’ELoS, una volta accettato dall’ENAC, è parte della Certification Basis (cfr. ADR.AR.C.020 (b)).

Tutti i requisiti per i quali un ELoS è stato accettato dall’ENAC devono essere riportati sul Manuale di Aeroporto, nelle apposite sezioni indicate in AMC3 ADR.OR.E.005¹.

E’ compito del Gestore garantire la pubblicazione su AIP Italia delle pertinenti informazioni relative agli ELoS accettati dall’ENAC (cfr AMC1 ADR.OR.C.005(c) Aerodrome operator Responsibilities).

¹ PART C - PARTICULARS OF THE AERODROME SITE 4.5 description of any cases of exemptions or derogations, equivalent level of safety, special conditions, and operating limitations; and

PART D - PARTICULARS OF THE AERODROME REQUIRED TO BE REPORTED TO THE AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE 6.13 exemptions or derogations from the applicable requirements, cases of equivalent level of safety, special conditions, and limitations.

4.4 Registrazione ed archiviazione delle informazioni

Al fine di ottemperare a quanto previsto dal Regolamento (UE) n. 139/2014, Annex II ADR.AR.B.020 (punto a.6), ENAC si è dotato di un sistema informatico per la raccolta delle registrazioni relative all'attività di certificazione e sorveglianza e modifiche significative (change) che garantisce un'adeguata archiviazione, accessibilità e tracciabilità delle informazioni, inclusa la documentazione relativa a casi di ELoS.

La documentazione in oggetto è conservata per l'intero periodo di validità del Certificato.

4.5 Modulistica

Il modello da utilizzare per la proposta di ELoS è riportato nell'Allegato 1.

5 SPECIAL CONDITIONS (SC)

5.1 Premessa

Si definiscono Special Conditions (SC) le condizioni tecniche di dettaglio che l'ENAC può prescrivere - in fase di certificazione o conversione del certificato - qualora una determinata CS emanata da EASA, applicabile in linea di principio ad uno specifico aeroporto, risulti inadeguata o inappropriata per lo stesso al fine di assicurare la conformità agli Essential Requirements dell'Annesso Va del Regolamento Basico, in quanto:

- 1) la CS in questione non può essere soddisfatta a causa di limitazioni di carattere fisico, topografico o simile, legate all'ubicazione dell'aeroporto;
- 2) l'aeroporto ha caratteristiche progettuali innovative o inusuali;
- 3) l'esperienza operativa sull'aeroporto - o su altri aeroporti aventi caratteristiche simili - ha dimostrato che la safety potrebbe essere compromessa.

Il tal caso, le Special Conditions conterranno tutte le specifiche tecniche necessarie - incluse le limitazioni e/o le procedure da adottare - che l'ENAC ritenga necessarie al fine di garantire il rispetto degli Essential Requirements stabiliti nell'Annesso Va del Regolamento Basico (cfr. ADR.AR.C.020(c), ADR.AR.C.025).

Pertanto, nel caso in cui non risulti possibile aderire ad una determinata CS né dimostrare che la deviazione si configuri come ELoS, l'ENAC potrà prendere in considerazione ulteriori misure di mitigazione di carattere tecnico-operativo e/o procedurale - incluse eventuali limitazioni - al fine di garantire un livello accettabile di safety.

Le Special Conditions eventualmente prescritte dall'ENAC in accordo a quanto sopra sono incluse nella Certification Basis, facendone parte integrante.

5.2. Proposta di Special Conditions

All'atto della presentazione dell'istanza di Certificazione o conversione del Certificato, il Gestore è chiamato ad identificare le Certification Specifications (CS) applicabili alle caratteristiche fisiche ed operative dell'Aeroporto e fornire ad ENAC l'evidenza che tali caratteristiche siano conformi alle CS. Il Gestore è, inoltre, tenuto ad informare l'ENAC di eventuali CS che ritenga essere inadeguate o inappropriata al fine di assicurare la conformità agli Essential Requirements, secondo quanto specificato al precedente paragrafo, e per le quali si rende pertanto necessario valutare Special Conditions.

In tal caso - ferma restando la competenza di ENAC nella prescrizione delle Special Conditions - è opportuno che il Gestore proponga, per le CS ritenute inadeguate o inappropriata le condizioni speciali, incluse le procedure e le eventuali limitazioni operative individuate, sulla base di uno specifico safety assessment al fine di garantire la conformità ai Requisiti Essenziali.

La documentazione relativa è trasmessa alla Direzione Operazioni competente, nell’ambito del processo di certificazione (o conversione) ovvero nel caso di richiesta di modifiche significative, ed è normalmente corredata da:

- una relazione, che illustri la deviazione in relazione alla relativa CS ed al requisito Essenziale da soddisfare, la motivazione oggettiva per la quale la CS risulti inadeguata o inappropriata al fine di garantire la conformità ai Requisiti Essenziali, le condizioni, procedure e limitazioni proposte per garantire un livello accettabile di sicurezza,
- un Safety Assessment, sottoscritto dal Safety Manager, che dimostri - stante la deviazione e le condizioni speciali proposte, il mantenimento di un livello accettabile di sicurezza.
- il Modello All. 2, sottoscritto dall’Accountable Manager e dal Safety Manager.
- ogni altro documento ritenuto utile dal Gestore o richiesto da ENAC.

Le Special Conditions (o un emendamento alle Special Conditions esistenti) possono altresì essere prescritte dall’ENAC nell’ambito della valutazione delle richieste di approvazione delle modifiche significative (change) sottoposte dal Gestore in accordo a quanto previsto dal Regolamento (UE) n. 139/2014 Annesso III ADR.OR.B.040 (cfr. ADR.AR.C.040); in tal caso, il Gestore, nel richiedere ad ENAC l’approvazione della modifica, trasmetterà la documentazione necessaria alla valutazione, completa di una descrizione delle eventuali CS per le quali è richiesta la conformità ai fini della modifica in questione, incluse le CS ritenute inadeguate o inappropriata al fine di assicurare la conformità agli Essential Requirements, e per le quali è necessario prevedere delle Special Conditions.

5.3. Emissione di Special Conditions

La valutazione preliminare per l’emissione di eventuali Special Conditions è effettuata dalla Direzione Operazioni competente, tramite il Team di Certificazione / Sorveglianza che ne valuta l’ammissibilità in relazione alle previsioni del Regolamento (UE) n. 139/2014 e relativi AMC e formula un proprio parere, sulla base della documentazione allegata dal Gestore all’istanza di Certificazione.

Nel valutare eventuali Special Conditions - ed in particolare in merito alle motivazioni addotte dal gestore aeroportuale a supporto - ENAC considera anche se una determinata CS sia rapportabile ad uno Standard o ad una Raccomandazione dell’Annesso 14 ICAO.

In ogni caso, nel valutare eventuali Special Conditions, è opportuno considerare le finalità della relativa CS - al fine di verificare che le tali condizioni garantiscano un livello di safety non inferiore a quello associato alla CS stessa - nonché eventuali correlazioni tra la CS in questione ed altre CS o requisiti al fine di individuare l’eventuale impatto della proposta su altri elementi del sistema.

Al fine di giungere alle proprie determinazioni in merito ad eventuali Special Conditions, l’ENAC - oltre ad esaminare la documentazione trasmessa - può richiedere di effettuare ispezioni o audit ad hoc o partecipare a dimostrazioni o test condotti dal Gestore secondo quanto ritenuto appropriato.

La documentazione inviata dal Gestore è trasmessa dalla Direzione Operazioni, unitamente al proprio parere, alla Direzione Centrale Vigilanza Tecnica che provvede ad emettere le Special Conditions in conformità al Regolamento (UE) n. 139/2014 ed alle presenti Linee Guida.

L’esito - positivo o negativo - delle valutazioni o la richiesta di ulteriori chiarimenti sono comunicati da ENAC al Gestore interessato. Al procedimento si applicano i termini previsti dalle disposizioni applicabili ai processi di Certificazione e Sorveglianza.

Le Special Conditions prescritte dall’ENAC sono parte della Certification Basis (cfr. ADR.AR.C.020 (b)).

Tutte le Special Conditions in vigore, incluse le limitazioni operative sull’uso dell’aeroporto, devono essere riportate sul Manuale di Aeroporto, nelle apposite sezioni indicate in AMC3 ADR.OR.E.005².

E’ compito del Gestore garantire la pubblicazione su AIP Italia delle pertinenti informazioni relative alle Special Conditions prescritte dall’ENAC (cfr AMC1 ADR.OR.C.005(c) Aerodrome operator Responsibilities).

5.4. Registrazione ed archiviazione delle informazioni

Al fine di ottemperare a quanto previsto dal Regolamento (EU) 139/2014, Annex II ADR.AR.B.020 (a) (6), ENAC si è dotato di un sistema informatico per la raccolta delle registrazioni relative all’attività di certificazione e sorveglianza che garantisce un’adeguata archiviazione, accessibilità e tracciabilità delle informazioni, inclusa la documentazione relativa a casi di Special Conditions.

La documentazione in oggetto è conservata per l’intero periodo di validità del Certificato.

5.5. Modulistica

Il modello per la proposta di Special Condition è riportato nell’Allegato 2.

² PART C - PARTICULARS OF THE AERODROME SITE 4.5 description of any cases of exemptions or derogations, equivalent level of safety, special conditions, and operating limitations; and

PART D - PARTICULARS OF THE AERODROME REQUIRED TO BE REPORTED TO THE AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE 6.13 exemptions or derogations from the applicable requirements, cases of equivalent level of safety, special conditions, and limitations.

6 DAAD - DEVIATION ACCEPTANCE AND ACTION DOCUMENT

6.1 Premessa

In accordo all’art. 2 del Regolamento (UE) n. 139/2014, il DAAD è un documento emesso dall’ENAC al fine di registrare le evidenze fornite dal Gestore per giustificare l’accettazione di una deviazione dalle Certification Specifications emanate dall’EASA.

In conformità a quanto previsto dall’art. 7³ del suddetto Regolamento (Deviations from certification specifications), ENAC può accettare, fino al 31/12/2024, richieste di Certificazione che includano eventuali deviazioni o non conformità dalle Certification Specifications (CS) emanate dall’EASA, alle seguenti condizioni:

- a) le deviazioni non devono configurarsi come un caso di livello di sicurezza equivalente (cfr. par. 2) secondo la norma ADR.AR.C.020, né essere considerate un caso di condizione speciale (cfr. par. 3) secondo la norma ADR.AR.C.025 dell’allegato II del presente regolamento;
- (b) le deviazioni esistevano precedentemente all’entrata in vigore del Regolamento (EU) 139/2014, ovvero prima del 6/3/2014;
- (c) i requisiti essenziali di cui all’Annesso Va al Regolamento (EC) 216/2008 (c.d. Essential Requirements) siano comunque soddisfatti dalla deviazione, integrata da misure di mitigazione ed azioni correttive, secondo quanto necessario;
- (d) è stata condotta una valutazione a supporto della sicurezza per ogni deviazione (safety assessment).

L’ENAC può valutare la possibilità di concedere un DAAD in presenza di non conformità significative, per le quali può tuttavia possa essere individuata una risoluzione alle stesse nel medio termine, ad esempio mediante la realizzazione di interventi di messa a norma di una determinata infrastruttura, ferma restando la necessità di adottare idonee misure di mitigazione nelle more dell’esecuzione degli interventi stessi.

³ 1. The Competent Authority may, until 31 December 2024, accept applications for a certificate including deviations from the certification specifications issued by the Agency, if the following conditions are met:

(a) the deviations do not qualify as an equivalent level of safety case under ADR.AR.C.020, nor qualify as a case of special condition under ADR.AR.C.025 of Annex II to this Regulation;

(b) the deviations existed prior to the entry into force of this Regulation;

(c) the essential requirements of Annex Va to Regulation (EC) No 216/2008 are respected by the deviations, supplemented by mitigating measures and corrective actions as appropriate;

(d) a supporting safety assessment for each deviation has been completed.

2. The Competent Authority shall compile the evidence supporting the fulfilment of the conditions referred to in paragraph 1 in a Deviation Acceptance and Action Document (DAAD). The DAAD shall be attached to the certificate. The Competent Authority shall specify the period of validity of the DAAD.

3. The aerodrome operator and the Competent Authority shall verify that the conditions referred to in paragraph 1 continue to be fulfilled. If such is not the case the DAAD shall be amended, suspended or withdrawn.

6.2 Richiesta di DAAD

La richiesta di utilizzo di un DAAD è indirizzata alla Direzione Operazioni competente per territorio, nell’ambito del processo di certificazione (o conversione).

La richiesta è normalmente corredata dalla seguente documentazione:

- una relazione, che illustri la deviazione in relazione alla relativa CS ed al requisito Essenziale da soddisfare, la motivazione oggettiva per la quale non risulta possibile aderire alla CS, la non assoggettabilità ad ELoS o Special Condition, le misure di mitigazione e/o le azioni correttive adottate per garantire un livello accettabile di sicurezza,
- gli atti utili a dimostrare che la deviation esisteva precedentemente all’entrata in vigore del Regolamento (UE) n. 139/2014 e pertanto può essere trattata nell’ambito di un DAAD,
- un Safety Assessment, sottoscritto dal Safety Manager, che dimostri - stante la deviazione e le misure di mitigazione adottate, il mantenimento di un livello accettabile di sicurezza nelle more della realizzazione degli interventi.
- un Action Plan che contenga la descrizione degli interventi da realizzare, le relative previsioni finanziarie ed i riferimenti ai pertinenti strumenti di programmazione approvati da ENAC nonché una Dichiarazione di impegno, sottoscritta dall’AM,
- il Modello All. 3, sottoscritto dall’Accountable Manager e dal Safety Manager.
- ogni altro documento ritenuto utile dal Gestore o richiesto da ENAC.

6.3 Approvazione del DAAD

La valutazione preliminare è effettuata dalla Direzione Operazioni competente, tramite il Team di Certificazione / Sorveglianza che ne valuta l’ammissibilità in relazione alle previsioni del Regolamento (UE) n. 139/2014 art. 7, richiamate nei precedenti paragrafi, e formula un proprio parere.

La documentazione trasmessa dal Gestore è inoltrata dalla Direzione Operazioni, unitamente al proprio parere, alla Direzione Centrale Vigilanza Tecnica che provvede ad approvare il DAAD in conformità al Regolamento (UE) n. 139/2014 ed alle presenti Linee Guida.

La Direzione Operazioni - nel valutare la richiesta di DAAD - verifica tra l’altro se gli interventi previsti per rimuovere le non conformità e le relative tempistiche di attuazione trovino riscontro nei documenti di programmazione ufficiali approvati dall’ENAC o in corso di istruttoria.

L’esito - positivo o negativo - delle valutazioni o la richiesta di ulteriori chiarimenti sono comunicati da ENAC al Gestore interessato. Al procedimento si applicano i termini previsti dalle disposizioni applicabili ai processi di Certificazione e Sorveglianza.

In caso positivo, ENAC registrerà le evidenze che supportano il soddisfacimento delle condizioni di cui sopra su un documento, denominato DAAD (Deviation Acceptance and Action Document), di cui specificherà il periodo di validità.

Il DAAD - che non fa parte della Certification Basis - è allegato al Certificato dell’Aeroporto e riporta la descrizione della/e deviation, la CS di riferimento, l’esito del safety assessment, la modalità con la quale gli Essential Requirements, incluse le misure di mitigazione adottate, la data di scadenza della deviation accordata da ENAC.

Il Gestore Aeroportuale e l’ENAC, ognuno nel rispetto delle proprie attribuzioni e responsabilità, verificheranno che le condizioni che hanno permesso l’emanazione del DAAD continuino nel tempo ad essere soddisfatte; in caso contrario il DAAD sarà modificato, sospeso o revocato.

In particolare, l’ENAC sottoporrà ogni DAAD rilasciato a regolari interventi di oversight, con almeno un audit ad hoc nell’ambito del Ciclo di Sorveglianza.

6.4 Registrazione ed archiviazione delle informazioni

Al fine di ottemperare a quanto previsto dal Regolamento (UE) n. 139/2014, Annex II ADR.AR.B.020 (a) (6), ENAC si è dotato di un sistema informatico per la raccolta delle registrazioni relative all’attività di certificazione e sorveglianza che garantisce un’adeguata archiviazione, accessibilità e tracciabilità delle informazioni, inclusa la documentazione relativa a casi di DAAD.

La documentazione relativa ai DAAD associati ad un determinato Certificato di Aeroporto è conservata per il periodo di validità del Certificato stesso.

6.5 Modulistica

Il modello per la richiesta di DAAD (Deviation Acceptance and Action Document), da allegare al certificato di Aeroporto a seguito di approvazione ENAC, è riportato nell’Allegato 3.

7 CRITERI PER L’ELABORAZIONE DEI SAFETY ASSESSMENT

Ai fini della certificazione ai sensi del Regolamento (UE) n. 139/2014 i Gestori devono dimostrare, tra l’altro, la conformità delle infrastrutture e degli impianti, alle CS differenti dalle previsioni del Regolamento ENAC (RCEA) e, nel caso di deviazioni da una o più di tali Specifications (anche derivanti da preesistenti esenzioni), valutare la modalità più corretta per gestirle nell’ambito degli strumenti normativi in vigore (ELOS, Special Condition, DAAD).

Al riguardo, è opportuno che il Gestore completi la verifica di conformità alle CS applicabili, prima della richiesta di certificazione, al fine di formulare ad ENAC già all’atto dell’istanza eventuali proposte in merito alla modalità di gestione delle eventuali deviation; quanto sopra, ferma restando la possibilità da parte di ENAC di riscontrare direttamente eventuali deviazioni dalle CS nell’ambito del processo di certificazione / conversione.

Ciò premesso, quale che sia lo strumento individuato per gestire lo specifico caso, il Gestore Aeroportuale deve in ogni caso sviluppare un Safety Assessment che dimostri il mantenimento di un livello equivalente o accettabile di safety, da sottoporre ad ENAC. Ciò risulta fondamentale - in particolar modo - nel caso di ELOS e Special Conditions, in quanto in entrambi i casi le deviations gestite sotto forma di ELOS o Special Condition, una volta accettate da ENAC, diventano parte della Certification Basis (CB), sotto la responsabilità del Gestore e pertanto devono essere supportate da un’adeguata documentazione di Safety Assurance.

La documentazione di Safety Assurance, elaborata dal Safety Management System del Gestore con il supporto delle strutture aziendali eventualmente interessate, dovrebbe identificare:

- il tipo di deviation e la CS di riferimento (o parte di essa) che non può essere soddisfatta nonché la relativa motivazione oggettiva,
- le potenziali conseguenze della deviazione, in termini di safety, ed il livello di rischio associato (valutato in termini di severità e probabilità),
- la modalità attraverso la quale il rischio associato alla deviation è attualmente gestito,
- la necessità di ulteriori misure di mitigazione e la continua rivalutazione del rischio post-mitigazione (monitoring).

Il Safety Assessment dovrebbe essere sviluppato utilizzando le metodologie raccomandate dalla normativa nazionale ed internazionale sul Safety Management System (SMS), con particolare riferimento al Doc ICAO 9859 3^a ed luglio 2013, già peraltro ampiamente adottate nelle procedure di risk management dei Safety Management System dei Gestori Aeroportuali; a titolo di esempio, si riportano comunque di seguito le tabelle per la valutazione della severità, della probabilità di occorrenza e la matrice di rischio tratte dal suddetto Doc ICAO nonché un esempio di matrice di tollerabilità.

Per la tracciabilità documentale e la conservazione della documentazione di Safety Assurance, si rimanda a quanto previsto in linea generale, nei singoli Manuali, in merito ai criteri di gestione della documentazione afferente al Safety Management System; in ogni caso, è necessario che tutti i

riferimenti relativi alla documentazione di Safety Assessment relativa alle deviation siano richiamati nella relativa sezione della CB ovvero sul DAAD allegato al Certificato a cura di ENAC.

<i>Likelihood</i>	<i>Meaning</i>	<i>Value</i>
Frequent	Likely to occur many times (has occurred frequently)	5
Occasional	Likely to occur sometimes (has occurred infrequently)	4
Remote	Unlikely to occur, but possible (has occurred rarely)	3
Improbable	Very unlikely to occur (not known to have occurred)	2
Extremely improbable	Almost inconceivable that the event will occur	1

Tabella di valutazione della Probabilità (fonte: ICAO Doc 9859)

<i>Severity</i>	<i>Meaning</i>	<i>Value</i>
Catastrophic	<ul style="list-style-type: none"> — Equipment destroyed — Multiple deaths 	A
Hazardous	<ul style="list-style-type: none"> — A large reduction in safety margins, physical distress or a workload such that the operators cannot be relied upon to perform their tasks accurately or completely — Serious injury — Major equipment damage 	B
Major	<ul style="list-style-type: none"> — A significant reduction in safety margins, a reduction in the ability of the operators to cope with adverse operating conditions as a result of an increase in workload or as a result of conditions impairing their efficiency — Serious incident — Injury to persons 	C
Minor	<ul style="list-style-type: none"> — Nuisance — Operating limitations — Use of emergency procedures — Minor incident 	D
Negligible	<ul style="list-style-type: none"> — Few consequences 	E

Tabella di valutazione della Severità (fonte: ICAO Doc 9859)

Risk probability	Risk severity				
	Catastrophic A	Hazardous B	Major C	Minor D	Negligible E
Frequent 5	5A	5B	5C	5D	5E
Occasional 4	4A	4B	4C	4D	4E
Remote 3	3A	3B	3C	3D	3E
Improbable 2	2A	2B	2C	2D	2E
Extremely improbable 1	1A	1B	1C	1D	1E

Matrice di valutazione del Rischio (fonte: ICAO Doc 9859)

Tollerabilità	Indice di valutazione del rischio	Criterio di accettabilità del rischio
NON TOLLERABILE	5A, 5B, 5C 4A, 4B, 3A	Inaccettabile nelle circostanze esistenti: la probabilità e/o la severità delle conseguenze dell'evento è intollerabile. Le attività non possono essere intraprese o proseguite senza interventi di mitigazione che riconducano il rischio (in termini di probabilità e severità) nella zona gialla o verde.
TOLLERABILE	5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 2C, 1A	Accettabile in ragione della mitigazione del rischio: devono essere ricercate misure per mitigare il rischio al livello più basso ragionevolmente possibile (ALARP). L'accettabilità del rischio residuale dopo la mitigazione può richiedere l'intervento decisionale dell'appropriato livello decisionale
ACCETTABILE	3E, 2D, 2E, 1B, 1C, 1D, 1E	Accettabile: la conseguenza è così improbabile o non abbastanza grave da essere preoccupante; il rischio è accettabile. Tuttavia, è consigliabile la riduzione ulteriore del rischio al livello più basso ragionevolmente praticabile, al fine di minimizzare il rischio di un incidente o inconveniente.

Esempio di matrice di Tollerabilità

8 ALLEGATI

Allegato 1 - Modulo per la proposta di ELoS

Allegato 2 - Modulo per la proposta di Special Condition

Allegato 3 - Modulo per la richiesta di DAAD