



## REGOLAMENTO

---

### **CONTROLLO AEROMOBILI E DIVIETO DI PARTENZA**

*Edizione n° 1, Revisione n° 0 del 21.09.2023*





## SOMMARIO

|   |    |
|---|----|
| PREMESSA .....  | 4  |
| FONTI E RIFERIMENTI NORMATIVI.....                              | 5  |
| Articolo 1 - AMBITO DI APPLICAZIONE .....                       | 5  |
| Articolo 2 - TIPOLOGIE DI CONTROLLO SUGLI AEROMOBILI .....      | 5  |
| Articolo 3 - MONITORAGGIO SUGLI AEROMOBILI .....                | 6  |
| Articolo 4 - PROGRAMMAZIONE DEI CONTROLLI SUGLI AEROMOBILI..... | 6  |
| Articolo 5 - ISPEZIONI DI RAMPA .....                           | 7  |
| Articolo 6 - VERIFICHE DEI DOCUMENTI DI BORDO .....             | 7  |
| Articolo 7 - NON CONFORMITÀ .....                               | 9  |
| Articolo 8 - DIVIETO DI PARTENZA.....                           | 9  |
| Articolo 9 - DECORRENZA .....                                   | 10 |

## PREMESSA

Il presente Regolamento abroga e sostituisce la circolare APT-08C *“Procedure per l'applicazione degli articoli 801 ed 802 del Codice della Navigazione, in relazione alle nuove attribuzioni delle Direzioni Aeroportuali”*. Esso dà attuazione all'articolo 802 del Codice della Navigazione e detta la disciplina delle ispezioni documentali di cui all'articolo 801 del Codice della navigazione, armonizzandole con le ispezioni di rampa del programma europeo *“Ramp Inspection Programme”*, che sono state rese obbligatorie per i Paesi membri dal Regolamento UE 965/2012.

L'attuazione del *“Ramp Inspection Programme”* è regolamentata dalla Parte ARO.RAMP dell'annesso II al Reg. UE 965/2012, dai relativi mezzi accettabili di rispondenza, dalle linee guida contenute nel *“Ramp Inspection Manual (RIM)”* e dalle relative appendici pubblicate e aggiornate dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea (di seguito EASA) alle quali si rimanda integralmente.

Il suddetto Regolamento prevede il divieto di partenza fino a quando non siano risolte le non conformità con impatto diretto sulla sicurezza del volo (*findings di Categoria 3*).

Le ispezioni di rampa prevedono verifiche sui diversi ambiti afferenti alla sicurezza, quali: le condizioni esterne ed interne dell'aeromobile; gli equipaggiamenti di sicurezza e la preparazione del volo; la sistemazione del carico e dei passeggeri; le licenze dei piloti e la verifica dei documenti di bordo. Queste ultime includono le verifiche dei documenti di bordo di cui all'art. 801 del Codice della Navigazione.

La programmazione delle ispezioni di rampa tiene conto dei dati, delle segnalazioni e delle criticità raccolti a livello europeo, nonché del volume dei voli registrati sugli aeroporti nazionali per ciascun operatore.

I dati delle ispezioni di rampa costituiscono uno degli elementi principali per la definizione dell'elenco dei Vettori compresi nella c.d. *“Black” List* ai sensi del Regolamento (CE) n. 2111/2005, contribuendo al miglioramento del sistema della sicurezza del trasporto aereo civile e dei passeggeri.

## FONTI E RIFERIMENTI NORMATIVI

- Convenzione di Chicago 7 dicembre 1944;
- Regolamento UE 965/2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008, del Parlamento europeo e del Consiglio;
- Regolamento (CE) n. 2111/2005;
- Codice della navigazione.

### Articolo 1

#### AMBITO DI APPLICAZIONE

Il presente regolamento si applica alle visite di controllo sugli aeromobili civili di Paesi terzi, comunitari e nazionali che operano sul territorio italiano, indipendentemente dal tipo di impiego, inclusa l'aviazione generale.

### Articolo 2

#### TIPOLOGIE DI CONTROLLO SUGLI AEROMOBILI

L'ENAC, in applicazione della vigente normativa internazionale, comunitaria e nazionale effettua le seguenti tipologie di controllo:

- 1) Ispezioni previste dal "*Ramp Inspection Programme*", eseguite unicamente da "Ispettori di Rampa" qualificati secondo le procedure dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (di seguito, EASA) suddivise in:
  - SAFA – *Safety Assessment of Foreign Aircraft*;
  - SACA – *Safety Assessment of Community Aircraft*;
  - SANA - *Safety Assessment of National Aircraft*.
- 2) Verifiche sui documenti di bordo obbligatori, previsti dal successivo articolo 6, eseguite da ispettori aeroportuali qualificati dall'ENAC.

Le ispezioni di cui al punto 1 comprendono anche la verifica dei documenti di bordo obbligatori di cui all'articolo 6, comma 2. del presente regolamento.

**Articolo 3****MONITORAGGIO SUGLI AEROMOBILI**

1. L'ENAC svolge la funzione di monitoraggio degli aeromobili stranieri che operano sul territorio nazionale tramite la Struttura Controllo Operatori Stranieri effettuando le ispezioni di rampa previste dal "Ramp Inspection Programme" (SAFA e SACA), che includono anche i controlli documentali previsti dalle ispezioni di cui all' art. 2, comma 2, ottemperando quindi a quanto previsto dall'articolo 801 del Cod. Nav. in tema di controlli.
2. Le Direzioni Aeroportuali dell'ENAC, quando lo ritengono necessario, e sulla base di specifiche esigenze, in aggiunta alle ispezioni di cui al "*Ramp Inspection Programme*", possono autonomamente effettuare verifiche a campione sui documenti di bordo obbligatori, ai sensi dell'art. 801 del Codice della navigazione, tenendo conto di quanto disciplinato al successivo art. 4.

**Articolo 4****PROGRAMMAZIONE DEI CONTROLLI SUGLI AEROMOBILI**

1. L'ENAC, tramite la struttura Controllo Operatori Stranieri, svolge la funzione di monitoraggio degli aeromobili stranieri che operano sul territorio nazionale prevalentemente tramite le ispezioni di rampa previste dal "*Ramp Inspection Programme*" (SAFA e SACA).
2. L'ENAC, allo scopo di verificare l'allineamento degli operatori nazionali agli *standard* internazionali, tramite la struttura Controllo Operatori Stranieri, effettua le ispezioni di rampa anche sugli operatori nazionali (SANA).
3. L'ENAC programma le ispezioni di rampa, sulla base del numero minimo di ispezioni assegnate dall'EASA, tramite il sistema di coordinamento europeo delle ispezioni "*System Wide Coordination*". Tale programma è comunicato anche alle Direzioni Aeroportuali.
4. Le Direzioni Aeroportuali, ove ritenuto necessario, tenendo conto del *Ramp Inspection Programme*", possono effettuare verifiche sui documenti di bordo obbligatori, di cui all'art. 6, comma 2, del presente regolamento.

### Articolo 5

#### ISPEZIONI DI RAMPA

1. Le ispezioni di rampa – previste dai regolamenti dell'Unione europea ed eseguite in conformità alle linee guida del *"Ramp Inspection Programme"* dell'EASA e del relativo *"Ramp Inspection Manual"* sono finalizzate alla verifica del rispetto delle norme di sicurezza. Gli esiti delle ispezioni di rampa sono inseriti nel data base dell'EASA.
2. Le non conformità accertate sono classificate in funzione dell'impatto sulla sicurezza del volo secondo le linee guida EASA e danno luogo alle seguenti azioni codificate nel summenzionato *"Ramp Inspection Manual"*:
  - informazione al comandante dell'aeromobile;
  - informazione all'Autorità dell'operatore o di registro;
  - richiesta di azioni correttive prima del volo successivo;
  - imposizione di limitazioni operative;
  - fermo dell'aeromobile;
  - imposizione del divieto operativo immediato sul territorio nazionale, tenendo conto di quanto previsto, in materia di sicurezza aerea, dal Regolamento (CE) 2111/2005.
3. Le ispezioni di rampa prevedono controlli a campione sulle condizioni generali dell'aeromobile, nonché su alcuni elementi collegati alla navigabilità e alla conduzione delle operazioni di volo. Pertanto, in ragione della particolare tipologia delle ispezioni di rampa, esse non possono accertare in modo esaustivo tutte le condizioni operative e di navigabilità né possono in alcun modo sostituire i controlli di idoneità che ricadono sotto la responsabilità dello Stato di certificazione dell'operatore e dello Stato di registro dell'aeromobile.

### Articolo 6

#### VERIFICHE DEI DOCUMENTI DI BORDO

1. Ai sensi dell'art. 16 della Convenzione di Chicago, la verifica documentale può riguardare i documenti ritenuti obbligatori dalla Convenzione stessa e quelli relativi alle approvazioni, autorizzazioni ed idoneità degli operatori e del personale da essi impiegato.
2. Le verifiche sui documenti di bordo disposte dalle Direzioni Aeroportuali hanno ad oggetto la seguente documentazione:

- certificato di immatricolazione o di registrazione (art. 771 del Cod. Nav. e art. 29 Convenzione di Chicago);
  - certificato di navigabilità (art. 771 del Cod. Nav. e art. 29 Convenzione di Chicago);
  - giornale di bordo (art. 771 del Cod. Nav. e art. 29 Convenzione di Chicago);
  - certificato acustico (Annessi 6 e 16 alla Convenzione di Chicago);
  - licenza di stazione radio di bordo (art. 29 Convenzione di Chicago);
  - attestati, certificati, licenze, abilitazioni del personale di volo (artt. 731, 735 e 797 del Cod. Nav. ed art. 32 Convenzione di Chicago);
  - *language proficiency* (Annesso 6 ICAO e Reg UE 1178/2011);
  - certificato di operatore aereo e specifica delle operazioni (Annesso 6 ICAO e Reg. UE 965/2012);
  - certificazione relativa alle assicurazioni obbligatorie o polizza assicurativa (art. 771 e 798 del Cod. Nav. e Reg. CE n. 785/2004);
  - autorizzazioni ad operare in bassa visibilità rilasciate dall'Autorità dell'operatore per lo specifico tipo di aeromobile, ove previste;
  - abilitazione dei piloti alle operazioni a bassa visibilità sul tipo di aeromobile, tipo di operazione e scadenza della qualificazione, è accettabile che i nominativi dei piloti qualificati siano riportati nel Manuale delle Operazioni.
3. I documenti di cui al comma 2 devono essere tenuti a bordo dell'aeromobile, sotto la responsabilità del Comandante, in originale o in copia autentica, fatto salvo quanto previsto dall'Autorità competente sull'utilizzo di documenti in formato digitale.
4. Nel caso di operatori non in possesso di COA o documento equivalente (operatori di aviazione generale) l'approvazione o autorizzazione è in forma di dichiarazione di competenza (*declaration of competency*) o lettera di approvazione dell'Autorità.
5. Gli ispettori safety dell'ENAC inseriscono gli esiti delle verifiche documentali di cui all'art. 801 del Codice della Navigazione in un archivio informatico dell'Ente.

## **Articolo 7**

### **NON CONFORMITÀ**

1. Le non conformità rilevate durante le ispezioni di rampa sono classificate in accordo alle procedure del “*Ramp Inspection Manual*” dell’EASA e sono inserite nel portale dell’EASA. Il “*follow-up*” di dette non conformità è gestito dalla Struttura Controllo Operatori Stranieri secondo le procedure del “*Ramp Inspection Manual*” dell’EASA.
2. Le non conformità rilevate durante le ispezioni condotte sensi dell’art. 2 del presente Regolamento sono gestite dalla Direzione Aeroportuale territorialmente competente e sono classificate in 2 livelli:
  - Livello 1: non conformità significative che hanno impatto diretto sulla sicurezza del volo. Queste comportano la notifica dei rilievi con contestuale richiesta di azioni correttive immediate all’operatore aereo o all’esercente interessato;
  - Livello 2: non conformità che potrebbero avere impatto sulla sicurezza del volo. Queste comportano la notifica dei rilievi all’operatore aereo o all’esercente interessato con contestuale richiesta di azioni correttive finalizzate ad evitare il ripetersi degli stessi.
3. L’ENAC, per entrambe le tipologie di ispezione, se l’operatore non attua le azioni correttive che hanno impatto diretto sulla sicurezza del volo, impone il divieto di partenza dell’aeromobile, in applicazione dell’art. 802 del Codice della navigazione.

## **Articolo 8**

### **DIVIETO DI PARTENZA**

1. Il *team* ispettivo, riscontrando le situazioni di pregiudizio per la sicurezza della navigazione aerea di cui all’art. 802 del Codice della navigazione ed il mancato rientro dalle azioni imposte dall’art. 7, comma 3 informa il “*SAFA National Coordinator*” ed il Direttore Aeroportuale tramite la trasmissione del rapporto di ispezione.
2. Il “*SAFA National Coordinator*”, sulla base delle evidenze trasmesse dal *team*, propone al Direttore Aeroportuale l’adozione del provvedimento di divieto di partenza dell’aeromobile.
3. Il Direttore che adotta il provvedimento di cui al comma 1 ne dà contestuale informazione al Gestore aeroportuale e all’Ente ATS, per l’adozione delle azioni di rispettiva competenza.



## Regolamento

Titolo

Ed. Rev.

pag. 10 a 10

4. Il “*SAFA National Coordinator*” comunica all’Autorità responsabile della sorveglianza sul Vettore le non conformità rilevate e, nel caso di Vettori nazionali, informa anche le competenti strutture dell’ENAC.
5. I membri ENAC dell’*Air Safety Committee*, per il tramite del Direttore Centrale Aeroporti e Diritti del Passeggero, nel caso in cui sia necessario imporre il divieto operativo immediato sul territorio italiano successivamente all’applicazione del divieto di partenza, propongono al Direttore Generale l’adozione dell’immediato divieto operativo ai sensi dell’art. 6 del regolamento (CE) n. 2111/2005.

### **Articolo 9**

#### **DECORRENZA**

1. Il presente regolamento entra in vigore alla data di pubblicazione sul sito ENAC.