



## CIRCOLARE

**SERIE AEROPORTI**

**Data 9/1/2007**

**APT-08C**

**Oggetto: Procedure per l'applicazione degli articoli 801 ed 802 del Codice della Navigazione, in relazione alle nuove attribuzioni delle Direzioni Aeroportuali.**

### 1. PREMESSA

Le recenti modifiche della parte aerea del Codice della Navigazione (D.Leg.vo n. 96/2005 e D.Leg.vo n. 151/2006) ridefiniscono ruoli e funzioni dei diversi soggetti operanti sull'aeroporto. In particolare, rispetto al precedente dettato codicistico è stato modificato il regime delle responsabilità con riferimento all'arrivo ed alla partenza degli aeromobili dagli aeroporti nazionali eliminando la anacronistica previsione del direttore di aeroporto unico soggetto deputato all'effettuazione delle visite di controllo sugli aeromobili ed al rilascio dell'autorizzazione alla partenza dei singoli voli.

A norma dell'art. 801 del codice, l'ENAC, con le sue articolazioni periferiche (Direzioni Aeroportuali e Direzioni Operazioni) è deputato ad effettuare le visite di controllo sugli aeromobili in base ai programmi nazionali e comunitari ed i controlli per verificare i documenti di bordo obbligatori.

Spetta alle Direzioni Aeroportuali di vietare la partenza degli aeromobili nei casi definiti dall'articolo 802 del codice stesso.

### 2. SCOPO

La presente Circolare, che aggiorna la precedente APT-08B per tener conto delle innovazioni codicistiche, ha lo scopo di rendere note le modalità di espletamento delle attività effettuate dalle Direzioni Aeroportuali in ottemperanza degli articoli 801 e 802 del Codice della Navigazione. In particolare la Circolare definisce i controlli documentali sugli aeromobili immatricolati in Italia ed all'estero e le visite di controllo sugli aeromobili di operatori esteri che le Direzioni Aeroportuali effettuano durante i transiti presso gli aeroporti nazionali, nonché le



ENAC

modalità di adozione dei provvedimenti a seguito del verificarsi di uno degli eventi previsti dall'art. 802.

Le visite di controllo sugli aeromobili immatricolati in Italia, effettuate dalle Direzioni Operazioni in base ai programmi di sorveglianza stabiliti dall'ENAC in accordo alle normative nazionali e comunitarie di certificazione dei prodotti aeronautici e delle imprese, non rientrano nello scopo della presente Circolare.

### 3. RIFERIMENTI NORMATIVI

L'art. 801 del Codice della Navigazione prevede che: *"ENAC effettua visite di controllo sugli aeromobili in base ai programmi nazionali e comunitari e verifica i documenti di bordo obbligatori"*.

L'art. 802 prevede che: *"L'ENAC vieta la partenza degli aeromobili quando, a seguito dei controlli previsti dall'articolo 801, emergono situazioni di pregiudizio per la sicurezza della navigazione aerea, nonché quando risultano violati gli obblighi previsti dalle norme di polizia e per la sicurezza della navigazione, ovvero quando risulta accertato dalle autorità competenti che l'esercente ed il comandante non hanno adempiuto agli obblighi previsti dalla normativa di interesse pubblico in materia sanitaria e doganale."*

*Fermo restando quanto stabilito dall'articolo 1058, l'ENAC, anche su segnalazione del gestore aeroportuale o della società ENAV, vieta altresì la partenza degli aeromobili quando risultano violati gli obblighi relativi al pagamento di tasse, diritti e tariffe anche di pertinenza di ENAV S.p.A."*

### 4. CONTROLLI EFFETTUATI NELL'AMBITO DELL'ATTIVITA' ISPETTIVA DELLE DIREZIONI AEROPORTUALI

I controlli che le Direzioni Aeroportuali effettuano in conformità all'art 801 del Codice della Navigazione sono inquadrati nelle loro funzioni ispettive, e sono basati su programmi di attività stabiliti a priori, che utilizzano il metodo della campionatura, tenuto conto dei seguenti fattori:

- il volume di traffico dell'aeroporto;
- la tipologia del volo;
- la nazionalità dell'operatore, assicurando i controlli sia sui vettori nazionali che esteri;
- i dati desumibili dalle banche dati, a cui l'ENAC ha accesso, delle ispezioni di rampa condotte sia in Italia che presso gli altri Paesi comunitari e non comunitari;
- le indicazioni di priorità provenienti dagli organismi aeronautici internazionali o dalla comunità europea;



- le informazioni sulle eventuali criticità in materia di sicurezza a carico di operatori aerei ed aeromobili, recepite sia dalle banche dati delle ispezioni effettuate che dalla documentazione ricevuta da organismi internazionali, autorità estere o risultanti dall'attività di sorveglianza delle strutture dell'Ente.

La programmazione dei controlli è effettuata su base annuale; i rapporti con i risultati dei controlli documentali e delle visite sugli aeromobili durante il periodo di transito sugli aeroporti sono inseriti in appositi archivi informatici, assicurando le necessarie garanzie in tema di riservatezza e protezione dei dati.

L'ENAC utilizza i risultati dei controlli sia per monitorare le condizioni di sicurezza del trasporto aereo che per adottare le opportune azioni a garanzia della sicurezza, incluse le azioni interdittive alla partenza dell'aeromobile di cui all'art. 802 del Codice della Navigazione.

Le attività di cui sopra si distinguono pertanto in:

- verifica dei documenti di bordo degli aeromobili;
- visite di controllo degli aeromobili mediante ispezioni di rampa secondo la metodologia di cui al programma europeo SAFA (*Safety Assessment of Foreign Aircraft*).

#### 4.1 Verifica dei documenti di bordo obbligatori

I controlli documentali, effettuati dalla Direzione Aeroportuale nell'ambito degli interventi ispettivi a campionatura programmati, riguardano i documenti ritenuti obbligatori dalla Convenzione di Chicago; la potestà ispettiva dell'ENAC può, inoltre, estendersi ad altri documenti relativi alle approvazioni, autorizzazioni ed attestazioni di idoneità degli operatori e del personale da essi impiegato.

I controlli documentali, svolti sia sugli aeromobili immatricolati in Italia che all'estero nel periodo di transito in aeroporto, sono mirati alla verifica della presenza e la validità dei seguenti documenti ufficiali che, anche a prescindere dai controlli effettuati, devono obbligatoriamente essere tenuti a bordo sotto la responsabilità del comandante:

- certificato immatricolazione o di registrazione (art. 771 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 (JAR OPS 1.125 ed Annessi 6 e 16 alla Convenzione di Chicago);
- licenza di stazione radio di bordo (decreto del Ministro delle Poste e delle Telecomunicazioni e del Ministro dei Trasporti del 12/9/1970; D.P.R. 29/3/1973, n. 156 ed art. 29 Convenzione di Chicago);



- nota polizza assicurativa per danni a terzi sulla superficie per gli aeromobili nazionali (artt. 798-1010 del Cod. Nav., regolamentazione europea, Convenzione di Roma sui danni a terzi alla superficie);
- attestati, licenze, abilitazioni del personale di volo (artt. 731-797 del Cod. Nav. ed art. 32 Convenzione di Chicago);
- certificato di operatore aereo ai sensi del Regolamento Comunitario n. 2407/92 e della regolamentazione ICAO;
- certificazione relativa alle assicurazioni obbligatorie (art. 771 Cod. Nav. e regolamentazione europea);
- approvazione/autorizzazione dell'operatore ad operare in condizioni di bassa visibilità (LVTO – Low Visibility Take-Off , Cat. II, Cat. III);
- attestato di qualificazione del comandante e del copilota ad operare in bassa visibilità.

Per quanto infine attiene gli aeromobili dell'Aviazione Generale, sono effettuati analoghi controlli, sempre nell'ambito dell'attività ispettiva, sulla documentazione applicabile.

#### 4.2 Visite di controllo sugli aeromobili

L'art. 16 della Convenzione di Chicago consente agli Stati contraenti, oltre ai controlli documentali, di effettuare visite agli aeromobili esteri dopo l'atterraggio o prima della partenza. L'ENAC, in aderenza alle deliberazioni dell'ECAC – Conferenza Europea dell'Aviazione Civile e conformemente alla Direttiva della Comunità Europea n. 2004/36/CE, effettua sugli aeromobili immatricolati all'estero le ispezioni di rampa del programma SAFA (*Safety Assessment of Foreign Aircraft*).

Le ispezioni di rampa, condotte da ispettori dell'Ente appositamente formati allo scopo durante la sosta dell'aeromobile in aeroporto, consentono una valutazione delle condizioni apparenti di sicurezza, con riferimento agli standard contenuti negli Annessi 1, 6 ed 8 alla Convenzione di Chicago.

Le ispezioni sono rivolte a tutti gli aeromobili di operatori esteri, indipendentemente che siano registrati in paesi comunitari o non, che transitino in aeroporti di paesi aderenti all'ECAC e sono condotte secondo procedure standardizzate comprendenti 54 controlli interni ed esterni dell'aeromobile, incluse la presenza degli equipaggiamenti di navigazione e di emergenza, la sistemazione dei passeggeri e del carico, le condizioni della cabina, dei bagagliai, dell'esterno dell'aeromobile e la verifica delle registrazioni e dei documenti di bordo degli aeromobili.

I rilievi dell'ispezione, classificati in accordo al Manuale delle Procedure SAFA, danno luogo, in funzione della gravità, ai seguenti tipi di provvedimenti:

- informazione al comandante dell'aeromobile;



- informazione all'autorità del paese di immatricolazione;
- richiesta di azioni correttive prima del successivo volo;
- fermo dell'aeromobile;
- sospensione temporanea dell'autorizzazione all'operatore di effettuare voli sul territorio italiano.

E' comunque importante notare che le ispezioni di rampa secondo il programma SAFA non hanno lo scopo di accertare le condizioni di navigabilità dell'aeromobile, né sono sostitutive degli interventi di sorveglianza sulla sicurezza sull'operatore, l'aeromobile ed il suo equipaggio, che, secondo la Convenzione di Chicago ed i relativi Annessi 1, 6 ed 8 sono di responsabilità dello Stato di appartenenza.

L'ENAC stabilisce una programmazione periodica, tipicamente trimestrale, delle ispezioni di rampa da effettuare, individuando le priorità ispettive e focalizzando gli interventi su specifiche aree di provenienza degli operatori e degli aeromobili, basandosi sulle indicazioni del coordinamento centrale europeo del programma o sui risultati dell'attività precedentemente svolta.

Tutti i rapporti delle ispezioni, oltre ad essere inseriti nella banca dati ENAC, sono trasmessi al coordinamento centrale europeo che gestisce la banca dati di tutti i paesi ECAC, in modo da essere condivisi con le altre autorità estere partecipanti al programma.

Per gli aeromobili immatricolati in Italia o comunque impiegati in locazione dagli operatori nazionali, le visite di controllo sono effettuate nell'ambito dei programmi o di sorveglianza sulla navigabilità e sulla certificazione dell'operatore.

## 5. FUNZIONI E RUOLO DEGLI ENTI AEROPORTUALI

L'evoluzione del trasporto aereo negli ultimi anni ha interessato il settore aeroportuale con l'ingresso in aeroporto del gestore.

A tale soggetto, il codice della navigazione, come modificato dai già menzionati D.Leg.vo n. 91/2005 e D.Leg.vo n. 151/2006, traspone funzioni pubblicistiche, dirette a presidiare anche la sicurezza del trasporto aereo nello scalo di interesse.

Infatti, il concetto giuridico di gestione totale ha trovato la sua codifica nell'art. 705 del codice, che, nella versione modificata dal D.Leg.vo n. 151/2006, in particolare recita:

*«Il gestore aeroportuale è il soggetto cui è affidato, sotto il controllo e la vigilanza dell'ENAC, insieme ad altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e di gestire, ..... le infrastrutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori privati presenti nell'aeroporto o nel sistema aeroportuale considerato»*



In base a questo quadro normativo è da considerarsi affermato il principio, già delineato nella precedente versione APT-08B della presente circolare, secondo cui l'organizzazione del sistema dei controlli, anche sulla sicurezza dei voli, non può prescindere dal ruolo e dalle posizioni attribuiti ai diversi soggetti che operano in tale sistema.

In particolare, in virtù del richiamato trasferimento di funzioni pubbliche e nell'ambito delle funzioni di coordinamento e controllo di cui all'art. 705 del codice della navigazione, si conferma che al gestore aeroportuale fanno capo la raccolta ed il mantenimento dei documenti relativi ai voli (piani di carico, dichiarazione unica del vettore, manifesto delle merci) e gli obblighi di segnalazione all'ENAC delle non conformità o irregolarità di cui viene a conoscenza dalle documentazioni stesse. Tali funzioni sono specificate e dettagliate nel Regolamento di scalo dell'aeroporto.

Quanto sopra descritto si applica su tutti gli aeroporti dove è presente il gestore sia in regime di gestione totale che di anticipata occupazione, ex art. 17 della legge n. 135/1997.

Nel caso di aeroporti ove si svolge attività commerciale la cui gestione è ancora assicurata direttamente dall'ENAC, le funzioni di raccolta e mantenimento delle documentazioni relative ai voli sono svolte dalla struttura ENAC competente per territorio.

## 6. PROVVEDIMENTI DI DIVIETO O DI LIMITAZIONE

Chiariti quali siano gli accertamenti che competono alle Direzioni Aeroportuali dopo l'arrivo o prima della partenza degli aeromobili, vengono riportati di seguito gli eventuali conseguenti provvedimenti.

Qualora emergano evidenze negative, a seguito degli accertamenti documentali o delle visite di controllo di cui al programma SAFA, si possono configurare le seguenti azioni:

- a) contestazione del rilievo e richiesta al vettore interessato di azione correttiva secondo tempistica stabilita, nel caso in cui le inosservanze non siano tali da vietare il successivo decollo; e/o
- b) contestazione del rilievo ed attivazione della procedura per non consentire il decollo dell'aeromobile fino a quando non siano state effettuate le necessarie azioni correttive, in applicazione dell'art. 802 del codice della navigazione, qualora il rilievo sia grave e possa pregiudicare la sicurezza del volo.

Tali azioni sono eseguite a cura della Direzione Aeroportuale direttamente, nel caso di verifiche documentali, ovvero sentito il coordinatore nazionale SAFA, nel caso di ispezioni di rampa.

I rilievi, in ogni caso, sono comunicati alle competenti strutture dell'Ente (Direzione Centrale Operazioni, Direzione Centrale Regolazione Economica, Direzione Operazioni, Direzione



Licenze del Personale, Direzione Standard di Volo), al fine di prendere eventuali iniziative in relazione alle certificazioni o licenze rilasciate, ovvero per le azioni sull'operatore estero e la sua autorità responsabile della sorveglianza sulla sicurezza.

Nei casi di particolare gravità o di ripetitività, per i vettori esteri i rilievi possono dar luogo a provvedimenti di sospensione dell'autorizzazione ad effettuare voli sul territorio nazionale. In tal caso i provvedimenti sono comunicati alla Commissione Europea ai sensi dell'art. 6 del Regolamento (CE) n. 2111/2005 per l'eventuale inserimento nell'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno della Comunità.

In accordo alle procedure del programma SAFA, il provvedimento interdittivo è comunicato anche alla struttura centrale europea di gestione del programma (JAA – e, dal 1 gennaio 2007, EASA) ed a tutte le autorità dell'aviazione civile dei Paesi aderenti all'ECAC.

Inoltre, ai sensi dell'art. 802 del Codice della Navigazione, nel caso alla Direzione Aeroportuale siano fornite da parte del gestore o degli altri soggetti aeroportuali evidenze di una violazione alle norme di polizia e per la sicurezza della navigazione o irregolarità nella compilazione della documentazione dei voli, la stessa dispone il divieto alla partenza dell'aeromobile fino a quando la problematica segnalata non sia stata risolta.

Analogamente, la Direzione Aeroportuale vieta la partenza dell'aeromobile quando risulti accertato dalla autorità competente che l'esercente o il comandante non abbiano adempiuto alle normative di interesse pubblico in materia sanitaria e doganale, e quando, fermo restando quanto stabilito dall'art. 1058 del codice, anche su segnalazione del gestore aeroportuale o dell'ENAV, risultino violati gli obblighi relativi al pagamento di tasse, diritti e tariffe, anche di pertinenza dell'ENAV.

## 7. DECORRENZA

La presente circolare entra in vigore dalla data di emissione, in sostituzione della precedente versione APT-08B.

Il Direttore Generale  
Com.te Silvano Manera