ENAC
ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

Numero: 2016/002-APT
Ed. n. 4 del 7 Ottobre 2019

LINEE GUIDA

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 (CS) EMANATE DALL'EASA PER IL DOMINIO AEROPORTI

SVILUPPATA ED EMESSA DALLA DIREZIONE CENTRALE REGOLAZIONE AEREA

NOMINATIVO E FIRMA DIRETTORE CENTRALE: Ing. Fabio Nicolai

Indice

Riferimenti Regolamentari

Applicabilità

1. **PREMESSA E SCOPO**
2. **CERTIFICAZIONE o CONVERSIONE DEL CERTIFICATO DELL'AEROPORTO**
3. **ELoS - EQUIVALENT LEVEL OF SAFETY**
4. **SC - SPECIAL CONDITION**
5. **DAAD - DEVIATION ACCEPTANCE AND ACTION DOCUMENT**
6. **CRITERI PER L'ELABORAZIONE DEI SAFETY ASSESSMENT**
7. **ALLEGATI**

APPENDICE 1 - AGGIORNAMENTO DELL'ALLEGATO ALLA SPECIFICA DI CERTIFICAZIONE

APPENDICE 2 - AGGIORNAMENTO DELLA BASE DI CERTIFICAZIONE (CB)

Riferimenti Regolamentari	Paragrafo	Titolo
Regolamento (UE) n. 2018/1139 **Regolamento (UE) n. 139/2014** ***e correlati AMC e GM***		

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

CB (Certification Basis)

CS (Certification Specification)

DAAD (Deviation Acceptance and Action Document)

ELoS (Equivalent Level of Safety)

SC (Special Condition)

1 PREMESSA E SCOPO

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'**E**uropean **A**viation **S**afety **A**gency (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 Requirement - ER) 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 – IR).

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* (IR) 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 3a del Regolamento Basico,
- i relativi Gestori (Aerodrome Operators),

che, ai fini della complessiva transizione alla nuova regolamentazione europea, hanno dovuto assicurare 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 (Cover Regulation artt. 1 - 11) destinati agli Stati Membri e da una serie di Implementing Rules - IR, raccolte in tre distinte Parti e denominate rispettivamente (Fig.1):

- 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).

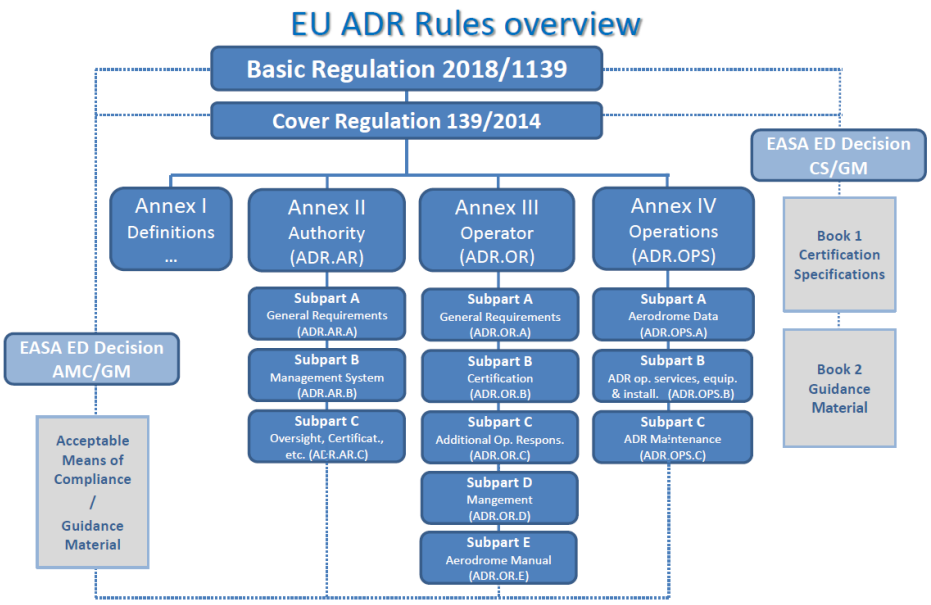

Fig. 1 - Struttura e gerarchia delle norme europee

Si evidenzia che il sopra menzionato BR è stato abrogato e sostituito, con effetto a decorrere dall'11 settembre 2018, dal nuovo Regolamento (UE) n. 2018/1139 del Parlamento Europeo e del Consiglio pubblicato in data 4 luglio 2018. In particolare, ferme restando le disposizioni transitorie di cui all'art. 140, gli ER sono stati ridefiniti nell'Annex VII (Essential Requirements for Aerodromes) e, per quanto applicabile, nell'Annex VIII (Essential Requirements for ATM/ANS and Air Traffic controllers).

Scopo delle presenti Linee Guida è 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 Executive Director Decision, sia nell'ambito dei processi di Certificazione o Conversione dei Certificati di Aeroporto, di cui all'art. 6 del Reg. (UE) n. 139/2014, sia nell'ambito del processo di Sorveglianza della Certificazione ("Oversight") ai fini della gestione dei "change" derivanti da modifiche delle caratteristiche fisiche dell'aeroporto oppure dalla variazione delle CS pubblicate da EASA.

Il richiamato art. 6, inoltre, ai fini della certificazione o conversione del certificato di aeroporto stabilisce che il Gestore aeroportuale dimostri - oltre alla conformità dell'organizzazione e delle operazioni alle previsioni delle Parti OR (**O**rganisation **R**equirements) ed OPS (**O**perations **R**equirements) del Regolamento (UE) n. 139/2014 - anche la conformità delle infrastrutture, degli impianti e degli equipaggiamenti dell'aeroporto alla Certification Basis (CB).

2 CERTIFICAZIONE O CONVERSIONE DEL CERTIFICATO DELL'AEROPORTO

All'atto della presentazione dell'istanza di Certificazione o di Conversione del Certificato, il Gestore è chiamato ad identificare le Certification Specification (CS) applicabili alle caratteristiche fisiche ed operative dell'aeroporto ed eventuali deviazioni dalle stesse, nonché la documentazione attestante

le modalità con cui dimostrerà la conformità ai requisiti applicabili stabiliti dal Regolamento (UE) n. 2018/1139 e dalle corrispondenti norme attuative in vigore.

In ottemperanza alla IR 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 alle caratteristiche fisiche e al tipo di operazioni 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;
c. eventuali condizioni speciali (SC) prescritte in conformità alla norma ADR.AR.C.025, che l'Autorità competente ritiene necessario includere nella Base di Certificazione.

In particolare l'art. 6 comma 2 del Regolamento (UE) n. 139/2014 stabilisce che il certificato dell'Aeroporto possa essere rilasciato o convertito dall'Autorità competente 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 Condition), che sono stati identificati e documentati;
(b) il titolare del certificato (Gestore aeroportuale) ha dimostrato la conformità dell'aeroporto alle Certification Specification, e nel caso di conversione 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 e delle sue regole di attuazione applicabili alla sua organizzazione ed alle operazioni, e nel caso di conversione quando siano diverse dai requisiti nazionali sui quali si è basata la certificazione esistente.

Tale previsione stabilisce, pertanto, la possibilità di dimostrare la conformità agli Essential Requirement del Regolamento Basico, "includendo" nella Certification Basis eventuali ELoS o Special Condition (SC), per quelle CS per le quali si riscontri una deviazione (Fig. 2).

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

(a) le deviazioni non siano configurabili né come ELoS, né come Special Condition (SC),
(b) le deviazioni esistevano precedentemente all'entrata in vigore del Regolamento (UE) n. 139/2014,
(c) gli Essential Requirement (ER) del Regolamento Basico siano rispettati dalle deviazioni, integrate da misure di mitigazione ed azioni correttive, ove opportuno,
(d) sia stato sviluppato un safety assessment a supporto di ogni deviazione.

L'ENAC compila la documentazione che comprova il rispetto delle condizioni di cui sopra, in un *documento di azione e accettazione della deviazione (**DAAD**)* che è allegato al Certificato, specificandone il periodo di validità.

Il DAAD non fa parte della Base di Certificazione (CB).

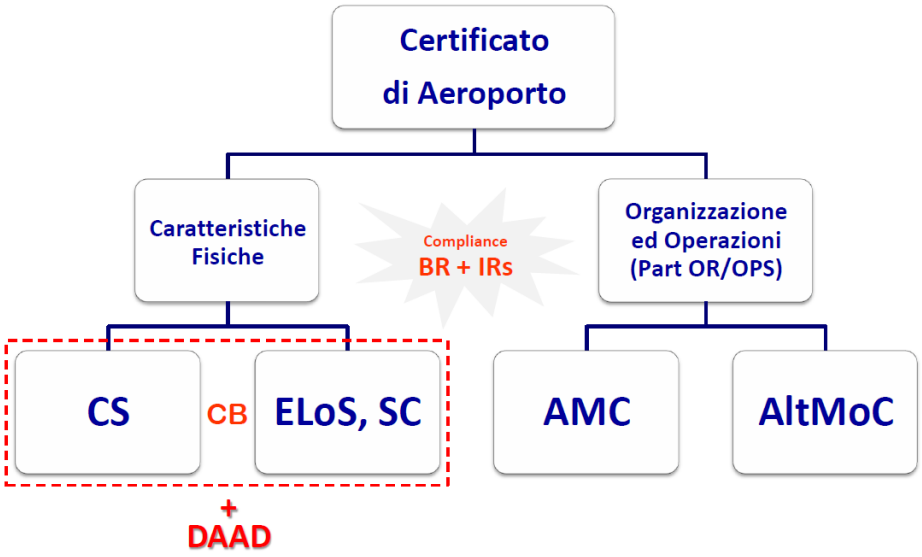

Fig. 2 – Il Certificato dell'Aeroporto

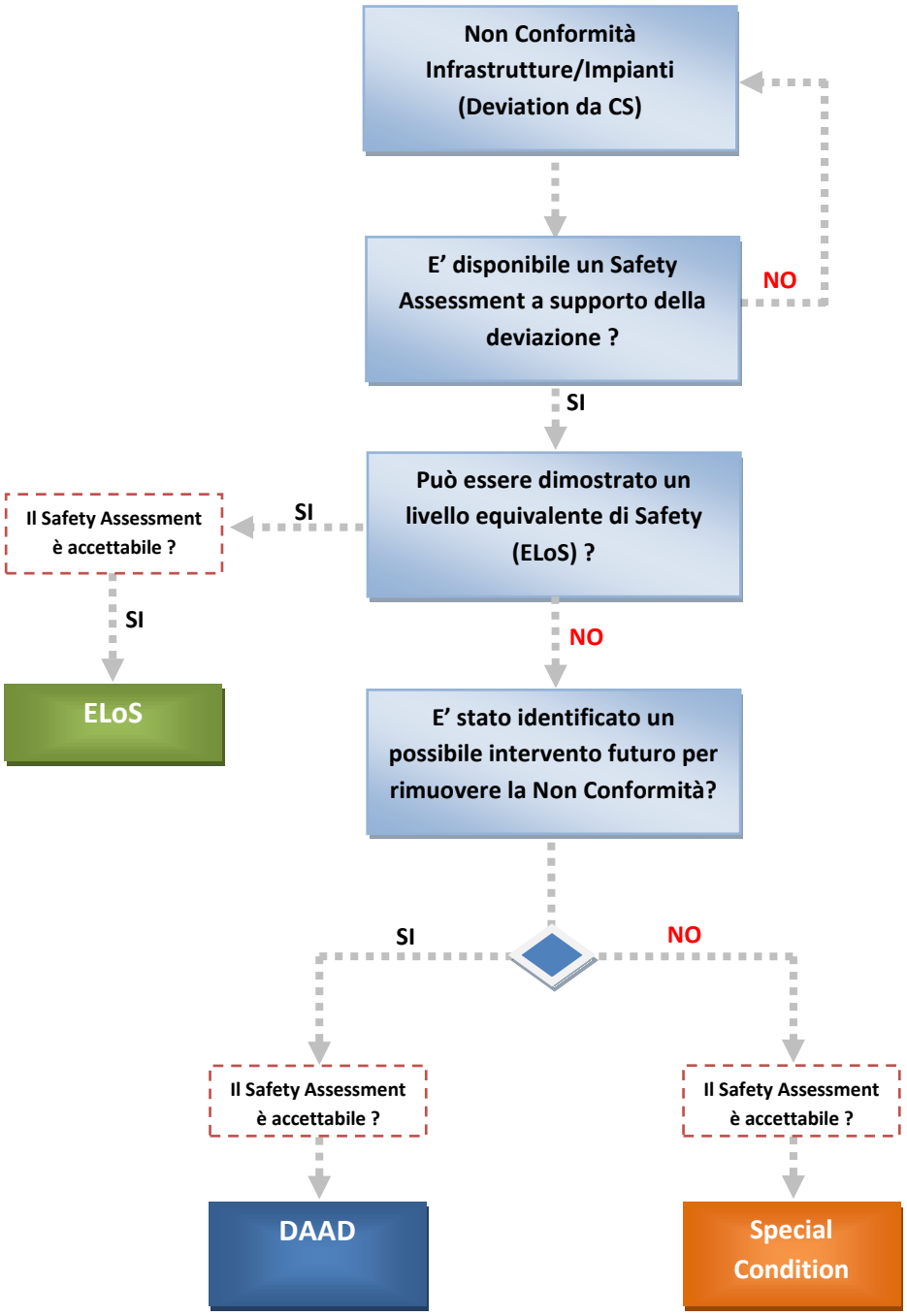

Fig. 3 - Flow Chart per la gestione delle deviazioni dalle CS

Variations Matrix and Flowchart

	Variation...	Criteria for Option selection.
Supported by Safety Assurance Documentation	**Equivalent Level of Safety (ELOS)**	• Part of the Certification Basis (CB). • Long term with no known changes planned. • Can apply to any variation.
	Special Conditions (SC)	• Part of the CB. • Can only be issued by Competent Authority (CA). • Generally issued when the CS is inappropriate or inadequate because: o the certification specifications cannot be met due to physical, topographical or similar limitations related to the location of the aerodrome; o the aerodrome has novel or unusual design features; or o experience from the operation of that aerodrome or other aerodromes having similar design features has shown that safety may be endangered. • No Known development or change in operation that will affect the variation. • Costly or disproportionate to make right.
	Deviation Acceptance and Action Document (DAAD)	• Not 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. • Known development or change in operation that will affect the variation.

Fig. 4 - Matrice delle Deviation

3 ELOS - EQUIVALENT LEVEL OF SAFETY

3.1 Premessa

Si definisce ELoS, con riferimento ad una determinata Specifica di Certificazione (CS) - rispetto alla quale sia stata riconosciuta una deviazione - una soluzione progettuale, procedurale e/o tecnica alternativa che 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 accettato dall'ENAC, qualora il gestore dimostri - mediante uno specifico safety assessment - che l'Equivalent Level of Safety soddisfi la finalità della CS di riferimento, con un livello di safety equivalente.

3.2 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 allo scopo di dimostrare il livello equivalente di sicurezza; la proposta può riguardare aspetti progettuali, tecnici o procedurali (Fig. 3).

La richiesta di utilizzo di un ELoS deve essere inoltrata da parte del Gestore aeroportuale alla Direzione Operazioni competente. Nel caso di progetti di nuove opere contenenti eventuali proposte di ELoS, la relativa richiesta dovrà essere allegata agli elaborati da trasmettere alla Direzione competente per l'approvazione, oltre che alla Direzione Operazioni, secondo le attribuzioni previste dalle disposizioni in vigore.

La richiesta è normalmente corredata della seguente documentazione:

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

3.3 Accettazione di un ELoS

La valutazione preliminare degli ELoS è effettuata dalla Direzione Operazioni, nel caso di progetti[1] dalla Direzione competente, 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.

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.

Ai fini della valutazione è inoltre opportuno considerare anche se la CS sia uno Standard o una Raccomandazione dell'Annesso 14 vol. I ICAO (AMC1 ADR.AR.C.020(b);(c)).

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 equivalente (non inferiore)* a quello associato alla pertinente CS.

Ai fini della valutazione, la Direzione competente - 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; può altresì richiedere al Gestore gli eventuali chiarimenti o le integrazioni alla documentazione che ritenga necessari.

In caso di esito positivo della valutazione preliminare, la Direzione competente trasmette la documentazione prodotta dal Gestore, 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.

La Direzione Centrale Vigilanza Tecnica comunica al Gestore interessato l'esito - positivo o negativo - delle proprie valutazioni, informando anche la Direzione Operazioni territorialmente competente; in caso di accettazione dell'ELoS, quest'ultima provvederà ad emendare la Base di Certificazione (di cui l'ELoS diviene parte integrante, cfr. ADR.AR.C.020 (b)) ed a notificare l'emendamento al Gestore.

[1] Qualora la Direzione competente non coincida con la Direzione Operazioni, la stessa provvederà a richiedere un parere a quest'ultima.

Tutti i requisiti per i quali un ELoS è stato accettato dall'ENAC devono essere riportati nel Manuale di Aeroporto, nelle apposite sezioni indicate in AMC3 ADR.OR.E.005[2].

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

3.4 Modifica di un ELoS

A seguito di emendamenti alla normativa di riferimento (i.e. per variazione delle CS emanate dall'EASA) ovvero in caso di modifiche dell'infrastruttura, è possibile che un ELoS approvato in fase di certificazione/conversione - o nel corso della validità del certificato - risulti non più applicabile in tutto o in parte. In tal caso il Gestore è tenuto ad inoltrare alla Direzione Operazioni territorialmente competente apposita istanza di cancellazione o modifica dell'ELoS e conseguente variazione della Base di Certificazione dell'Aeroporto[3], a firma dell'Accountable Manager; l'istanza sarà:

- sottoscritta anche dal Compliance Monitoring Manager e corredata della dimostrazione di rispondenza in caso di richiesta di cancellazione;
- corredata della documentazione di cui al precedente par. 3.2 in caso di richiesta di modifica.

Si evidenzia che la variazione della CB, rientrando nell'ambito delle modifiche richiedenti la preventiva approvazione da parte dell'Autorità (cfr. ADR.OR.B.040 punto (a) e correlato AMC1), è soggetta alla puntuale applicazione della relativa procedura contenuta nel Manuale di aeroporto (Parte B, Sezione 2, par. 2.2.10).

In particolare, per le richieste di cancellazione, a seguito dell'esito positivo degli accertamenti condotti dal Team, la Direzione Operazioni competente provvede direttamente ad emendare la Base di Certificazione e l'Allegato alla Specifica di Certificazione[4] contenente l'elenco delle deviazioni approvate - mediante revisione del documento - eliminando l'annotazione relativa all'ELoS in questione, ne dà quindi notifica al Gestore, informando per opportuna conoscenza la Direzione Centrale Vigilanza Tecnica e la Direzione Regolazione Aeroporti e Spazio Aereo.

---

[2] PART C - PARTICULARS OF THE AERODROME SITE 4.5 description of any cases of exemptions or derogations, equivalent level of safety, special condition, 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 condition, and limitations.

[3] La proposta di modifica della CB deve essere elaborata utilizzando l'apposito template di Certification Basis disponibile sul sito ENAC.

[4] Cfr. Appendice 1 per le modalità di modifica dell'Allegato alla Specifica di Certificazione; si precisa che la modifica dell'Allegato non comporta la riemissione della Specifica.
I criteri per l'attribuzione del nome all' "*Allegato alla Specifica di Certificazione*" sono i seguenti:

Allegato alla Specifica n. (Attachment to Terms n.) «CertificateReference»
«Rev: Revision»

Ad esempio:
Allegato alla Specifica n. (Attachment to Terms n.) IT.ADR.001
«Rev: 0»

Per i casi di modifica si applica la procedura di accettazione di cui al par. 3.3, prevedendo gli aggiornamenti di:

- safety assessment
- campo note del Form 1 (Allegato 1) specificando il numero della revisione del documento (es.: ELoS n. 004 - Rev. 1)
- Base di Certificazione ed Allegato alla Specifica di Certificazione contenente l'elenco delle deviazioni approvate.

3.5 Registrazione ed archiviazione delle informazioni

Al fine di ottemperare a quanto previsto dal Regolamento (UE) n. 139/2014, 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 (ivi comprese le modifiche - change) che garantisce un'adeguata archiviazione, accessibilità e tracciabilità delle informazioni, inclusa la documentazione relativa a casi di ELoS.

Nel caso di modifica di un ELoS, la Direzione Operazioni competente provvederà a sovrascrivere il file (ovvero la scheda relativa all'ELoS in questione) e a mantenere il suo nome originale (es. ELoS n. 004), specificando nel campo note che trattasi di una revisione, peraltro integrata da ogni altra informazione ritenuta necessaria (ad es. data della modifica, etc.) mentre la versione precedente, ormai superata, sarà salvata (in formato pdf) nel Folder associato alla stessa scheda. La consultazione del Folder assicura la tracciabilità delle modifiche e consente di recuperare le versioni precedenti.

Tutti gli ELoS accettati sono numerati, a cura della Direzione Operazioni competente, in accordo al seguente criterio: ELOS.[Codice ICAO Aeroporto].[Numero progressivo ELoS riferito all'aeroporto] (es.: "ELOS.LIRF.001"). Nel caso di cancellazione di un ELoS, il numero allo stesso attribuito non potrà essere nuovamente utilizzato.

La documentazione relativa alla valutazione, accettazione ed eventuale cancellazione di un ELoS è conservata per l'intero periodo di validità del Certificato.

Il Gestore, nell'ambito dei propri obblighi in tema di *record keeping* (ADR.OR.D.035), conserverà la documentazione relativa agli ELoS per la durata del Certificato[5].

3.6 Modulistica

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

---

[5] In conformità ad ADR.OR.D.035, il Gestore è tenuto ad assicurare un adeguato sistema di record keeping, che copra tutte le attività rientranti nel campo di applicazione del Regolamento Basico e delle sue Implementing Rules. Le caratteristiche del sistema di archiviazione, incluso il formato dei record, le misure di protezione dei dati da danneggiamenti, alterazioni e furti, il periodo di conservazione etc. saranno specificate nel Manuale di Aeroporto.

4 SC - SPECIAL CONDITION

4.1 Premessa

Si definiscono Special Condition (SC) le condizioni tecniche di dettaglio che l'ENAC può prescrivere 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 Requirement 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.

In tal caso, le Special Condition 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 Requirement stabiliti nel Regolamento Basico (cfr. ADR.AR.C.020(c), ADR.AR.C.025).

Pertanto, nel caso in cui non risulti possibile soddisfare una determinata CS e la deviazione non si configuri come ELoS, l'ENAC prenderà in considerazione le misure di mitigazione di carattere tecnico-operativo e/o procedurale - incluse eventuali limitazioni - ritenute necessarie al fine di garantire un livello accettabile di safety (Acceptable Level of Safety - ALoS).

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

4.2 Proposta di Special Condition

All'atto della presentazione dell'istanza di Certificazione o conversione del Certificato - ovvero ai fini della gestione delle modifiche nell'ambito della Sorveglianza della Certificazione - il Gestore è chiamato ad identificare le Certification Specification (CS) applicabili all'Aeroporto e dimostrare la conformità a tali CS. Il Gestore è, inoltre, tenuto ad informare l'ENAC di eventuali CS che ritenga essere inadeguate o inappropriate al fine di assicurare la conformità agli Essential Requirements, per le quali si rende pertanto necessario valutare una Special Condition.

In tal caso - ferma restando la competenza di ENAC nella definizione delle Special Condition - è opportuno che il Gestore proponga le condizioni speciali, incluse le procedure e limitazioni operative necessarie, individuate sulla base di uno specifico safety assessment.

La documentazione è trasmessa alla Direzione Operazioni, nel caso di progetti[6] alla Direzione competente, ed è normalmente corredata da:

[6] Qualora la Direzione competente non coincida con la Direzione Operazioni, la stessa provvederà a richiedere un parere a quest'ultima.

- una relazione, che illustri la deviazione in relazione alla relativa CS ed al requisito essenziale (ER) da soddisfare, la motivazione oggettiva per la quale la CS risulti inadeguata o inappropriata al fine di garantire la conformità all'Essential Requirement, le condizioni, procedure e limitazioni proposte per garantire un livello accettabile di sicurezza (ALoS),
- un Safety Assessment, sottoscritto dal Safety Manager, che dimostri - nonostante la deviazione e le condizioni speciali proposte, il mantenimento di un livello accettabile di sicurezza (ALoS),
- il Modello All. 2, sottoscritto dall'Accountable Manager e dal Compliance Monitoring Manager,
- ogni altro documento ritenuto utile dal Gestore o richiesto da ENAC.

4.3 Emissione di Special Condition

La valutazione preliminare per l'emissione di eventuali Special Condition è effettuata dalla Direzione Operazioni territorialmente competente, 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 Condition - ed in particolare in merito alle motivazioni addotte dal gestore aeroportuale a supporto - ENAC considera anche se una determinata CS sia uno Standard o una Raccomandazione dell'Annesso 14 vol. I ICAO (AMC1 ADR.AR.C.020(b);(c)).

In ogni caso, nel valutare eventuali Special Condition, è opportuno considerare le finalità della CS di riferimento - in rapporto all'Essential Requirement (ER) sotteso - al fine di verificare che le tali condizioni garantiscano un livello di safety comunque accettabile (ALoS), nonché le 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 Condition, 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; può altresì richiedere al Gestore gli eventuali chiarimenti o le integrazioni alla documentazione che ritenga necessari.

In caso di esito positivo della valutazione preliminare, la Direzione Operazione territorialmente competente trasmette la documentazione prodotta dal Gestore, unitamente al proprio parere, alla Direzione Centrale Vigilanza Tecnica, che provvede a formalizzare le Special Condition qualora ne ricorrano i presupposti in conformità al Regolamento (UE) n. 139/2014 ed alle presenti Linee Guida.

La Direzione Centrale Vigilanza Tecnica comunica al Gestore interessato l'esito delle proprie valutazioni, informando anche la Direzione Operazioni territorialmente competente la quale, nel caso sia adottata una Special Condition, provvederà ad emendare la Base di Certificazione (di cui la SC diviene parte integrante, cfr. ADR.AR.C.020 (b)) ed a notificare l'emendamento al Gestore.

Al procedimento si applicano i termini previsti dalle disposizioni vigenti con riferimento ai processi di Certificazione e Sorveglianza.

Tutte le Special Condition in vigore, incluse le limitazioni operative sull'uso dell'aeroporto, devono essere riportate nelle apposite sezioni del Manuale di Aeroporto indicate in AMC3 ADR.OR.E.005[7].

E' responsabilità del Gestore garantire la pubblicazione su AIP Italia delle pertinenti informazioni relative alle Special Condition prescritte dall'ENAC (cfr. AMC1 ADR.OR.C.005(c)).

4.4 Modifica di Special Condition

A seguito di emendamenti alla normativa di riferimento (i.e. per variazione delle CS emanate dall'EASA) ovvero in caso di modifiche dell'infrastruttura, è possibile che una SC approvata in fase di certificazione/conversione - o nel corso della validità del certificato - risulti non più applicabile in tutto o in parte. In tal caso il Gestore è tenuto ad inoltrare alla Direzione Operazioni territorialmente competente apposita istanza di cancellazione o modifica della SC e conseguente variazione della Base di Certificazione dell'Aeroporto[8], a firma dell'Accountable Manager; l'istanza sarà:

- sottoscritta anche dal Compliance Monitoring Manager e corredata della dimostrazione di rispondenza in caso di richiesta di cancellazione;
- corredata della documentazione di cui al precedente par. 4.2 in caso di richiesta di modifica.

Si evidenzia che la variazione della CB, rientrando nell'ambito delle modifiche richiedenti la preventiva approvazione da parte dell'Autorità (cfr. ADR.OR.B.040 punto (a) e correlato AMC1), è soggetta alla puntuale applicazione della relativa procedura contenuta nel Manuale di aeroporto (Parte B, Sezione 2, par. 2.2.10).

In particolare, per le richieste di cancellazione, a seguito dell'esito positivo degli accertamenti condotti dal Team, la Direzione Operazioni competente provvede direttamente ad emendare la Base di Certificazione e l'Allegato alla Specifica di Certificazione[9] contenente l'elenco delle deviazioni approvate - mediante revisione del documento - eliminando l'annotazione relativa alla SC in questione, ne dà quindi notifica al Gestore, informando per opportuna conoscenza la Direzione Centrale Vigilanza Tecnica e la Direzione Regolazione Aeroporti e Spazio Aereo.

---

[7] PART C - PARTICULARS OF THE AERODROME SITE 4.5 description of any cases of exemptions or derogations, equivalent level of safety, special condition, 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 condition, and limitations.

[8] La proposta di modifica della CB deve essere elaborata utilizzando l'apposito template di Certification Basis disponibile sul sito ENAC.

[9] Cfr. Appendice 1 per le modalità di modifica dell'Allegato alla Specifica di Certificazione; si precisa che la modifica dell'Allegato non comporta la riemissione della Specifica.
I criteri per l'attribuzione del nome all' "*Allegato alla Specifica di Certificazione*" sono i seguenti:

Allegato alla Specifica n. (Attachment to Terms n.) «CertificateReference»
«Rev: Revision»

Ad esempio:
Allegato alla Specifica n. (Attachment to Terms n.) IT.ADR.001
«Rev: 0»

Per i casi di modifica si applica la procedura di accettazione di cui al par. 4.3, prevedendo gli aggiornamenti di:

- safety assessment
- campo note del Form 2 (Allegato 2) specificando il numero della revisione del documento (es.: SC n. 004 - Rev. 1);
- Base di Certificazione ed Allegato alla Specifica di Certificazione contenente l'elenco delle deviazioni approvate.

4.5 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 Special Condition (CS).

Nel caso di modifica di una SC, la Direzione Operazioni competente provvederà a sovrascrivere il file (ovvero la scheda relativa alla CS in questione) e a mantenere il suo nome originale (es. CS n. 004), specificando nel campo note che trattasi di una revisione, peraltro integrata da ogni altra informazione ritenuta necessaria (ad es. data della modifica, etc.) mentre la versione precedente, ormai superata, sarà salvata (in formato pdf) nel Folder associato alla stessa scheda. La consultazione del Folder assicura la tracciabilità delle modifiche e consente di recuperare le versioni precedenti.

Tutte le Special Condition prescritte sono numerate, a cura della Direzione Operazioni competente, in accordo al seguente criterio: SC.[Codice ICAO Aeroporto].[Numero progressivo Special Condition riferito all'aeroporto] (es.: "SC.LIRF.001"). Nel caso di cancellazione di una SC, il numero alla stessa attribuito non potrà essere nuovamente utilizzato.

La documentazione relativa alla valutazione, accettazione ed eventuale cancellazione di una Special Condition è conservata per l'intero periodo di validità del Certificato.

Il Gestore, nell'ambito dei propri obblighi in tema di *record keeping* (ADR.OR.D.035), conserverà la documentazione relativa alle Special Condition per la durata del Certificato[10].

4.6 Modulistica

Il modello per la proposta/emissione di Special Condition è riportato nell'Allegato 2.

10 In conformità ad ADR.OR.D.035, il Gestore è tenuto ad assicurare un adeguato sistema di record keeping, che copra tutte le attività rientranti nel campo di applicazione del Regolamento Basico e delle sue Implementing Rules.Le caratteristiche del sistema di archiviazione, incluso il formato dei record, le misure di protezione dei dati da danneggiamenti, alterazione e furti, il periodo di conservazione etc. saranno specificate nel Manuale di Aeroporto.

5 DAAD - DEVIATION ACCEPTANCE AND ACTION DOCUMENT

5.1 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 Specification emanate dall'EASA.

In conformità a quanto previsto dall'art. 7[11] del suddetto Regolamento (*Deviations from certification specifications*), ENAC può accettare, fino al 31 dicembre 2024, richieste di Certificazione che includano eventuali deviazioni o non conformità dalle Certification Specification (CS) emanate dall'EASA, alle seguenti condizioni:

a. le deviazioni non devono configurarsi come un caso di livello equivalente di sicurezza (cfr. par. 3) secondo la norma ADR.AR.C.020, né essere considerate un caso di Special Condition (cfr. par. 4) secondo la norma ADR.AR.C.025;

b) le deviazioni esistevano precedentemente all'entrata in vigore del Regolamento (UE) n. 139/2014, ovvero prima del 6 marzo 2014;

c) i requisiti essenziali di cui al Regolamento Basico (c.d. Essential Requirement - ER) siano comunque soddisfatti dalla deviazione, integrata da misure di mitigazione ed azioni correttive, ove opportuno;

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, per le quali tuttavia si possa individuare una soluzione nel medio/lungo 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, al fine di garantire un livello accettabile di safety (Acceptable Level of Safety - ALoS).

All'emissione di un DAAD non é necessariamente associata una data di scadenza predefinita. In ogni caso, il periodo di validità del DAAD è stabilito dall'ENAC e può coincidere con uno specifico termine temporale, oppure fare riferimento ad una soglia di traffico, ad una modifica della relativa tipologia, alla futura realizzazione di un intervento di modifica o manutenzione di una specifica sezione dell'infrastruttura.

---

[11] 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 condition 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 condition 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 condition referred to in paragraph 1 continue to be fulfilled. If such is not the case the DAAD shall be amended, suspended or withdrawn.

Lo strumento del DAAD trova applicazione esclusivamente nell'ambito dei processi di rilascio o di conversione del Certificato di aeroporto.

5.2 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 all'Essential Requirement (ER) da soddisfare, la motivazione oggettiva per la quale non risulta possibile soddisfare la CS, la non assoggettabilità ad ELoS o Special Condition, l'esistenza della deviazione prima dell'entrata in vigore del Regolamento (UE) n. 139/2014, le misure di mitigazione e/o le azioni correttive adottate per garantire un livello accettabile di sicurezza,
- 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 (ALoS) 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, ove predisposti dal Gestore o approvati da ENAC, contenente una Dichiarazione di impegno, sottoscritta dall'AM ad eseguire gli interventi nelle tempistiche proposte,
- il Modello All. 3, sottoscritto dall'Accountable Manager e dal Compliance Monitoring Manager.
- ogni altro documento ritenuto utile dal Gestore o richiesto da ENAC.

5.3 Approvazione di 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 Direzione Operazioni - nell'esaminare la richiesta di DAAD - valuta 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; può altresì richiedere al Gestore gli eventuali chiarimenti o le integrazioni alla documentazione che ritenga necessari.

In caso di esito positivo della valutazione preliminare, la Direzione Operazioni trasmette la documentazione prodotta dal Gestore, unitamente al proprio parere, alla Direzione Centrale Vigilanza Tecnica che provvede ad approvare il DAAD qualora ne ricorrano i presupposti in conformità al Regolamento (UE) n. 139/2014 ed alle presenti Linee Guida.

La Direzione Centrale Vigilanza Tecnica comunica al Gestore interessato l'esito delle proprie valutazioni, informando anche la Direzione Operazioni territorialmente competente; nel caso sia concessa la deviazione, quest'ultima provvederà a registrare 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 deviazione, la CS di riferimento, l'elenco della documentazione prodotta a supporto, il periodo temporale di validità della deviazione accordata da ENAC.

Ai sensi dell'art. 7 comma 3 del Regolamento (UE) n. 139/2014, 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.

5.4 Modifica di DAAD

A seguito di emendamenti alla normativa di riferimento (i.e. per variazione delle CS emanate dall'EASA) ovvero in caso di modifiche dell'infrastruttura, è possibile che un DAAD approvato in fase di certificazione/conversione risulti non più applicabile in tutto o in parte. In tal caso il Gestore è tenuto ad inoltrare alla Direzione Operazioni territorialmente competente apposita istanza di cancellazione o modifica del DAAD e conseguente variazione nel campo "Gestione della NC" della Base di Certificazione dell'Aeroporto[12], a firma dell'Accountable Manager; l'istanza sarà:

- sottoscritta anche dal Compliance Monitoring Manager e corredata della dimostrazione di rispondenza in caso di richiesta di cancellazione;
- corredata della documentazione di cui al precedente par. 5.2 in caso di richiesta di modifica.

Si evidenzia che la variazione della CB, rientrando nell'ambito delle modifiche richiedenti la preventiva approvazione da parte dell'Autorità (cfr. ADR.OR.B.040 punto (a) e correlato AMC1), è soggetta alla puntuale applicazione della relativa procedura contenuta nel Manuale di aeroporto (Parte B, Sezione 2, par. 2.2.10).

Si rappresenta inoltre che, solo in casi eccezionali adeguatamente motivati e documentati dal Gestore, la modifica può riguardare il periodo di validità del DAAD.
L'estensione della scadenza di un DAAD può risultare necessaria sia in relazione ad intervenute modifiche normative, che richiedono un aggiornamento dell'Action Plan, sia in relazione ad eventi e/o fattori, imprevisti e/o imprevedibili al momento del rilascio del DAAD, che rendano oggettivamente impossibile il rispetto della scadenza inizialmente stabilita.

[12] La proposta di modifica della CB deve essere elaborata utilizzando l'apposito template di Certification Basis disponibile sul sito ENAC.

Parimenti può verificarsi che fattori imprevisti e/o imprevedibili al momento del rilascio del DAAD (inclusa l'evoluzione della normativa di riferimento), rendano oggettivamente non praticabile portare a compimento l'Action Plan approvato anche tramite una eventuale estensione dei termini del DAAD; in questi casi, che devono essere opportunamente documentati dal Gestore Aeroportuale, è possibile valutare l'adozione di una Special Condition in luogo del DAAD già rilasciato.

In particolare, per le richieste di cancellazione, a seguito dell'esito positivo degli accertamenti condotti dal Team, la Direzione Operazioni competente provvede direttamente ad emendare la Base di Certificazione e l'Allegato alla Specifica di Certificazione[13] contenente l'elenco delle deviazioni approvate - mediante revisione del documento - eliminando l'annotazione relativa al DAAD in questione, ne dà quindi notifica al Gestore, informando per opportuna conoscenza la Direzione Centrale Vigilanza Tecnica e la Direzione Regolazione Aeroporti e Spazio Aereo.

Per i casi di modifica si applica la procedura di approvazione di cui al par. 5.3, prevedendo gli aggiornamenti di:

- safety assessment
- campo note del Form 3 (Allegato 3) specificando il numero della revisione del documento (es.: DAAD n. 004 - Rev. 1);
- Base di Certificazione ed Allegato alla Specifica di Certificazione contenente l'elenco delle deviazioni approvate.

Qualora invece un DAAD già approvato debba - per i motivi sopra indicati - essere sostituito da una Special Condition, la stessa è approvata in accordo alle procedure descritte al precedente Paragrafo 4 ('Special Condition'); l'annotazione relativa al DAAD è quindi eliminata dall'Allegato alla Specifica di Certificazione, mentre è inserita quella relativa alla nuova SC, identificata con apposita numerazione progressiva; la Base di Certificazione e l'Allegato alla Specifica di Certificazione contenente l'elenco delle deviazioni approvate sono emendati di conseguenza.

5.5 Chiusura dei DAAD

In caso di chiusura di un DAAD, per compiuta attuazione dell'*Action Plan* definito ai fini dell'eliminazione della deviazione che ne ha determinato l'emissione (consistente - di norma - in interventi di adeguamento delle infrastrutture e/o degli impianti), il Gestore inoltra alla Direzione Operazioni territorialmente competente apposita istanza di chiusura del DAAD e di conseguente

[13] Cfr. Appendice 1 per le modalità di modifica dell'Allegato alla Specifica di Certificazione; si precisa che la modifica dell'Allegato non comporta la riemissione della Specifica.
I criteri per l'attribuzione del nome all' "*Allegato alla Specifica di Certificazione*" sono i seguenti:

Allegato alla Specifica n. (Attachment to Terms n.) «CertificateReference»
«Rev: Revision»

Ad esempio:
Allegato alla Specifica n. (Attachment to Terms n.) IT.ADR.001
«Rev: 0»

modifica della Base di Certificazione dell'Aeroporto[14], a firma dell'Accountable Manager. L'istanza è corredata della documentazione necessaria a dimostrare la rispondenza alle pertinenti CS, sottoscritta dal Compliance Monitoring Manager.

Ricevuta l'istanza, la Direzione Operazioni provvede - per il tramite del Team di Sorveglianza incaricato - ad effettuare le necessarie verifiche. Il Team, fatta salva la possibilità di condurre audit ad hoc laddove necessario, in caso di intervenuto adeguamento infrastrutturale, potrà limitarsi ad acquisire il Certificato di Agibilità rilasciato dalla competente Commissione secondo le procedure dell'Ente.

In caso di esito positivo della verifica effettuata dal Team, la Direzione Operazioni competente provvede ad emendare la Base di Certificazione e l'Allegato alla Specifica di Certificazione contenente l'elenco delle deviazioni approvate[15] - mediante revisione del documento - eliminando l'annotazione relativa al DAAD in questione, dandone notifica al Gestore ed informando - per opportuna conoscenza - la Direzione Centrale Vigilanza Tecnica e la Direzione Regolazione Aeroporti e Spazio Aereo.

5.6 Registrazione ed archiviazione delle informazioni

Al fine di ottemperare a quanto previsto dal Regolamento (UE) n. 139/2014, 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.

Nel caso di modifica di un DAAD, la Direzione Operazioni competente provvederà a sovrascrivere il file (ovvero la scheda relativa al DAAD in questione) e a mantenere il suo nome originale (es. DAAD n. 004), specificando nel campo note che trattasi di una revisione, peraltro integrata da ogni altra informazione ritenuta necessaria (ad es. data della modifica, etc.) mentre la versione precedente, ormai superata, sarà salvata (in formato pdf) nel Folder associato alla stessa scheda. La consultazione del Folder assicura la tracciabilità delle modifiche e consente di recuperare le versioni precedenti.

Tutti i DAAD accettati sono numerati, a cura della Direzione Operazioni competente, in accordo al seguente criterio: DAAD.[Codice ICAO Aeroporto].[Numero progressivo DAAD riferito all'aeroporto] (es.: "DAAD.LIRF.001").

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

[14] La proposta di modifica della CB deve essere elaborata utilizzando l'apposito template di Certification Basis disponibile sul sito ENAC.
[15] –Cfr. Appendice 1 per le modalità di modifica dell'Allegato alla Specifica di Certificazione; si precisa che la modifica dell'Allegato non comporta la riemissione della Specifica.

Il Gestore, nell'ambito dei propri obblighi in tema di *record keeping* (ADR.OR.D.035), conserverà la documentazione relativa ai DAAD per la durata del Certificato[16].

5.7 Modulistica

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

[16] In conformità ad ADR.OR.D.035, il Gestore è tenuto ad assicurare un adeguato sistema di record keeping, che copra tutte le attività rientranti nel campo di applicazione del Regolamento Basico e delle sue Implementing Rules. Le caratteristiche del sistema di archiviazione, incluso il formato dei record, le misure di protezione dei dati da danneggiamenti, alterazione e furti, il periodo di conservazione etc. saranno specificate nel Manuale di Aeroporto.

6 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. Nel caso di conversione, la dimostrazione è richiesta per le CS differenti dalle previsioni del Regolamento ENAC (RCEA) e, laddove si riscontrino deviazioni da una o più di tali requisiti (anche derivanti da preesistenti esenzioni), è necessario 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 o di conversione, al fine di formulare ad ENAC già all'atto dell'istanza eventuali proposte in merito alla modalità di gestione delle eventuali deviazioni; 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 (ELoS) o accettabile di safety (ALoS), da sottoporre ad ENAC.

Ciò risulta fondamentale - in particolar modo - nel caso di ELoS e Special Condition, in quanto in entrambi i casi le deviazioni gestite sotto forma di ELOS o Special Condition, una volta accettate da ENAC, diventano parte della Certification Basis (CB) che ricade 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 deviazione 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 deviazione è 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^ 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 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 (SMS); in ogni caso, è necessario che tutti i riferimenti relativi alla documentazione di Safety Assessment inerente alle deviazioni siano richiamati nella relativa sezione della CB ovvero sul DAAD allegato al Certificato a cura di ENAC.

Likelihood	*Meaning*	*Value*
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)

Severity	*Meaning*	*Value*
Catastrophic	— Equipment destroyed — Multiple deaths	A
Hazardous	— 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	— 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	— Nuisance — Operating limitations — Use of emergency procedures — Minor incident	D
Negligible	— 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 dell'Ente
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

7 ALLEGATI

Allegato 1 – Form 1. Modulo per la proposta di ELoS

Allegato 2 – Form 2. Modulo per la proposta di SC

Allegato 3 – Form 3. Modulo per la richiesta di DAAD

Appendice 1 - Aggiornamento dell'Allegato alla Specifica di Certificazione

Si forniscono di seguito alcune indicazioni operative inerenti alle eventuali modifiche da apportare alla Specifica di Certificazione (Terms of the Certificate).
Considerata l'imprescindibile necessità del continuo aggiornamento della Specifica di Certificazione, qualora intervengano modifiche dei dati in essa contenuti (ad es. dati generali, informazioni relative alle infrastrutture, ai servizi dell'aeroporto, alla Base di Certificazione, alle deviazioni), si dovrà procedere all'aggiornamento in questione seguendo le modalità di seguito indicate.

1. Dati generali ed informazioni di cui alle sezioni "*Infrastrutture e condizioni operative*"[17] e "*Servizi*": i nuovi dati saranno riportati - nelle sezioni appropriate - in sostituzione dei dati corrispondenti ritenuti non più validi. In questo caso, la Direzione Operazioni territorialmente competente dovrà provvedere - previa richiesta da parte del Gestore - alla "*revisione*" del documento in oggetto, con emissione di una revisione del Certificato e della relativa Specifica.

2. Sezione "Altro - *Base di Certificazione*": in occasione della prima modifica da apportare alla Specifica di Certificazione dopo il rilascio del Certificato, accanto ai riferimenti relativi alla prima approvazione della Base di Certificazione, dovrà essere aggiunta la dicitura *"e successive modifiche approvate"*; pertanto, in caso di successive variazioni alla Base di certificazione non sarà più necessario provvedere all'aggiornamento della Specifica di Certificazione.

3. Sezione "Altro - *Manuale di Aeroporto*": in occasione della prima modifica da apportare alla Specifica di Certificazione dopo il rilascio del Certificato, accanto ai riferimenti relativi alla prima approvazione del Manuale di Aeroporto, rielaborato ai sensi della vigente normativa comunitaria, dovrà essere aggiunta la dicitura *"e successive modifiche approvate"*; pertanto, in caso di variazioni (siano esse parziali o complessive) al Manuale ed ai documenti ad esso correlati - quali il Safety Management System Manual (SMSM) ed il Training Manual - non sarà necessario provvedere all'aggiornamento della Specifica di Certificazione.

4. Modifica dell'Allegato alla Specifica di Certificazione contenente l'elenco delle deviazioni approvate: la variazione (cancellazione e/o modifica) degli strumenti di flessibilità approvati e/o l'iscrizione di nuove deviazioni - in accordo a quanto descritto nei paragrafi 3, 4 e 5 della presente Linea Guida - sono registrate mediante emendamento dello stesso Allegato[18], ma non comportano l'emissione di una revisione del Certificato e della relativa Specifica.
   La richiamata revisione dovrà essere supportata da uno specifico *Rapporto* del Team incaricato, indicante le motivazioni alla base della modifica di che trattasi; inoltre si provvederà conseguentemente all'aggiornamento del Sistema EMPIC (Record keeping).

[17] Si precisa che, nel campo "Operazioni Approvate - approved aircraft operations with a higher code letter" - laddove sull'Aeroporto siano approvate operazioni con aa/mm di codice letterale superiore al Reference Code - è sufficiente inserire il rimando al Manuale di Aeroporto includendo la seguente annotazione "See Aerodrome Manual, Part E - Section 28".
[18] L'Allegato sarà emendato indicando il numero di revisione del documento e la relativa data di emissione.

Appendice 2 - Aggiornamento della Base di Certificazione (CB)

Secondo il Regolamento (UE) n. 139/2014 (d'ora in avanti Regolamento), la definizione e la successiva notifica, da parte dell'Autorità, della Certification Basis (CB) rappresentano elemento fondamentale del processo di certificazione/conversione dei certificati di aeroporto.

La CB è un documento dinamico, da mantenere costantemente aggiornato sia in relazione ad eventuali successive modifiche delle caratteristiche fisiche dell'aeroporto sia con riguardo alla pubblicazione di nuove specifiche di certificazione (CS) o della modifica di quelle esistenti, secondo quanto previsto dal Regolamento all'ADR.OR.B.050.

La variazione della CB rientra tra le modifiche che richiedono la preventiva approvazione da parte dell'Autorità (cfr. ADR.OR.B.040 punto (a) e correlato AMC1) e, pertanto, la richiesta di aggiornamento deve essere formulata in accordo alle previsioni di cui ai punti (e) ed (f) dell'ADR.OR.B.040.

La proposta di aggiornamento deve essere presentata dal Gestore, per la prescritta approvazione, alla Direzione Operazioni competente, utilizzando l'apposito modello di CB reperibile sul sito istituzionale ENAC al seguente indirizzo:
https://www.enac.gov.it/aeroporti/infrastrutture-aeroportuali/aeroporti-in-italia/certificazione-degli-aeroporti/Transizione-alla-normativa-UE/certification-basics-cb
Il documento deve riportare - negli appositi campi - il riferimento della revisione, la relativa data e la motivazione della modifica.

Ciò premesso, si rappresenta che in caso di emissione di nuove CS o di emendamento di specifiche esistenti da parte di EASA, la Certification Basis dovrà essere aggiornata in esito alla verifica di impatto effettuata dal Gestore sulla CB vigente.

Nello specifico, si possono configurare tre diversi casi, di seguito illustrati:

1. La nuova CS (o la modifica della CS esistente) non è applicabile all'aeroporto considerato; in questo caso, non vi è alcun impatto sulla CB e sarà sufficiente inserire "N/A" nell'apposito campo del form.
2. La nuova CS (o la modifica della CS esistente) è applicabile all'aeroporto considerato ed è possibile dimostrarne la conformità senza la necessità di realizzare particolari interventi; in tal caso - previa verifica positiva da parte dell'ENAC della dimostrazione di conformità fornita dal Gestore nell'ambito della valutazione a corredo della richiesta di modifica - la Base di Certificazione sarà aggiornata al fine di includervi la nuova CS indicando la conformità alla stessa con l'inserimento di "YES" nell'apposito campo del form.
3. La nuova CS (o la modifica della CS esistente) è applicabile all'aeroporto considerato, ma al fine di garantire la conformità alla CS, potrebbe essere necessaria la realizzazione di interventi infrastrutturali in un arco temporale da definire in relazione all'entità ed alla natura della modifica. In questo caso, il Gestore dovrà anche proporre alla competente Direzione Operazioni, nell'ambito della valutazione a corredo della richiesta di modifica, le tempistiche e le modalità che intende adottare ai fini dell'adeguamento; la relativa data, una volta accettata dalla suddetta Direzione, sentita la Direzione Centrale Vigilanza Tecnica, dovrà essere inserita nella CB, nel campo "Note" della relativa CS, preceduta dalla dicitura "*Adeguamento previsto entro il …*", mentre nel campo "Conformità alla CS" dovrà essere riportata la dicitura "NO".

Resta ovviamente ferma la possibilità - per il Gestore - di proporre, ove ne ricorrano le condizioni, un ELoS o di richiedere una Special Condition ai sensi di quanto previsto dal Regolamento e secondo le modalità indicate nelle presenti Linee Guida.

In ogni caso, al fine di garantire nel tempo la coerenza della CB rispetto al quadro normativo di riferimento, le proposte di modifica dovranno essere formulate dai Gestori interessati, ove possibile, entro 60 giorni dalla pubblicazione della correlata Decision EASA.