

# NOTA INFORMATIVA



## VISITA EASA 2016 DOMINIO OPS AZIONI CORRETTIVE PER GLI OPERATORI

Le note informative contengono informazioni attinenti le aree della Sicurezza del Volo (Safety), della Security e del Trasporto Aereo e sono destinate ai soggetti operanti nei settori APT (Aeroporti), ATM (Spazio Aereo), EAL (Economico, Amministrativo Legale), LIC (Personale di Volo), MED (Medicina Aeronautica), NAV (Navigabilità Iniziale e Continua), OPV (Operazioni di Volo), SEC (Security), **al fine di fornire orientamenti, raccomandazioni o chiarimenti riguardo a specifici argomenti o scenari regolamentari**. I destinatari sono invitati ad assicurare che la presente informativa sia portata a conoscenza di tutto il personale interessato.

Applicabilità	Destinatari
APT	<i>Non interessato</i>
ATM	<i>Non interessato</i>
EAL	<i>Non interessato</i>
LIC	<i>Non interessato</i>
MED	<i>Non interessato</i>
NAV	<i>Non interessato</i>
OPV	<i>Operatori CAT titolari di COA in accordo al Reg.(UE) n. 965/2012</i>
SEC	<i>Non interessato</i>

### 1. INTRODUZIONE

Il Regolamento (CE) n.216/2008 e il Regolamento (UE) n. 628/2013 disciplinano le attività ispettive svolte dall'Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea (EASA) al fine di garantire la applicazione uniforme delle regole europee in materia di aviazione civile.

A seguito di tali ispezioni EASA notifica all'Autorità dello Stato Membro le non conformità riscontrate, concorda le conseguenti correzioni e azioni correttive e verifica che quest'ultime siano state attuate.

In caso EASA ritenga che una o più azioni correttive non siano state adeguatamente attuate può atto avviare diverse iniziative tra cui la segnalazione alla Commissione Europea, la quale a sua volta può intervenire anche con la procedura di sospensione del mutuo riconoscimento dei certificati rilasciati dall'Autorità dello Stato Membro.

### 2. SCOPO

Lo scopo della presente NI è quello di informare tutti gli Operatori nazionali titolari di certificazione COA, emessa in accordo al Reg. (UE) n. 965/2012, circa l'esito della visita ispettiva EASA, svolta nel mese di aprile 2016 in Italia in ambito OPS, ed in particolare circa le azioni concordate che dovranno essere attuate dall'ENAC e dagli operatori

### 3. RISULTATI DELLA VISITA SUGLI OPERATORI CAT

A seguito della visita ispettiva presso il campione di operatori, il Team EASA ha notificato ad ENAC alcune non conformità (UNC, *Undertaking Non Conformities*) riportate nell'elenco allegato I. Le non conformità possono essere così raggruppate:

- mancata attuazione delle procedure documentate nel *Management System Manual*;
- inadeguata applicazione della normativa applicabile in materia di CRM, in particolare per quanto concerne la valutazione (*assessment*) durante le attività di controllo periodico degli equipaggi;
- inadeguata esecuzione e registrazione dei programmi di *training* e di *checking*,
- insoddisfacente compilazione ed inefficace controllo degli *Operations Manual*, che, in alcuni punti, presentano difformità rispetto alla normativa vigente, ripetizioni, informazioni generiche e non personalizzate.

### 4. L'OPERATIONS MANUAL E LA DOCUMENTAZIONE DEL MANAGEMENT SYSTEM

Tra le non conformità riscontrate da EASA si ha una particolare incidenza di quelle relative ad una scarsa attenzione nella redazione della manualistica che al tempo stesso risponda ai requisiti regolamentari e rispecchi la realtà organizzativa e operativa dei singoli operatori.

L'argomento fu già oggetto di rilievo nella precedenti ispezioni del 2013 e 2014 ma purtroppo le azioni correttive attuate allora (rif NI-2015-002) sono risultate insufficienti.

Questa circostanza ha costituito motivo di preoccupazione da parte del team EASA e non potrà più essere tollerata.

E' quindi necessario che tutti gli operatori CAT italiani effettuino un attento e costante controllo dei manuali stessi.

Al riguardo è utile richiamare i seguenti elementi chiave estratti dalla normativa comunitaria:

- 4.1. L'*Operations Manual* ed il *Management System Manual*, più propriamente definito "documentazione del Management System" nel Reg. (UE) n. 965/2012, sono i documenti ufficiali dell'impresa che l'operatore elabora per decretare l'organizzazione manageriale e le procedure operative impiegate.
- 4.2. I criteri generali per la definizione dell'*Operations Manual*, la sua struttura e gli argomenti che l'Operatore deve includere e sviluppare in appropriate procedure, sono descritti nelle AMC EASA AMC1 ORO.MLR.100 e AMC3 ORO.MLR.100, mentre la documentazione del *Management System* è descritta nelle AMC1 ORO.GEN.200(a)(5), AMC2 ORO.GEN.200(a)(5), AMC1 ORO.GEN.200(a)(2) e AMC1 ORO.GEN.200(a)(6) al punto (d).
- 4.3. Il controllo dei manuali deve essere effettuato durante gli Audit di *compliance* interni, tutte le volte che subentrano modifiche all'organizzazione o alle procedure operative, o in qualsiasi altra occasione ritenuta opportuna dall'Operatore, secondo il principio che le procedure riportate devono essere coerenti con quelle realmente in uso e viceversa.
- 4.4. L'*Operations Manual* deve essere strutturato in maniera tale che le informazioni in esso contenute siano facilmente reperibili, chiare e concise. Il testo, le immagini ed i grafici devono essere chiari e leggibili. Le informazioni contenute nelle varie sezioni del manuale non devono essere in contrasto con le informazioni presenti in altre parti del manuale.
- 4.5. I processi, le procedure, i criteri e gli strumenti di verifica dell'Impresa, descritti nella documentazione, devono essere commisurati alla complessità delle operazioni svolte e alla consistenza dell'Impresa stessa. Non è ritenuta accettabile la presenza di informazioni e procedure generiche o che non abbiano attinenza con il tipo di operazioni che l'Operatore intende condurre e con i tipi di aeromobili impiegati.

- 4.6. La presenza di informazioni superflue e non applicabili potrebbe determinare situazioni potenzialmente dannose, fuorvianti e tendenti ad oscurare quelle istruzioni necessarie affinché il personale dell'Operatore possa agire nel rispetto degli requisiti applicabili.
- 4.7. Non è ritenuto accettabile che l'Operatore si limiti ad inserire il testo dei requisiti normativi nel proprio *Operations Manual*, ma è necessario che stabilisca le procedure, le politiche e gli standard per l'applicazione pratica dei requisiti stessi, calati appunto nella propria realtà organizzativa ed operativa.
- 4.8. Per ogni parte o capitolo dell'*Operations Manual*, l'Operatore deve individuare le figure responsabili dei relativi contenuti, le quali dovranno apporre la loro firma nella parte iniziale del manuale. L'attribuzione di queste responsabilità deve essere coerente con le funzioni assegnate a dette persone (*nominated persons* FO, CT, GO, SM, CMM) e riportate nella Parte A dell'*Operations Manual*, sezione "*Organisation and Responsibilities*".
- 4.9. In accordo alla AMC1 ORO.FC.145, è responsabilità dell'Operatore COA classificare le differenze tra l'aeromobile e l'FSTD FFS utilizzato, e, se presenti, determinare gli eventuali programmi addestrativi finalizzati alla mitigazione di tali differenze. Queste informazioni nonché i relativi programmi di addestramento, devono essere riportate nell'*Operations Manual* Parte D
- 4.10. La prima emissione dell'*Operations Manual* si considera implicitamente approvata da ENAC con l'atto finale di rilascio del certificato COA in seguito alla conclusione favorevole di tutte le verifiche e gli accertamenti condotti. L'*Operations Manual* viene consegnato al Team ENAC sia in formato elettronico (CD) che in formato cartaceo. Non è previsto che il Team ENAC firmi o apponga estremi di approvazione direttamente sui manuali. Al fine di identificare univocamente le parti e le relative modifiche dell'*Operations Manual* soggetti a preventiva approvazione ai sensi della ARO.GEN.330(a) e della ORO.GEN.130(b), l'Operatore predispone una pagina da inserire nella Parte A, sezione "*Administration and Control of Operations Manual*", nel quale vengono elencati tutti i capitoli/paragrafi contenenti i suddetti argomenti ed indicati, accanto a ciascun di essi, gli estremi di approvazione (n° di protocollo e data della lettera ENAC oppure, solo in caso di prima edizione, il numero di COA).
- 4.11. L'Operatore inserisce nell'*Operations Manual* parte A, cap.7, gli schemi di impiego FTL che dimostrino la rispondenza ai requisiti prescrittivi (IR), *Certification Specifications* (CS) ed AMC previste dal Reg. (UE) n. 83/2014.
- 4.12. L'operatore deve mantenere appropriati programmi di addestramento iniziali e ricorrenti, sviluppati secondo i requisiti riportati nella Air Ops, in particolare nelle sottoparti ORO.FC, ORO.CC, ORO.TC, dettagliatamente descritti nei capitoli dell'*Operations Manual* Parte D in accordo alla AMC3 ORO.MLR.100.

I programmi di addestramento e controllo e la suddetta parte D dell'*Operations Manual* si considerano implicitamente approvati da ENAC con l'atto finale di rilascio del certificato COA in seguito alla conclusione favorevole di tutte le verifiche e gli accertamenti condotti.

Ai sensi del requisito ORO.GEN.130, modifiche ai programmi di addestramento, inclusi i syllabi, richiedono la preventiva approvazione del team ENAC che agisce nei termini della ARO.GEN.330(a).

- 4.13. Si riporta in allegato II un elenco non esaustivo di buone pratiche e di errori comuni la cui analisi può aiutare gli operatori nella corretta compilazione e nell'efficace controllo dei manuali delle operazioni e dell'organizzazione.

## 5. AUDIT/ISPEZIONI ENAC

- 5.1. Nell'ambito del Piano di Sorveglianza 2017 degli Operatori COA nazionali, il Team ENAC effettuerà verifiche, in loco e/non, mirate alla corretta compilazione e al controllo dei manuali.

- 5.2. Entro il mese di maggio 2017, tutti gli operatori nazionali titolari di COA, per operazioni con velivoli ed elicotteri, saranno inoltre soggetti ad una specifica verifica sulla rispondenza alla norma riguardo agli argomenti che sono stati oggetto di UNC (ved. allegato I).

Particolare attenzione deve essere posta alle procedure e ai programmi di *training & checking* contenuti nella Parte D dell'*Operations Manual*. Per quanto possibile tali verifiche vengono incluse in audit e ispezioni già previsti dal piano di sorveglianza ordinario, ma, se necessario, saranno oggetto di interventi straordinari.

- 5.3. Al fine di considerare completata correttamente l'azione correttiva in questione e non incorrere in possibili ulteriori contestazioni, ENAC dovrà fornire le evidenze ad EASA ed ottenerne un riscontro positivo entro e non oltre il 30/06/2017.
- 5.4. Le non conformità rilevate durante le verifiche ENAC ordinarie e straordinarie saranno oggetto di *findings* ai sensi del requisito ARO.GEN.350. Non conformità significative o ripetute riscontrate dal Team ENAC in relazione alla compilazione/controllo dei manuali ed alle procedure e programmi di *training & checking* in virtù di quanto richiamato in premessa del precedente punto 4 di questa NI, potranno essere oggetto di sospensione della certificazione COA o di azioni dirette nei confronti delle figure responsabili ai sensi di ARO.GEN.355.

## 6. DOMANDE

Domande sull'argomento della presente nota informativa potranno essere inviate all'indirizzo e-mail: [operazionivolo@enac.gov.it](mailto:operazionivolo@enac.gov.it)

## 7. VALIDITÀ

Questa Nota Informativa rimane in vigore fino a diverso avviso.

Firmato

Il Direttore Regolazione Navigabilità e Operazioni  
Marco Silanos