



**▼B****REGOLAMENTO (UE) N. 139/2014 DELLA COMMISSIONE****del 12 febbraio 2014****che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativi agli aeroporti ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio****(Testo rilevante ai fini del SEE)***Articolo 1***Oggetto e campo di applicazione**

1. Il presente regolamento stabilisce norme dettagliate relative a:
  - a) le condizioni per stabilire e notificare al richiedente la base di certificazione applicabile ad un aeroporto di cui all'allegato II e all'allegato III;
  - b) le condizioni per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la limitazione, la sospensione o la revoca dei certificati per gli aeroporti e dei certificati per le organizzazioni responsabili della gestione degli aeroporti, compresi i limiti operativi derivanti dalla struttura specifica dell'aeroporto di cui all'allegato II e all'allegato III;
  - c) le condizioni di esercizio degli aeroporti in conformità ai requisiti essenziali fissati nell'allegato V *bis* e, se applicabile, nell'allegato V *ter* del regolamento (CE) n. 216/2008, di cui all'allegato IV;
  - d) le responsabilità dei titolari di certificati di cui all'allegato III;
  - e) le condizioni di accettazione e di conversione dei certificati esistenti di aeroporti già rilasciati dagli Stati membri;
  - f) le condizioni per la decisione di non accordare le esenzioni di cui all'articolo 4, paragrafo 3 *ter*, del regolamento (CE) n. 216/2008, compresi i criteri per gli aeroporti cargo, la notifica degli aeroporti esentati, nonché per il riesame delle esenzioni accordate;
  - g) le condizioni in base alle quali le operazioni sono vietate, limitate o subordinate a determinate condizioni ai fini della sicurezza di cui all'allegato III;

**▼M4**

- h) le condizioni e le procedure per la dichiarazione e per la sorveglianza delle organizzazioni responsabili della fornitura di servizi di gestione del piazzale di cui all'articolo 37, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>, indicate nell'allegato II e nell'allegato III.

<sup>(1)</sup> Regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio (GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1).

**▼B**

2. Le autorità competenti per la certificazione e la sorveglianza degli aeroporti, i gestori degli aeroporti e i fornitori di servizi di gestione del piazzale devono rispettare i requisiti di cui all'allegato II.

**▼M4**

3. I gestori degli aeroporti e le organizzazioni responsabili della fornitura di servizi di gestione del piazzale devono rispettare i requisiti di cui all'allegato III e all'allegato IV.

**▼B***Articolo 2***Definizioni**

Ai fini del presente regolamento, si applicano le seguenti definizioni:

- 1) «aeroporto», ogni area definita (inclusi edifici, impianti ed equipaggiamenti) su terra o acqua o su una struttura fissa, offshore fissa o galleggiante, destinata a essere utilizzata totalmente o in parte per l'arrivo, la partenza e gli spostamenti di terra degli aeromobili;
- 2) «velivolo», aeromobile ad ala fissa a motore più pesante dell'aria, sostenuto in volo dalla reazione dinamica dell'aria sulle ali;
- 3) «aeromobile», qualsiasi apparecchio in grado di sostenersi nell'atmosfera grazie a reazioni dell'aria diverse dalle reazioni dell'aria sulla superficie terrestre;
- 4) «piazzale», area predefinita per la sosta degli aeromobili, per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri, il carico e lo scarico della posta o delle merci, il rifornimento di combustibili, il parcheggio o la manutenzione;
- 5) «servizio di gestione del piazzale», servizio fornito per gestire le attività e il movimento di aeromobili e veicoli su un piazzale;
- 6) «audit», procedura sistematica, indipendente e documentata per l'ottenimento di evidenze oggettive e la valutazione obiettiva delle stesse al fine di determinare in che misura i requisiti vengano rispettati;
- 7) «specifiche di certificazione», standard tecnici adottati dall'Agenzia che indicano i mezzi per dimostrare la conformità al regolamento (CE) n. 216/2008 e le corrispondenti norme attuative e che possono essere utilizzati da un'organizzazione a fini di certificazione;
- 8) «autorità competente», un'autorità designata all'interno di ciascuno Stato membro dotata dei necessari poteri e responsabilità ai fini della certificazione e della sorveglianza degli aeroporti, nonché del personale e delle organizzazioni che operano in essi;
- 9) «sorveglianza continua», i compiti che vengono svolti per l'attuazione del programma di sorveglianza in qualsiasi momento dall'autorità competente per verificare che le condizioni in base alle quali è stato emesso un certificato continuino ad essere soddisfatte durante il suo periodo di validità;

**▼B**

- 10) «documento di azione e accettazione di deviazione» (DAAD), un documento elaborato dall'autorità competente per la raccolta di elementi di prova sufficienti a giustificare l'accettazione delle deviazioni dalle specifiche di certificazione pubblicate dall'Agenzia;
- 11) «ispezione», una valutazione indipendente effettuata tramite osservazione e giudizio eventualmente accompagnata da misurazione, prove o calibratura, al fine di verificare la rispondenza ai requisiti applicabili;
- 12) «movimento», un decollo o un atterraggio;
- 13) «ostacolo», tutti gli oggetti fissi (temporanei o permanenti) e mobili, o loro parti, che:
  - sono situati su di un'area destinata al movimento in superficie degli aeromobili; oppure
  - si estendono al di sopra di una superficie definita a protezione degli aeromobili in volo; oppure
  - si trovano all'esterno delle summenzionate superfici e sono ritenuti un pericolo per la navigazione aerea,
- 14) «superficie di limitazione degli ostacoli», una superficie che definisce i limiti oltre i quali gli oggetti non possono estendersi nello spazio aereo;
- 15) «superficie di protezione da ostacoli», una superficie stabilita per sistema indicatore ottico di pendenza di avvicinamento che oggetti o estensioni di oggetti esistenti non possono superare tranne quando, a giudizio dell'autorità competente, il nuovo oggetto o la nuova estensione siano in ombra rispetto a un oggetto immobile esistente.

*Articolo 3***▼M4****Sorveglianza**

1. Gli Stati membri designano al loro interno uno o più soggetti in qualità di autorità competente(i), dotata dei necessari poteri e responsabilità ai fini della certificazione e della sorveglianza degli aeroporti e dei gestori degli aeroporti e ai fini della ricezione delle dichiarazioni e della sorveglianza dei fornitori di servizi di gestione del piazzale, nonché del personale che vi opera.

**▼B**

2. L'autorità competente deve essere indipendente dai gestori degli aeroporti e dai fornitori di servizi di gestione del piazzale. Tale indipendenza viene garantita mediante separazione, quanto meno a livello funzionale, tra l'autorità competente e i suddetti gestori di aeroporti e fornitori di servizi di gestione del piazzale. Gli Stati membri devono assicurare che le autorità competenti esercitino le loro competenze in modo imparziale e trasparente.

3. Se uno Stato membro designa più di un soggetto come autorità competente devono essere soddisfatte le seguenti condizioni:

- a) ogni autorità competente è responsabile di compiti specificamente definiti e di una determinata area geografica; e

**▼B**

b) stabilisce un coordinamento tra tali autorità per garantire una sorveglianza efficiente di tutti gli aeroporti e gestori degli aeroporti, nonché dei fornitori di servizi di gestione del piazzale.

4. Gli Stati membri assicurano che le autorità competenti dispongano delle risorse e capacità necessarie per l'adempimento dei loro obblighi a norma del presente regolamento.

5. Gli Stati membri assicurano che il personale delle autorità competenti non svolga attività di sorveglianza quando è dimostrato che ciò potrebbe tradursi direttamente o indirettamente in un conflitto di interessi, in particolare per quanto riguarda interessi di tipo familiare o finanziario.

6. Il personale autorizzato dall'autorità competente a svolgere compiti di certificazione e/o sorveglianza è abilitato a svolgere almeno i seguenti compiti:

a) esaminare registri, dati, procedure e qualsiasi altro materiale pertinente ai fini dello svolgimento dei compiti di certificazione e/o sorveglianza;

b) prelevare copie o estratti di detti registri, dati, procedure e altro materiale;

c) chiedere chiarimenti a voce sul posto;

d) accedere ad aeroporti, locali pertinenti, siti operativi o altre aree pertinenti e mezzi di trasporto;

e) effettuare audit, indagini, prove, esercitazioni, valutazioni, ispezioni;

f) adottare o avviare gli opportuni provvedimenti sanzionatori.

7. I compiti di cui al paragrafo 6 sono svolti in conformità alla normativa nazionale degli Stati membri.

*Articolo 4***Informazioni all'Agenzia europea per la sicurezza aerea**

Entro tre mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento gli Stati membri comunicano all'Agenzia europea per la sicurezza aerea («l'Agenzia») i nomi, le sedi, i codici ICAO degli aeroporti e i nomi dei gestori degli aeroporti, nonché il numero di movimenti di passeggeri e merci degli aeroporti a cui si applicano le disposizioni del regolamento (CE) n. 216/2008 e del presente regolamento.

*Articolo 5***Esenzioni**

1. Lo Stato membro notifica all'Agenzia entro un mese la decisione di concedere un'esenzione a norma dell'articolo 4, paragrafo 3 *ter*, del regolamento (CE) n. 216/2008. Le informazioni trasmesse all'Agenzia comprendono l'elenco degli aeroporti interessati, il nome del gestore aeroportuale e il numero di movimenti di passeggeri e merci dell'aeroporto dell'anno in questione.

**▼B**

2. Lo Stato membro esamina ogni anno i dati relativi al traffico di un aeroporto oggetto di esenzione. Se i dati di traffico relativi a tale aeroporto hanno superato quelli previsti all'articolo 4, paragrafo 3 *ter*, del regolamento (CE) n. 216/2008 negli ultimi tre anni consecutivi ne informa l'Agenzia e revoca l'esenzione.
3. La Commissione può decidere in qualsiasi momento di non concedere un'esenzione nei seguenti casi:
  - a) gli obiettivi generali di sicurezza del regolamento (CE) n. 216/2008 non sono soddisfatti;
  - b) i dati pertinenti al traffico passeggeri e merci sono stati superati nel corso degli ultimi tre anni consecutivi;
  - c) quando l'esenzione non sia conforme ad altre normative UE pertinenti.
4. Se la Commissione ha deciso che l'esenzione non è consentita, lo Stato membro in questione ne procede alla revoca.

*Articolo 6***Conversione dei certificati**

1. I certificati rilasciati dall'autorità competente prima del 31 dicembre 2014 sulla base di normative nazionali restano validi fino a quando essi vengano rilasciati a norma del presente articolo, oppure se non vengono rilasciati certificati di questo tipo, fino al 31 dicembre 2017.
2. Prima della fine del periodo di cui al paragrafo 1, l'autorità competente rilascia i certificati per gli aeroporti e i gestori degli aeroporti interessati, se sono soddisfatte le seguenti condizioni:
  - a) la base di certificazione di cui all'allegato II sia stata verificata utilizzando le specifiche di certificazione pubblicate dall'Agenzia, compresi gli eventuali casi di livello equivalente di sicurezza e condizioni particolari, che sono stati individuati e documentati;
  - b) il titolare del certificato abbia dimostrato la conformità alle specifiche di certificazione quando esse sono diverse dai requisiti nazionali sulla cui base l'attuale certificato è stato rilasciato;
  - c) il titolare del certificato abbia dimostrato la conformità ai requisiti del regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative, che sono applicabili alla sua organizzazione e alle operazioni e che sono diverse dai requisiti nazionali sulla cui base il certificato esistente è stato rilasciato.
3. In deroga al paragrafo 2, lettera b), l'autorità competente può decidere di rinunciare alla dimostrazione di conformità se ritiene che tale dimostrazione comporti uno sforzo eccessivo o sproporzionato.
4. L'autorità competente tiene registrazioni, per un periodo minimo di cinque anni, dei documenti relativi alla procedura di conversione dei certificati.

**▼B***Articolo 7***Deviazioni dalle specifiche di certificazione**

1. L'autorità competente può, fino al 31 dicembre 2024, accettare le domande per il rilascio di un certificato incluse le deviazioni rispetto alle specifiche di certificazione pubblicate dall'Agenzia, se sono soddisfatte le seguenti condizioni:

- a) le deviazioni non devono configurarsi come un caso di livello di sicurezza equivalente secondo la norma ADR.AR.C.020, né essere considerate un caso di condizione speciale secondo la norma ADR.AR.C.025 dell'allegato II del presente regolamento;
- b) le deviazioni esistevano precedentemente all'entrata in vigore del presente regolamento;
- c) i requisiti essenziali di cui all'allegato V *bis* del regolamento (CE) n. 216/2008 sono rispettati dalle deviazioni, integrate da misure di mitigazione e misure correttive, ove opportuno;
- d) è stata completata una valutazione a supporto della sicurezza per ogni deviazione.

2. L'autorità competente compila la documentazione che comprova il rispetto delle condizioni di cui al paragrafo 1, in un documento di azione e accettazione della deviazione (DAAD). Il DAAD è allegato al certificato. L'autorità competente specifica il periodo di validità del DAAD.

3. Il gestore aeroportuale e l'autorità competente verificano che le condizioni di cui al paragrafo 1 continuino a essere soddisfatte. In caso contrario il DAAD deve essere modificato, sospeso o revocato.

*Articolo 8***Protezione delle aree limitrofe all'aeroporto**

1. Gli Stati membri assicurano che si svolgano delle consultazioni per quanto riguarda l'impatto in termini di sicurezza delle costruzioni che si propone di edificare entro i limiti delle superfici di protezione e limitazione degli ostacoli nonché di altre superfici associate all'aeroporto.

2. Gli Stati membri assicurano che si svolgano delle consultazioni per quanto riguarda l'impatto in termini di sicurezza delle costruzioni che si propone di edificare oltre i limiti delle superfici di protezione e limitazione degli ostacoli, nonché di altre superfici associate all'aeroporto e che superano l'altezza stabilita dagli Stati membri.

3. Gli Stati membri assicurano il coordinamento della protezione degli aeroporti situati in prossimità dei confini nazionali con altri Stati membri.

*Articolo 9***Monitoraggio delle aree limitrofe all'aeroporto**

Gli Stati membri assicurano che si svolgano delle consultazioni con riguardo alle attività umane e all'uso del suolo, quali:

- a) ogni sviluppo o modifica dell'uso del suolo nell'area dell'aeroporto;

**▼B**

- b) ogni sviluppo che possa creare turbolenze indotte da ostacoli che potrebbero essere pericolose per le operazioni degli aeromobili;
- c) l'utilizzo di luci pericolose, ambigue o fuorvianti;
- d) l'uso di superfici fortemente riflettenti che possono provocare abbagliamento;
- e) la creazione di aree che potrebbero attirare fauna selvatica nociva per le operazioni degli aeromobili;
- f) le fonti di radiazioni non visibili o la presenza di oggetti in movimento o fermi che possono interferire o avere effetti negativi sulle comunicazioni aeronautiche e sui sistemi di navigazione e sorveglianza.

*Articolo 10***Gestione dei pericoli provocati dalla fauna selvatica**

1. Gli Stati membri assicurano che i pericoli derivanti dalla fauna selvatica siano valutati tramite:
  - a) l'istituzione di una procedura nazionale per la registrazione e la notifica di impatti di fauna selvatica con aeromobili;
  - b) la raccolta di informazioni presso gli operatori aerei, il personale dell'aeroporto e altre fonti sulla presenza di fauna selvatica che costituisca un rischio potenziale per le operazioni degli aeromobili; e
  - c) una valutazione continua del pericolo costituito dalla fauna selvatica da parte di personale qualificato.
2. Gli Stati membri assicurano che le comunicazioni relative agli impatti con fauna selvatica siano raccolte e inviate all'ICAO per essere inserite nella banca dati del sistema informatico sugli impatti con uccelli dell'ICAO (IBIS).

*Articolo 11***Entrata in vigore e applicazione**

1. Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
2. Le autorità competenti per la certificazione e la sorveglianza degli aeroporti, i gestori degli aeroporti e i fornitori di servizi di gestione del piazzale devono rispettare i requisiti di cui all'allegato II del presente regolamento entro il 31 dicembre 2017.
3. Gli allegati III e IV si applicano agli aeroporti certificati ai sensi dell'articolo 6, a decorrere dalla data di rilascio del certificato.
4. Gli aeroporti la cui procedura di certificazione è stata avviata prima del 31 dicembre 2014, ma ai quali non è ancora stato rilasciato un certificato entro tale data, lo riceveranno solo quando si conformeranno alle disposizioni del presente regolamento.

▼ M4

\_\_\_\_\_

▼ B

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

**▼B***ALLEGATO I***Definizioni dei termini utilizzati negli allegati da II a IV**

Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti definizioni:

- 1) «Metodi accettabili di rispondenza (AMC)», norme non vincolanti adottate dall'Agenzia per illustrare i metodi per stabilire la conformità al regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative;
- 2) «distanza disponibile di accelerazione e arresto (ASDA)», la lunghezza della corsa disponibile per il decollo (TORA) più la lunghezza della zona d'arresto, ove esistente;
- 3) «servizio di controllo di aeroporto», un servizio di controllo del traffico aereo (ATC) per il traffico di aeroporto;
- 4) «equipaggiamenti aeroportuali», ogni attrezzatura, apparato, connessi, software o accessorio utilizzato o destinato ad essere utilizzato per contribuire alle operazioni degli aeromobili in un aeroporto;
- 5) «dati aeronautici», una rappresentazione dei fatti, dei concetti o delle istruzioni aeronautiche, adeguata ai fini della loro comunicazione, interpretazione o trattamento in modo formalizzato;
- 6) «servizio di informazioni aeronautiche», un servizio, istituito nell'ambito dell'area definita di copertura, incaricato di fornire informazioni e dati aeronautici necessari per la sicurezza, la regolarità e l'efficienza della navigazione aerea;

**▼M5**

- 6 *bis*) «circolare di informazioni aeronautiche (AIC)», un avviso contenente informazioni tali da non richiedere la creazione di un avviso agli aeronaviganti (NOTAM) o l'inserimento nelle AIP, ma che riguardano la sicurezza del volo, la navigazione aerea, argomenti tecnici, amministrativi o legislativi;
- 6 *ter*) «prodotto di informazioni aeronautiche», dati aeronautici e informazioni aeronautiche forniti come set di dati digitali o presentazione standardizzata in formato cartaceo o elettronico. I prodotti di informazioni aeronautiche comprendono:
  - AIP, comprese le modifiche e i supplementi,
  - AIC,
  - carte aeronautiche,
  - NOTAM,
  - set di dati digitali;
- 6 *quater*) «pubblicazione di informazioni aeronautiche (AIP)», pubblicazione emessa da uno Stato membro o a seguito di autorizzazione dello stesso, contenente informazioni aeronautiche a carattere duraturo essenziali per la navigazione aerea;

**▼B**

- 7) «servizi di navigazione aerea», i servizi di traffico aereo, i servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza, i servizi meteorologici per la navigazione aerea, e i servizi di informazione aeronautica;
- 8) «servizi di traffico aereo», i vari servizi di informazione di volo, i servizi di allarme, i servizi consultivi sul traffico aereo e i servizi di controllo del traffico aereo (compresi servizi di controllo di area, avvicinamento e aeroporto);
- 9) «servizio di controllo del traffico aereo (ATC)», un servizio fornito al fine di:
  1. prevenire collisioni:
    - tra aeromobili, e
    - nell'area di manovra tra aeromobili e ostacoli; e
  2. rendere spedito e mantenere un ordinato flusso di traffico aereo;

**▼ B**

- 10) «piazzola di sosta per aeromobile», una zona designata su un piazzale da utilizzare per lo stazionamento di un aeromobile;
- 11) «via/raccordo di accesso piazzole», parte del piazzale destinata a via di rullaggio ed avente la funzione di fornire accesso unicamente alle piazzole di sosta degli aeromobili;
- 12) «metodi alternativi di rispondenza», i metodi che propongono un'alternativa ai metodi accettabili di rispondenza esistenti o quelli che propongono nuovi metodi per stabilire la conformità al regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative per il quale non sono stati adottati dall'Agenzia metodi accettabili di rispondenza corrispondenti;
- 13) «servizio di allarme», un servizio per la fornitura di informazioni alle competenti organizzazioni riguardo agli aeromobili che necessitano di servizi di ricerca e salvataggio e, se necessario, un servizio di assistenza a tali organizzazioni;
- 14) «via di rullaggio sul piazzale», parte di un sistema di vie di rullaggio situato su un piazzale ed avente la funzione di permettere il rullaggio attraverso il piazzale stesso;
- 15) «clearway», un'area rettangolare, su terra o su acqua, sotto il controllo dell'autorità competente, scelta o preparata come area idonea al di sopra della quale un velivolo può eseguire parte della sua salita iniziale fino a una altezza specificata;

**▼ M5**

- 15 bis) «pista contaminata», una pista in cui una parte significativa della superficie della pista (in aree isolate o meno) compresa nella lunghezza e nella larghezza utilizzata è ricoperta da una o più delle sostanze elencate tra i descrittori delle condizioni della superficie della pista;

**▼ B**

- 16) «merci pericolose», articoli o sostanze tali da rappresentare un rischio per la salute, la sicurezza, i beni materiali o l'ambiente e che sono riportate in un elenco di merci pericolose nelle istruzioni tecniche o che sono classificate secondo tali istruzioni;

**▼ M6**

- 16 bis) «altitudine di decisione» («DA») o «altezza di decisione» («DH»), altitudine o altezza specifica in un'operazione di avvicinamento strumentale 3D, alla quale deve essere avviata una procedura di mancato avvicinamento se non è stato stabilito il riferimento visivo necessario per proseguire l'avvicinamento;

**▼ B**

- 17) «qualità dei dati», il grado o livello di fiducia che i dati forniti rispondano ai requisiti dell'utente in termini di accuratezza, risoluzione e integrità;

**▼ M5**

- 17 bis) «set di dati», una raccolta di dati identificabile;

**▼ B**

- 18) «distanze dichiarate»:
  - «lunghezza disponibile per la corsa di decollo (TORA)»,
  - «distanza disponibile per il decollo (TODA)»,
  - «distanza disponibile di accelerazione e arresto (ASDA)»,
  - «distanza di atterraggio disponibile (LDA)»;

**▼ M5**

- 18 bis) «asciutta», con riferimento alle condizioni della pista, descrive una superficie della pista priva di umidità visibile e non contaminata nell'area che si intende utilizzare;

**▼ B**

- 19) «servizio informazioni volo», un servizio prestato per fornire consulenza e informazioni utili per una condotta sicura ed efficiente dei voli;

**▼ M5**

- 19 bis) «detrito di oggetti estranei (FOD)», un oggetto inanimato all'interno dell'area di movimento che non ha funzione operativa o aeronautica e che può costituire un pericolo per l'esercizio dell'aeromobile;

**▼ B**

- 20) «fattori umani», i principi che si applicano alla progettazione aeronautica, alla certificazione, alla formazione, alle operazioni ed alla manutenzione, volti a creare un'interfaccia sicura tra la componente umana e gli altri elementi del sistema, tenendo in debito conto le variabili di rendimento («*human performance*»);
- 21) «variabili di rendimento (*human performance*)», l'insieme delle capacità e dei limiti umani che possono avere ripercussioni sulla sicurezza e sull'efficienza delle operazioni aeronautiche;

**▼ M6**

- 22) «pista strumentale», una delle seguenti tipologie di piste destinate all'uso da parte di aeromobili che utilizzano procedure di avvicinamento strumentale:
  1. «pista di avvicinamento non di precisione»: pista servita da aiuti visivi e da almeno un aiuto non visivo, destinata alle operazioni di atterraggio successive a un'operazione di avvicinamento strumentale di tipo A;
  2. «pista di avvicinamento di precisione di categoria I»: pista servita da aiuti visivi e da almeno un aiuto non visivo, destinata alle operazioni di atterraggio successive a un'operazione di avvicinamento strumentale di tipo B CAT I;
  3. «pista di avvicinamento di precisione di categoria II»: pista servita da aiuti visivi e da almeno un aiuto non visivo, destinata alle operazioni di atterraggio successive a un'operazione di avvicinamento strumentale di tipo B CAT II;
  4. «pista di avvicinamento di precisione di categoria III»: pista servita da aiuti visivi e da almeno un aiuto non visivo, destinata alle operazioni di atterraggio successive a un'operazione di avvicinamento strumentale di tipo B CAT III;

**▼ B**

- 23) «integrità», il livello di certezza che un dato aeronautico e il suo valore non sia stato smarrito o alterato dal momento della creazione del dato o della sua modifica autorizzata;
- 24) «distanza di atterraggio disponibile (LDA)», la lunghezza di pista dichiarata disponibile e idonea per la corsa a terra del velivolo durante l'atterraggio;

**▼ M5**

- 24 *bis*) «affidabilità del sistema di illuminazione», la probabilità che l'installazione completa funzioni entro le tolleranze specificate e che il sistema sia operativamente utilizzabile;
- 24 *ter*) «indicatori di località», l'ultima edizione in vigore del documento «Indicatori di località» (Doc. 7910), approvato e pubblicato dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale;

**▼ M6**

- 24 *quater*) «operazioni in bassa visibilità (LVO)», operazioni di avvicinamento o decollo su una pista con una portata visiva di pista inferiore a 550 m o un'altezza di decisione inferiore a 200 ft;
- 25) «procedure in bassa visibilità», procedure messe in atto in un aeroporto allo scopo di garantire la sicurezza durante le operazioni in bassa visibilità;
- 26) «decollo in bassa visibilità (LVTO)», un decollo con una portata visiva di pista inferiore a 550 m;

**▼ B**

- 28) «area di manovra», la parte di un aeroporto adibita al decollo, all'atterraggio ed al rullaggio degli aeromobili, con esclusione dei piazzali;
- 29) «servizi meteorologici», le apparecchiature e i servizi che forniscono agli aeromobili previsioni meteorologiche, istruzioni e osservazioni nonché tutte le altre informazioni e dati meteorologici forniti dagli Stati per uso aeronautico;
- 30) «marker», un oggetto collocato al suolo che segnala un ostacolo o indica un limite;
- 31) «segnaletica orizzontale», un simbolo o gruppo di simboli visibile sulla superficie dell'area di movimento al fine di fornire delle informazioni aeronautiche;
- 32) «area di movimento», la parte di un aeroporto adibita al decollo, all'atterraggio e al rullaggio degli aeromobili, costituita da area di manovra e piazzali;
- 33) «servizi di navigazione», gli impianti e i servizi che forniscono agli aeromobili informazioni di posizionamento e pianificazione («*timing*»);
- 34) «pista non strumentale», una pista destinata all'uso di aeromobili che utilizzano procedure di avvicinamento a vista;

**▼ M5**

- 34 *bis*) «avviso agli aeronaviganti (NOTAM)», un avviso distribuito tramite mezzi di telecomunicazione contenente informazioni relative all'istituzione, allo stato o alla modifica di impianti, servizi, procedure aeronautici o relative a condizioni di pericolo per la navigazione aerea, la cui conoscenza tempestiva è essenziale per il personale coinvolto nelle operazioni di volo;
- 34 *ter*) «codice NOTAM», il codice contenuto nell'ultima edizione in vigore delle «Procedure per i servizi di navigazione aerea - Abbreviazioni e codici ICAO» (PANS ABC - Doc. 8400), approvata e pubblicata dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale;

**▼ M6**

- 34 *quater*) «operazione con crediti operativi», un'operazione che utilizza aeromobili specifici o equipaggiamento di terra, o una combinazione di aeromobili ed equipaggiamento di terra, che consente uno dei seguenti elementi:
  - a) l'applicazione di minimi operativi di aeroporto inferiori a quelli standard per una particolare classificazione di operazioni;
  - b) la possibilità di ridurre o soddisfare i requisiti di visibilità;
  - c) una minore necessità di strutture a terra;

**▼ B**

- 36) «ciclo di pianificazione della sorveglianza», periodo di tempo durante il quale viene verificato il mantenimento della continua conformità;
- 37) «raccordo di uscita rapida», via di rullaggio collegata, ad angolo acuto, ad una pista e avente lo scopo di permettere ai velivoli in atterraggio di liberare la pista a velocità maggiore di quella consentita sugli altri raccordi di uscita, minimizzando di conseguenza i tempi di occupazione della pista stessa;
- 38) «pista», area rettangolare definita su un aeroporto su terra predisposta per l'atterraggio e il decollo degli aeromobili;

**▼ M5**

- 38 *bis*) «matrice di valutazione delle condizioni della pista (RCAM)», una matrice che consente di valutare il codice delle condizioni della pista (RWYCC), utilizzando le procedure associate, a partire da una serie di condizioni osservate della superficie della pista e dalle azioni frenanti riportate dal pilota;

▼ M5

- 38 *ter*) «codice delle condizioni della pista (RWYCC)», un numero da utilizzare nel riporto sulle condizioni della pista (RCR), che descrive l'effetto delle condizioni della superficie della pista in relazione alle prestazioni di decelerazione e al controllo laterale del velivolo;
- 38 *quater*) «riporto sulle condizioni della pista (RCR)», una relazione completa e standardizzata relativa alle condizioni della superficie della pista e all'effetto di tali condizioni sulle prestazioni di atterraggio e decollo del velivolo, descritto mediante il codice delle condizioni della pista;
- 38 *quinqües*) «area di sicurezza di fine pista (RESA)», un'area simmetrica rispetto al prolungamento dell'asse pista e adiacente alla fine della striscia di sicurezza, destinata principalmente a ridurre il rischio di danni ai velivoli che dovessero atterrare troppo corti od oltrepassare la fine pista;
- 38 *sexies*) «posizione attesa pista», posizione definita intesa a proteggere una pista, una superficie di delimitazione ostacoli o un'area critica o sensibile di un sistema di atterraggio strumentale (ILS) o a microonde (MLS), presso la quale gli aeromobili in rullaggio e i veicoli devono fermarsi e attendere, a meno che diversamente autorizzati dalla torre di controllo dell'aeroporto;
- 38 *septies*) «striscia di sicurezza della pista», un'area definita comprendente la pista e il prolungamento di arresto (stopway), se previsto, destinata a:
- a) ridurre il rischio di danni agli aeromobili in caso di uscita di pista;
  - b) proteggere gli aeromobili che sorvolano la pista durante le operazioni di decollo o di atterraggio;
- 38 *octies*) «condizione della superficie della pista», una descrizione delle condizioni della superficie della pista utilizzata nell'RCR, che costituisce la base per la determinazione dell'RWYCC ai fini delle prestazioni del velivolo;
- 38 *nonies*) «descrittori delle condizioni della superficie della pista», una delle seguenti sostanze sulla superficie della pista:
- a) neve compatta (*compacted snow*): neve compatta in una massa solida tale che il movimento degli pneumatici del velivolo, alle pressioni e ai carichi di esercizio, non la compattano ulteriormente né creano solchi nella superficie;
  - b) neve secca (*dry snow*): neve con cui non è possibile modellare facilmente una palla di neve;
  - c) gelo (*frost*): cristalli di ghiaccio formati dall'umidità nell'aria su una superficie la cui temperatura è pari o inferiore alla temperatura di congelamento; il gelo differisce dal ghiaccio in quanto i cristalli di gelo si sviluppano in modo indipendente e pertanto presentano una consistenza più granulosa;
  - d) ghiaccio (*ice*): acqua congelata o neve compatta che è diventata ghiaccio in condizioni di freddo asciutto;
  - e) neve mista ad acqua (*slush*): neve satura d'acqua al punto che, raccogliendone una manciata, perderà molta acqua o, calpestandola con decisione, provocherà degli schizzi;
  - f) acqua stagnante (*standing water*): strato d'acqua di profondità superiore a 3 mm;
  - g) ghiaccio bagnato (*wet ice*): ghiaccio parzialmente sciolto o ricoperto da uno strato d'acqua;
  - h) neve bagnata (*wet snow*): neve che contiene acqua in quantità sufficiente da modellare facilmente una palla di neve ben compattata e solida da cui non sgocciola acqua;

**▼ B**

- 39) «tipo di pista», pista strumentale o non strumentale;
- 40) «portata visiva di pista (RVR)», la distanza massima alla quale il pilota di un aeromobile, posto sull'asse pista, può distinguere la segnaletica orizzontale o le luci di pista che ne delimitano i bordi o ne tracciano l'asse;
- 41) «sistema di gestione della sicurezza», approccio sistematico alla gestione della sicurezza, comprese le necessarie strutture organizzative, responsabilità, politiche e procedure;

**▼ M5**

- 41 *bis*) «pista scivolosa e bagnata», una pista bagnata la cui superficie presenta caratteristiche di aderenza considerate degradate per una parte significativa della stessa;

**▼ M8**

- 41 *ter*) «SNOWTAM», una serie speciale di NOTAM emessi in un formato standard, che forniscono un riporto delle condizioni della superficie notificando la presenza o la cessazione di condizioni di pericolo dovute a neve, ghiaccio, neve mista ad acqua, brina, acqua stagnante o acqua associata a neve, neve mista ad acqua, ghiaccio o brina nell'area di movimento;

**▼ M5**

- 41 *quater*) «pista invernale appositamente preparata», una pista dalla superficie asciutta e congelata, costituita da neve compatta e/o ghiaccio e trattata con sabbia o ghiaia oppure trattata meccanicamente per migliorare l'aderenza della pista;

**▼ B**

- 42) «zona d'arresto», area rettangolare su terra situata alla fine della pista di decollo e predisposta come area idonea nella quale un aeromobile può essere arrestato nel caso di mancato decollo;
- 43) «distanza disponibile per il decollo (TODA)», lunghezza di pista disponibile per la corsa di decollo più la lunghezza dell'area libera dagli ostacoli disponibile posta sul prolungamento della pista;
- 44) «lunghezza disponibile per la corsa di decollo (TORA)», la lunghezza della pista dichiarata disponibile e idonea per la corsa a terra di un velivolo in decollo;
- 45) «via di rullaggio», un percorso definito destinato al rullaggio degli aeromobili avente lo scopo di collegare differenti aree dell'aeroporto su terra, che include:
- via/raccordo di accesso piazzole,
  - via di rullaggio sul piazzale,
  - raccordo di uscita rapida;
- 46) «Istruzioni Tecniche», l'ultima edizione in vigore delle istruzioni tecniche per la sicurezza del trasporto aereo di merci pericolose (Doc 9284-AN/905), comprendente supplementi e addenda, approvata e pubblicata dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO);

**▼ M5**

- 47) «specifiche del certificato»:
- indicatori di località ICAO,
  - condizioni di esercizio (VFR/IFR, giorno/notte),
  - operazioni dei velivoli su piste invernali appositamente preparate;
  - pista,
  - distanze dichiarate,
  - tipi di pista e avvicinamenti forniti,
  - codice di riferimento dell'aeroporto,
  - portata delle operazioni degli aeromobili con lettera del codice di riferimento dell'aeroporto superiore,
  - fornitura di servizi di gestione del piazzale (sì/no),
  - soccorso e livello di protezione antincendio;

**▼ M2**

- 47a) «operazione di avvicinamento strumentale di tipo A», un'operazione di avvicinamento strumentale con un'altezza minima di discesa o un'altezza di decisione uguale o superiore a 75 m (250 ft);

**▼ M6**

- 47 *ter*) «operazione di avvicinamento strumentale di tipo B», un'operazione di avvicinamento strumentale con un'altezza di decisione inferiore a 75 m (250 ft) categorizzata come segue:
1. categoria I (CAT I): con un'altezza di decisione non inferiore a 60 m (200 ft) e una visibilità non inferiore a 800 m o una portata visiva di pista non inferiore a 550 m;
  2. categoria II (CAT II): con un'altezza di decisione inferiore a 60 m (200 ft), ma non inferiore a 30 m (100 ft), e una portata visiva di pista non inferiore a 300 m;
  3. categoria III (CAT III): con un'altezza di decisione inferiore a 30 m (100 ft), oppure con nessuna altezza di decisione e una portata visiva di pista inferiore a 300 m, oppure senza limitazioni della portata visiva di pista;

**▼ M5**

- 48) «aiuti visivi», indicatori e dispositivi di segnalazione, segnaletica orizzontale, luci, segnaletica verticale e marker o loro combinazioni;
- 49) «pista bagnata», una pista la cui superficie è ricoperta da umidità visibile o da uno strato d'acqua non superiore a 3 mm all'interno dell'area che si intende utilizzare.

**▼ B***ALLEGATO II***Parte requisiti per le autorità — Aeroporti (Parte-ADR.AR)**

## CAPO A — REQUISITI GENERALI (ADR.AR.A)

**▼ M4****ADR.AR.A.001 Campo di applicazione**

Il presente allegato stabilisce i requisiti per le autorità competenti responsabili per:

- a) la certificazione e la sorveglianza degli aeroporti e dei gestori degli aeroporti;
- b) la ricezione delle dichiarazioni di capacità e disponibilità dei mezzi per adempiere alle responsabilità da parte delle organizzazioni responsabili della fornitura di servizi di gestione del piazzale e la loro sorveglianza.

**▼ B****ADR.AR.A.005 Autorità competente**

L'autorità competente designata dallo Stato membro nel quale si trova un aeroporto è responsabile per la:

- a) certificazione e sorveglianza degli aeroporti e dei gestori degli aeroporti;

**▼ M4**

- b) ricezione delle dichiarazioni di capacità e disponibilità dei mezzi per adempiere alle responsabilità da parte delle organizzazioni responsabili della fornitura di servizi di gestione del piazzale e loro sorveglianza.

**▼ B****ADR.AR.A.010 Documentazione relativa alla sorveglianza**

- a) L'autorità competente fornisce i pertinenti atti legislativi, norme, regolamenti, pubblicazioni tecniche e documenti connessi al proprio personale interessato in modo che possa svolgere i compiti assegnati e adempiere alle proprie responsabilità.

**▼ M4**

- b) L'autorità competente mette a disposizione atti legislativi, norme, regolamenti, pubblicazioni tecniche e documenti connessi ai gestori degli aeroporti, alle organizzazioni responsabili della fornitura di AMS e alle altre parti interessate al fine di agevolare la rispondenza ai requisiti applicabili.

**▼ B****ADR.AR.A.015 Metodi di rispondenza**

- a) L'Agenzia sviluppa metodi accettabili di rispondenza (AMC) che possono essere utilizzati per stabilire la conformità al regolamento (CE) n. 216/2008 e le corrispondenti norme attuative. Se sussiste la conformità ai metodi accettabili di rispondenza, i corrispondenti requisiti delle norme attuative si considerano soddisfatti.
- b) Possono essere utilizzati dei metodi alternativi di rispondenza per stabilire la conformità alle norme attuative.
- c) L'autorità competente stabilisce un sistema per decidere in modo coerente se i metodi alternativi di rispondenza utilizzati da parte propria o da gestori aeroportuali o da fornitori di servizi di gestione del piazzale che si trovano sotto la sua sorveglianza offrano la conformità al regolamento (CE) n. 216/2008 e le relative norme attuative.

**▼ M4**

- d) L'autorità competente valuta i metodi alternativi di rispondenza proposti da un gestore aeroportuale o da un'organizzazione responsabile della fornitura di AMS, secondo la norma ADR.OR.A.015, analizzando la documentazione fornita e, se lo si ritiene necessario, procedendo ad un'ispezione del gestore aeroportuale, dell'aeroporto o dell'organizzazione responsabile della fornitura di AMS.

**▼ B**

Nel caso in cui l'autorità competente ritenga che i metodi alternativi di rispondenza proposti dal gestore aeroportuale o dal fornitore di servizi di gestione del piazzale siano conformi alle norme attuative deve, senza ulteriori indugi:

- 1) notificare al richiedente l'accettazione dei metodi alternativi di rispondenza e, se del caso, modificare di conseguenza il certificato o l'approvazione del richiedente;
- 2) informare l'Agenzia del loro contenuto, allegando la documentazione pertinente in copia;
- 3) informare gli altri Stati membri in merito ai metodi alternativi di rispondenza che sono stati accettati; e

**▼ M4**

- 4) informare gli aeroporti certificati e l'organizzazione responsabile della fornitura di AMS sotto la sua sorveglianza, a seconda del caso.

**▼ B**

- e) Nel caso in cui la stessa autorità competente utilizzi metodi alternativi di rispondenza per conformarsi al regolamento (CE) n. 216/2008 e alle corrispondenti norme attuative, deve:

- 1) metterli a disposizione dei gestori degli aeroporti e dei fornitori di servizi di gestione del piazzale sotto la sua sorveglianza; e
- 2) notificarli all'Agenzia senza ulteriori ritardi.

L'autorità competente fornisce all'Agenzia una descrizione dettagliata dei metodi alternativi di rispondenza, comprese tutte le revisioni delle procedure che possano essere rilevanti, nonché una valutazione che dimostri l'osservanza delle norme attuative.

**ADR.AR.A.025 Informazioni all'Agenzia**

- a) L'autorità competente informa l'Agenzia senza alcun indugio qualora riscontri problemi significativi nell'attuazione del regolamento (CE) n. 216/2008 e delle relative norme attuative.
- b) L'autorità competente fornisce all'Agenzia informazioni rilevanti dal punto di vista della sicurezza, desunte dalle segnalazioni di eventi ricevute.

**ADR.AR.A.030 Reazione immediata a un problema di sicurezza****▼ M4**

- a) L'autorità competente pone in atto un sistema per raccogliere, analizzare e diffondere in maniera adeguata le informazioni in materia di sicurezza in conformità al regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>.

**▼ B**

- b) L'Agenzia attua un sistema per analizzare in maniera adeguata tutte le informazioni ricevute in materia di sicurezza e fornisce agli Stati membri e alla Commissione, senza indebiti ritardi, tutte le informazioni, incluse le raccomandazioni o le azioni correttive da intraprendere, che sono necessarie per poter reagire tempestivamente a un problema di sicurezza concernente aeroporti, gestori di aeroporti e fornitori di servizi di gestione del piazzale soggetti al regolamento (CE) n. 216/2008 e alle relative norme attuative.

<sup>(1)</sup> Regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, concernente la segnalazione, l'analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile, che modifica il regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 1321/2007 e (CE) n. 1330/2007 della Commissione (GU L 122 del 24.4.2014, pag. 18).

**▼ B**

- c) Al momento della ricezione delle informazioni di cui alle lettere a) e b), l'autorità competente adotta provvedimenti adeguati per risolvere i problemi di sicurezza, inclusa la pubblicazione di note informative in materia di sicurezza in conformità alla norma ADR.AR.A.040.

**▼ M4**

- d) I provvedimenti adottati in conformità alla lettera c) vengono immediatamente comunicati ai gestori aeroportuali o alle organizzazioni responsabili della fornitura di AMS che devono conformarsi ad essi a norma del regolamento (UE) 2018/1139 e degli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base del medesimo. L'autorità competente comunica tali provvedimenti anche all'Agenzia e, nel caso in cui fosse richiesta un'azione combinata, agli altri Stati membri interessati.
- e) I provvedimenti comunicati a un'organizzazione responsabile della fornitura di AMS vengono anche comunicati al gestore dell'aeroporto in cui è fornito il servizio.

**▼ B****ADR.AR.A.040 Direttive di sicurezza**

- a) L'autorità competente pubblica una direttiva in materia di sicurezza quando abbia constatato la presenza di una condizione in grado di compromettere la sicurezza e che richieda un intervento immediato, compresa la dimostrazione della conformità ad ogni specifica di certificazione supplementare o modificata stabilita dall'Agenzia, che l'autorità competente ritenga necessario.
- b) Le direttive di sicurezza sono trasmesse ai gestori aeroportuali o ai fornitori di servizi di gestione del piazzale interessati, a seconda dei casi, e contengono, come minimo, le seguenti informazioni:
- 1) l'individuazione della condizione che potrebbe compromettere la sicurezza;
  - 2) l'individuazione del progetto, impianto od operazione interessati;
  - 3) le misure che si rendono necessarie e la loro giustificazione, comprese le specifiche di certificazione modificate o supplementari che devono essere osservate;
  - 4) il termine per conformarsi alle azioni necessarie; e
  - 5) la data d'entrata in vigore.
- c) L'autorità competente trasmette una copia delle direttive di sicurezza all'Agenzia.
- d) L'autorità competente verifica la conformità dei gestori di aeroporti e dei fornitori di servizi di gestione del piazzale alle direttive di sicurezza applicabili.

**▼ M4**

- e) Le direttive di sicurezza comunicate all'organizzazione responsabile della fornitura di AMS vengono anche comunicate al gestore dell'aeroporto in cui è fornito il servizio.

**▼ B****CAPO B — GESTIONE (ADR.AR.B)****ADR.AR.B.005 Sistema di gestione**

- a) L'autorità competente stabilisce e mantiene un sistema di gestione, che includa quanto meno:
- 1) politiche e procedure documentate per descrivere la propria organizzazione, mezzi e metodi per conformarsi al regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative. Le procedure devono essere mantenute aggiornate e utilizzate come documenti di lavoro di base dell'autorità competente in questione per tutti i compiti corrispondenti;

**▼B**

- 2) un organico in numero sufficiente, inclusi gli ispettori aeroportuali, per svolgere i propri compiti e per adempiere alle proprie responsabilità. Tale personale dispone delle qualifiche per svolgere i compiti che gli sono stati assegnati e ha le conoscenze, l'esperienza, la formazione iniziale, sul lavoro e periodica necessarie a garantire una competenza costante. È necessario dotarsi di un sistema per pianificare la disponibilità del personale, al fine di garantire il corretto espletamento di tutti i compiti relativi;
  - 3) strutture e locali adeguati per svolgere i compiti assegnati;
  - 4) una procedura formale per monitorare la conformità del sistema di gestione ai requisiti corrispondenti, l'adeguatezza delle procedure tra cui l'istituzione di una procedura di audit interno e di una procedura di gestione dei rischi inerenti la sicurezza.
- b) Per ogni settore di attività, incluso nel sistema di gestione, l'autorità competente nomina una o più persone come responsabili per la gestione dei compiti di riferimento.

**▼M4**

- c) L'autorità competente stabilisce le procedure per la partecipazione a uno scambio reciproco di tutte le informazioni e l'assistenza necessarie con altre autorità competenti interessate, comprese informazioni su tutti i rilievi mossi, le azioni di follow-up correttive adottate in risposta a tali rilievi e i provvedimenti sanzionatori adottati in seguito alla sorveglianza dell'organizzazione responsabile della fornitura di AMS registrata in più di uno Stato membro.

**▼B****ADR.AR.B.010 Assegnazione di compiti a organizzazioni riconosciute**

- a) I compiti relativi alla certificazione iniziale o alla sorveglianza continua di persone o organizzazioni soggette al regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative vengono assegnati dallo Stato membro solo a organizzazioni riconosciute. In occasione dell'assegnazione dei compiti, l'autorità competente si accerta di:

- 1) disporre di un sistema in funzione per valutare, inizialmente e in maniera continua, che l'organizzazione riconosciuta sia conforme all'allegato V del regolamento (CE) n. 216/2008;

tale sistema e i risultati delle valutazioni devono essere documentati;

- 2) sia stato stipulato un accordo documentato con l'organizzazione riconosciuta, approvato da entrambe le parti al livello dirigenziale appropriato, che definisca chiaramente:

- i) i compiti che devono essere svolti;
- ii) le dichiarazioni, le segnalazioni e la documentazione da fornire;
- iii) le condizioni tecniche che devono essere soddisfatte nell'espletamento di tali compiti;
- iv) la corrispondente copertura di responsabilità; e
- v) la protezione delle informazioni acquisite nello svolgimento dei suddetti compiti.

- b) L'autorità competente assicura che la procedura di audit interno prevista dalla norma ADR.AR.B.005, lettera a), punto 4), riguardi tutti i compiti di certificazione o sorveglianza continua svolti a suo nome.

**▼B****ADR.AR.B.015 Modifiche al sistema di gestione**

- a) L'autorità competente si dota di un sistema per identificare le modifiche che possono incidere sulla sua capacità di svolgere i propri compiti e di espletare le proprie responsabilità come prevede il regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative. Questo sistema deve permettere di adottare le azioni atte ad assicurare che il sistema di gestione resti adeguato ed efficace.
- b) L'autorità competente aggiorna il proprio sistema di gestione per riflettere le modifiche al regolamento (CE) n. 216/2008 e alle relative norme attuative in maniera tempestiva, in modo da garantire un'attuazione efficace.
- c) L'autorità competente deve comunicare all'Agenzia le modifiche che possono incidere sulla sua capacità di svolgere i propri compiti e di espletare le proprie responsabilità come prevede il regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative.

**ADR.AR.B.020 Tenuta della documentazione**

- a) L'autorità competente stabilisce un sistema per la tenuta di registrazioni che fornisca un'archiviazione adeguata, l'accessibilità e una tracciabilità affidabile per quanto concerne:
  - 1) le politiche e procedure documentate del sistema di gestione;
  - 2) l'addestramento, qualificazione e autorizzazione del proprio personale;
  - 3) l'assegnazione dei compiti alle organizzazioni riconosciute, inclusi gli elementi previsti dalla norma ADR.AR.B.010, nonché i dettagli dei compiti assegnati;
  - 4) la procedura di certificazione e la sorveglianza continua degli aeroporti e dei gestori degli aeroporti;
  - 5) la procedura di dichiarazione e la sorveglianza continua dei fornitori di servizi di gestione del piazzale;
  - 6) la documentazione relativa ai casi di livello equivalente di sicurezza e condizioni particolari contenute nella base di certificazione, nonché l'eventuale documento d'azione e accettazione di deviazioni (DAAD);
  - 7) la valutazione e la notifica all'Agenzia di metodi alternativi di rispondenza proposti dai gestori aeroportuali e dai fornitori di servizi di gestione del piazzale e la valutazione di metodi alternativi di rispondenza utilizzati dall'autorità competente stessa;
  - 8) i rilievi, le azioni correttive e la data di conclusione delle azioni, e le osservazioni;
  - 9) i provvedimenti sanzionatori intrapresi;
  - 10) le informazioni in materia di sicurezza e le misure per il monitoraggio;
- 11) l'utilizzo di disposizioni di flessibilità in conformità all'articolo 71 del regolamento (UE) 2018/1139.

**▼M4****▼B**

- b) L'autorità competente conserva un elenco di tutti i certificati da essa rilasciati e delle dichiarazioni ricevute.
- c) La documentazione relativa alla certificazione di un aeroporto e di un gestore aeroportuale, o la dichiarazione di un fornitore di servizi di gestione del piazzale devono essere conservate per tutta la durata del certificato o della dichiarazione, a seconda dei casi.

**▼ B**

- d) La documentazione relativa alla lettera a) dal punto 1 al punto 3) e dal punto 7) al punto 11) deve essere conservata per un periodo minimo di cinque anni, fatta salva la legislazione in materia di protezione dei dati.

**CAPO C — SORVEGLIANZA, CERTIFICAZIONE E MISURE SANZIONATORIE (ADR.AR.C)****ADR.AR.C.005 Sorveglianza**

- a) L'autorità competente deve verificare:

- 1) la conformità alla base di certificazione e a tutti i requisiti applicabili agli aeroporti e ai gestori aeroportuali prima del rilascio di un'approvazione o di un certificato;

**▼ M4**

- 2) la costante conformità alla base di certificazione e ai requisiti applicabili agli aeroporti e ai gestori aeroportuali o alle organizzazioni responsabili della fornitura di AMS; e

**▼ B**

- 3) l'attuazione di appropriate misure di sicurezza come definite nella norma ADR.AR.A.030, lettere c) e d).

- b) Tale verifica:

- 1) si basa sulla documentazione diretta specificamente a fornire al personale responsabile della sorveglianza in materia di sicurezza una guida per lo svolgimento delle proprie funzioni;
- 2) comunica ai gestori aeroportuali e ai fornitori di servizi di gestione del piazzale interessati i risultati dell'attività di sorveglianza sulla sicurezza;
- 3) si basa su audit e ispezioni, tra cui le ispezioni senza preavviso, ove opportuno; e
- 4) fornisce all'autorità competente le evidenze necessarie nel caso in cui siano richieste ulteriori iniziative, inclusi i provvedimenti previsti alla norma ADR.AR.C.055.

- c) La sorveglianza tiene conto dei risultati delle attività di sorveglianza svolte nel passato e delle priorità in materia di sicurezza identificate.

- d) L'autorità competente deve raccogliere ed elaborare tutte le informazioni ritenute utili per la sorveglianza, incluse le ispezioni senza preavviso, ove opportuno.

- e) Nell'ambito dei suoi poteri di sorveglianza, l'autorità competente può decidere di imporre un'autorizzazione preventiva per eventuali ostacoli, sviluppi e altre attività svolte nelle aree controllate dal gestore aeroportuale in conformità alla norma ADR.OPS.B.075, che possono minacciare la sicurezza e incidere negativamente sul funzionamento di un aeroporto.

**ADR.AR.C.010 Programma di sorveglianza****▼ M4**

- a) L'autorità competente deve, per ogni gestore aeroportuale e organizzazione responsabile della fornitura di AMS:

**▼ B**

- 1) stabilire e mantenere un programma di sorveglianza che includa le attività di sorveglianza previste dalla norma ADR.AR.C.005;

- 2) applicare un ciclo di pianificazione della sorveglianza appropriato, che non può superare 48 mesi.

- b) Il programma di sorveglianza include all'interno di ciascun ciclo di pianificazione della sorveglianza, audit e ispezioni, tra cui le ispezioni senza preavviso, ove opportuno.

**▼ M4**

- c) Il programma di sorveglianza e il ciclo di pianificazione devono riflettere le prestazioni in materia di sicurezza rispettivamente del gestore aeroportuale o dell'organizzazione responsabile della fornitura di AMS, nonché l'esposizione al rischio dell'aeroporto.

**▼ B**

- d) Il programma di sorveglianza include la registrazione delle date in cui devono svolgersi audit e ispezioni e quando tali audit e ispezioni si sono effettivamente svolte.

**ADR.AR.C.015 Avvio della procedura di certificazione**

- a) All'atto di ricezione di una domanda per il rilascio iniziale di un certificato, l'autorità competente esamina la domanda e verifica la rispondenza ai requisiti applicabili.
- b) Nel caso di un aeroporto esistente, l'autorità competente prescrive le condizioni in base alle quali il gestore aeroportuale deve operare nel corso del periodo di certificazione, a meno che l'autorità competente decida per la sospensione del funzionamento dell'aeroporto. L'autorità competente informa il gestore aeroportuale del calendario previsto per la procedura di certificazione e conclude la certificazione entro il termine più breve possibile.
- c) L'autorità competente stabilisce e notifica al richiedente la base di certificazione in conformità alla norma ADR.AR.C.020.

**ADR.AR.C.020 Base di certificazione**

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 pubblicate dall'Agenzia che l'autorità competente ritiene applicabili al progetto e al tipo di funzionamento dell'aeroporto e che sono in vigore alla data della domanda di tale certificato, a meno che:
  - 1) il richiedente scelga la conformità ad emendamenti successivi; oppure
  - 2) 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 che deve essere dimostrato dal richiedente; e
- c) eventuali condizioni speciali prescritte in conformità alla norma ADR.AR.C.025, che l'autorità competente ritiene necessario includere nella base di certificazione.

**ADR.AR.C.025 Condizioni particolari**

- a) L'autorità competente deve definire nel dettaglio le specifiche tecniche, definite condizioni particolari, applicabili ad un aeroporto, se le relative specifiche di certificazione pubblicate dall'Agenzia di cui alla norma ADR.AR.C.020, lettera a), sono inadeguate o inappropriate, per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui all'allegato V *bis* del regolamento (CE) n. 216/2008, per uno dei seguenti motivi:
  - 1) le specifiche di certificazione non possono essere rispettate a causa di limitazioni fisiche, topografiche o simili relative all'ubicazione dell'aeroporto;
  - 2) l'aeroporto presenta delle caratteristiche progettuali nuove o inusuali; oppure
  - 3) l'esperienza acquisita con il funzionamento di detto aeroporto o altri aeroporti con caratteristiche progettuali analoghe ha dimostrato che la sicurezza può essere messa a rischio.

**▼B**

- b) Le condizioni particolari devono contenere tali specifiche tecniche, comprese le limitazioni o le procedure da seguire, in quanto l'autorità competente ritiene necessario assicurare la conformità ai requisiti essenziali di cui all'allegato V *bis* del regolamento (CE) n. 216/2008.

**ADR.AR.C.035 Rilascio dei certificati**

- a) L'autorità competente può esigere qualsiasi ispezione, collaudo, valutazione di sicurezza, o esercizio, che ritenga necessari prima di rilasciare il certificato.
- b) L'autorità competente rilascia:
- 1) un certificato aeroportuale unico; oppure
  - 2) due certificati distinti, uno per l'aeroporto e uno per il gestore aeroportuale.
- c) L'autorità competente rilascia il certificato(i) di cui alla lettera b), se il gestore aeroportuale ha dimostrato in modo convincente all'autorità competente la conformità alle norme ADR.OR.B.025 e ADR.OR.E.005.
- d) Il certificato deve comprendere la base di certificazione dell'aeroporto, il manuale dell'aeroporto e, se del caso, eventuali altre condizioni di esercizio o limitazioni prescritte dall'autorità competente ed eventuali documenti d'azione e accettazione di deviazione (DAAD).
- e) Il certificato è rilasciato per una durata illimitata. I privilegi delle attività che il gestore aeroportuale è autorizzato a svolgere vengono specificati nelle condizioni allegate al certificato.
- f) Qualora vengano attribuite delle responsabilità ad altre organizzazioni interessate, queste devono essere chiaramente individuate ed elencate.
- g) I rilievi, diversi dal livello 1 e che non sono stati corretti anteriormente alla data di certificazione, sono valutati sotto il profilo della sicurezza e mitigati secondo le necessità e deve essere approvato un piano d'azione correttivo per la chiusura dei rilievi dall'autorità competente.
- h) Al fine di permettere a un gestore aeroportuale di attuare le modifiche senza la previa approvazione dell'autorità competente, in conformità alla norma ADR.OR.B.040, lettera d), l'autorità competente approva una procedura che definisce il campo di applicazione di tali modifiche e descrive come tali modifiche verranno gestite e notificate.

**▼M4****ADR.AR.C.040 Modifiche — gestore aeroportuale****▼B**

- a) All'atto della ricezione di una domanda di modifica, in conformità alla norma ADR.OR.B.40, che richiede la previa approvazione, l'autorità competente esamina la domanda e, se del caso, notifica al gestore aeroportuale:
- 1) le specifiche di certificazione pubblicate dall'Agenzia che sono applicabili alla modifica proposta e che sono in vigore alla data della richiesta, a meno che:
    - a) il richiedente scelga la conformità ad emendamenti successivi; oppure
    - b) l'autorità competente ritenga necessaria l'osservanza di tali emendamenti successivi;
  - 2) qualsiasi altra specifica di certificazione pubblicata dall'Agenzia che l'autorità competente ritenga essere direttamente correlata alla modifica proposta;
  - 3) un'eventuale condizione particolare, e un emendamento a condizioni particolari, prescritta dall'autorità competente in conformità alla norma ADR.AR.C.025, che l'autorità competente giudichi necessaria; e
  - 4) la base di certificazione modificata, se interessata dalla modifica proposta.

**▼ B**

- b) L'autorità competente approva la modifica quando il gestore aeroportuale abbia dimostrato, in modo soddisfacente per l'autorità competente, la conformità ai requisiti della norma ADR.OR.B.040 e, se del caso, della norma ADR.OR.E.005.
- c) Se la modifica approvata incide sulle condizioni del certificato, l'autorità competente le modifica.
- d) L'autorità competente approva le eventuali condizioni in base alle quali il gestore aeroportuale deve operare durante la modifica.
- e) Fatti salvi eventuali ulteriori provvedimenti attuativi, nel caso in cui il gestore aeroportuale attui modifiche che richiedono una approvazione preventiva, senza aver ottenuto l'approvazione dall'autorità competente, come previsto alla lettera a), l'autorità competente considera la necessità di sospendere, limitare o revocare il certificato.
- f) Per le modifiche che non richiedono una approvazione preventiva, l'autorità competente esamina le informazioni fornite nella notifica trasmessa dal gestore aeroportuale in conformità alla norma ADR.OR.B.040, lettera d), al fine di verificarne la gestione adeguata e la conformità alle specifiche di certificazione ed ad altri requisiti appropriati applicabili alla modifica. In caso di non conformità, l'autorità competente:
  - 1) comunica al gestore aeroportuale la non conformità e chiede ulteriori modifiche; e
  - 2) in caso di rilievi di livello 1 o 2, agisce in conformità alla norma ADR.AR.C.055.

**▼ M4****ADR.AR.C.050 Dichiarazione delle organizzazioni responsabili della fornitura di AMS e notifica di modifica**

- a) All'atto di ricezione di una dichiarazione da un'organizzazione responsabile della fornitura di AMS che intende fornire tali servizi in un aeroporto, o all'atto di ricezione di una notifica di modifica delle informazioni contenute nella dichiarazione, l'autorità competente conferma il ricevimento della dichiarazione o della notifica di modifica e verifica che la dichiarazione o la notifica di modifica contenga tutte le informazioni richieste dall'allegato III (Parte-ADR.OR).
- b) Se la dichiarazione o la notifica di modifica non contiene tutte le informazioni richieste ai sensi dell'allegato III, norma ADR.OR.F.005, o contiene informazioni da cui risulta una non conformità ai requisiti applicabili, l'autorità competente notifica la non conformità e chiede ulteriori informazioni all'organizzazione responsabile della fornitura di AMS e al gestore dell'aeroporto in cui sono forniti tali servizi. Se lo ritiene necessario, l'autorità competente effettua un'ispezione dell'organizzazione. Se la non conformità è confermata, l'autorità competente prende le iniziative previste alla norma ADR.AR.C.055 del presente allegato.
- c) L'autorità competente tiene un registro delle dichiarazioni e delle notifiche di modifica dell'organizzazione responsabile della fornitura di AMS sotto la sua sorveglianza.

**▼ B****ADR.AR.C.055 Rilievi, osservazioni, azioni correttive e misure sanzionatorie**

- a) L'autorità competente per la sorveglianza in conformità alla norma ADR.AR.C.005, lettera a), dispone di un sistema per analizzare i rilievi sotto il profilo della loro rilevanza ai fini della sicurezza.
- b) Un rilievo di livello 1 è rilasciato dall'autorità competente quando viene individuata una non conformità significativa alla base di certificazione dell'aeroporto, ai requisiti applicabili del regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative, alle procedure e ai manuali del gestore aeroportuale o del fornitore di servizi di gestione del piazzale, alle condizioni del certificato o al certificato oppure al contenuto di una dichiarazione, che riduce o compromette gravemente la sicurezza.

**▼B**

Tra i rilievi di livello 1 rientrano:

- 1) l'impossibilità per l'autorità competente di accedere all'aeroporto e agli impianti del gestore aeroportuale o del fornitore di servizi di gestione del piazzale come definito nella norma ADR.OR.C.015 durante il normale orario di esercizio e dopo due richieste scritte;
  - 2) l'ottenimento o il mantenimento della validità del certificato falsificando la documentazione presentata;
  - 3) il comprovato uso improprio o fraudolento del certificato; e
  - 4) la mancanza di un dirigente responsabile.
- c) Un rilievo di livello 2 è emesso dall'autorità competente quando viene individuata una non conformità alla base di certificazione dell'aeroporto, ai requisiti applicabili del regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative, alle procedure e ai manuali del gestore aeroportuale o del fornitore di servizi di gestione del piazzale, alle condizioni del certificato o al certificato oppure al contenuto di una dichiarazione, che potrebbe ridurre o eventualmente compromettere la sicurezza.
- d) Quando viene riscontrata una criticità nel corso dell'attività di sorveglianza o con qualsiasi altro mezzo, l'autorità competente, ferme restando eventuali ulteriori iniziative previste dal regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative, comunica il rilievo al gestore aeroportuale o al fornitore di servizi di gestione del piazzale per iscritto e chiede un'azione correttiva diretta a correggere la(e) non conformità individuata(e).
- 1) Nel caso di rilievi di livello 1, l'autorità competente adotta immediate e opportune misure per proibire o limitare le attività e, se del caso, revocare il certificato o cancellare la dichiarazione o limitare o sospendere il certificato o la dichiarazione in tutto o in parte, a seconda della gravità del rilievo, fino a quando il gestore aeroportuale o il fornitore di servizi di gestione del piazzale non abbiano adottato con successo un'azione correttiva.
  - 2) Nel caso di rilievi di livello 2, l'autorità competente:
    - a) concede al gestore aeroportuale o al fornitore di servizi di gestione del piazzale un periodo per porre in atto l'azione correttiva inserita in un piano d'azione adeguato alla natura del rilievo; e
    - b) valuta l'azione correttiva e il piano di attuazione proposti dal gestore aeroportuale o dal fornitore di servizi di gestione del piazzale e, se la valutazione conclude che sono sufficienti a correggere la o le non conformità, li accetta.
  - 3) Nel caso in cui il gestore aeroportuale o il fornitore di servizi di gestione del piazzale non presentino un piano di azioni correttive accettabile, o non effettuino le azioni correttive entro il periodo di tempo accettato o prorogato dall'autorità competente, il rilievo è elevato a rilievo di livello 1 e vengono intraprese le azioni indicate alla lettera d), punto 1, di cui sopra.
  - 4) L'autorità competente registra tutti i rilievi mossi e, se del caso, i provvedimenti sanzionatori che ha applicato, nonché tutte le azioni correttive e la data di chiusura dell'azione per i rilievi.

**▼ B**

- e) Per i casi che non prevedono rilievi di livelli 1 o di livello 2, l'autorità competente può rilasciare osservazioni.

**▼ M4**

- f) Qualsiasi rilievo emesso in merito a un'organizzazione responsabile della fornitura di AMS o qualsiasi osservazione formulata all'organizzazione responsabile della fornitura di AMS viene comunicato dall'autorità competente al gestore dell'aeroporto in cui sono forniti tali servizi.

**▼ B***ALLEGATO III***▼ M4****Parte requisiti per l'organizzazione (Parte-ADR.OR)****▼ B****CAPO A — REQUISITI GENERALI (ADR.OR.A)****ADR.OR.A.005 Campo di applicazione**

Il presente allegato stabilisce i requisiti che deve seguire:

- a) un gestore aeroportuale soggetto al regolamento (CE) n. 216/2008 per quanto riguarda la gestione, la certificazione, i manuali e altre responsabilità; e
- b) un fornitore di servizi di gestione del piazzale.

**ADR.OR.A.010 Autorità competente**

Ai fini della presente parte, l'autorità competente è l'autorità designata dallo Stato membro in cui è situato l'aeroporto.

**ADR.OR.A.015 Metodi di rispondenza**

- a) Metodi alternativi di rispondenza rispetto a quelli adottati dall'Agenzia possono essere utilizzati da un gestore aeroportuale o un fornitore di servizi di gestione del piazzale per assicurare la conformità al regolamento (CE) n. 216/2008 e alle corrispondenti norme attuative.
- b) Nel caso in cui un gestore aeroportuale o un fornitore di servizi di gestione del piazzale desideri utilizzare dei metodi alternativi di rispondenza rispetto a quelli adottati dall'Agenzia per assicurare la conformità al regolamento (CE) n. 216/2008 e alle corrispondenti norme attuative, dovrà, prima della loro messa in atto, fornire all'autorità competente una descrizione completa dei suddetti metodi alternativi di rispondenza. Tale descrizione includerà tutte le modifiche ai manuali o alle procedure a esse correlate, nonché una valutazione che dimostri la rispondenza alle norme attuative.

Il gestore aeroportuale o il fornitore di servizi di gestione del piazzale può applicare tali metodi alternativi di rispondenza dopo aver ottenuto l'approvazione dell'autorità competente e aver ricevuto la notifica, come previsto alla norma ADR.AR.A.015, lettera d).

- c) Quando i servizi di gestione del piazzale non sono forniti dallo stesso gestore aeroportuale, l'uso di metodi alternativi di rispondenza, da parte di fornitori di tali servizi in conformità alle lettere a) e b), richiede inoltre l'approvazione preventiva del gestore aeroportuale nel quale tali servizi sono forniti.

**▼ M4****CAPO B – CERTIFICAZIONE – AEROPORTI E GESTORI AEROPORTUALI (ADR.OR.B)****▼ B****ADR.OR.B.005 Requisiti di certificazione per aeroporti e gestori aeroportuali**

Prima di avviare le operazioni di un aeroporto, o quando la richiesta di esenzione ai sensi dell'articolo 5 è stata revocata, il gestore aeroportuale deve ottenere i certificati applicabili rilasciati dall'autorità competente.

**ADR.OR.B.015 Domanda di certificazione**

- a) La domanda di certificato è presentata nelle forme e con le modalità stabilite dall'autorità competente.
- b) Il richiedente deve fornire all'autorità competente le seguenti informazioni:
  - 1) il nome ufficiale e la ragione sociale, l'indirizzo e l'indirizzo cui trasmettere la corrispondenza;

**▼ B**

- 2) informazioni e dati relativi:
- i) all'ubicazione dell'aeroporto;

**▼ M3**

- ii) al tipo di operazioni da effettuare nell'aeroporto e allo spazio aereo associato; e

**▼ B**

- iii) il progetto e le strutture dell'aeroporto, conformemente alle specifiche di certificazione applicabili stabilite dall'Agenzia;
- 3) eventuali deroghe proposte dalle specifiche di certificazione applicabili stabilite dall'Agenzia;
- 4) documentazione attestante le modalità con cui dimostrerà la conformità ai requisiti applicabili stabiliti dal regolamento (CE) n. 216/2008 e dalle corrispondenti norme attuative. Tale documentazione include una procedura, contenuta nel manuale dell'aeroporto, che descrive come saranno gestite e notificate all'autorità competente le modifiche che non richiedono un'approvazione preventiva; le successive modifiche a questa procedura devono essere preventivamente approvate dall'autorità competente;
- 5) prova dell'adeguatezza delle risorse per operare l'aeroporto in conformità ai requisiti applicabili;
- 6) prove documentate che illustrino il rapporto del richiedente con il proprietario dell'aeroporto e/o il proprietario del terreno;
- 7) nome e informazioni utili circa il dirigente responsabile e le altre persone designate secondo quanto previsto dalla norma ADR.OR.D.015; e
- 8) una copia del manuale dell'aeroporto di cui alla norma ADR.OR.E.005.
- c) Se ritenuto accettabile dall'autorità competente, le informazioni di cui ai punti 7) e 8), possono essere fornite in un secondo tempo stabilito dall'autorità competente, ma prima del rilascio del certificato.

**ADR.OR.B.025 Dimostrazione della conformità**

- a) Il gestore aeroportuale deve:

- 1) eseguire e documentare tutte le azioni, ispezioni, prove, analisi di sicurezza o esercizi necessari, e dimostrare all'autorità competente:
- i) la conformità alla base di certificazione notificata, le specifiche di certificazione applicabili a una modifica, a tutte le prescrizioni in materia di sicurezza, se del caso, e i requisiti applicabili del regolamento (CE) n. 216/2008 e alle corrispondenti norme attuative;
- ii) che l'aeroporto, nonché le superfici di protezione e limitazione ostacoli e altre aree collegate all'aeroporto, non presentano aspetti o caratteristiche che compromettano la sicurezza delle operazioni; e

**▼ M3**

- iii) che le procedure di volo dell'aeroporto e le relative modifiche sono state stabilite conformemente al regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 della Commissione <sup>(1)</sup>.

**▼ B**

- 2) fornire all'autorità competente i metodi con cui è stata dimostrata la conformità; e
- 3) dichiarare all'autorità competente, la conformità alla lettera a), punto 1.

<sup>(1)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 della Commissione, del 1o marzo 2017, che stabilisce i requisiti comuni per i fornitori di servizi di gestione del traffico aereo e di navigazione aerea e di altre funzioni della rete di gestione del traffico aereo e per la loro sorveglianza, che abroga il regolamento (CE) n. 482/2008 e i regolamenti di esecuzione (UE) n. 1034/2011, (UE) n. 1035/2011 e (UE) 2016/1377 e che modifica il regolamento (UE) n. 677/2011 (GU L 62 dell'8.3.2017, pag. 1).

**▼ B**

- b) Le pertinenti informazioni progettuali, compresi disegni, ispezioni, prove e altre relazioni attinenti devono essere conservate dal gestore aeroportuale e tenute a disposizione dell'autorità competente, in conformità alle disposizioni della norma ADR.OR.D.035 e trasmesse, dietro richiesta, all'autorità competente.

**ADR.OR.B.030 Termini del certificato e privilegi del titolare del certificato**

Un gestore aeroportuale deve operare in conformità all'ambito di applicazione e ai privilegi definiti nella specifica allegata al certificato stesso.

**ADR.OR.B.035 Mantenimento della validità di un certificato**

- a) Un certificato rimane valido a condizione che:
- 1) il gestore aeroportuale mantenga la conformità ai pertinenti requisiti del regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative, e l'aeroporto rimanga conforme alla base di certificazione, tenendo conto delle disposizioni relative al trattamento dei rilievi, come specificato alla norma ADR.OR.C.020;
  - 2) all'autorità competente sia garantito l'accesso all'organizzazione del gestore aeroportuale, come prevede la norma ADR.OR.C.015, per verificare il mantenimento della conformità ai requisiti applicabili del regolamento (CE) n. 216/2008 e alle corrispondenti norme attuative; e
  - 3) il certificato non venga ceduto o revocato.
- b) Qualora il certificato sia ceduto o revocato, esso deve essere restituito immediatamente all'autorità competente.

**▼ M4****▼ B****ADR.OR.B.040 Modifiche**

- a) Qualsiasi modifica:
- 1) che incida sulle condizioni del certificato, sulla sua base di certificazione e sugli equipaggiamenti aeroportuali afferenti alla sicurezza; oppure
  - 2) che interferisca in modo significativo su elementi del sistema di gestione del gestore aeroportuale, come prescritto nella norma ADR.OR.D.005, lettera b),
- necessita di approvazione preventiva da parte dell'autorità competente.
- b) Per qualsiasi modifica che richieda la previa approvazione in conformità al regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative, il gestore aeroportuale chiede e ottiene un'approvazione rilasciata dall'autorità competente.
- c) La domanda di modifica a norma della lettera a) o b) viene presentata prima dell'adozione della suddetta modifica, per permettere all'autorità competente di verificare il mantenimento della rispondenza al regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative e modificare, se necessario, il certificato e le relative condizioni di approvazione a esso allegate.

Le modifiche sono attuate solamente al ricevimento dell'approvazione formale da parte dell'autorità competente in conformità alla norma ADR.AR.C.040.

Nella fase di attuazione delle modifiche, il gestore aeroportuale opera secondo le condizioni approvate dall'autorità competente.

**▼ B**

- d) Le modifiche che non richiedono una preventiva approvazione sono gestite e notificate all'autorità competente secondo la procedura approvata da quest'ultima in conformità alla norma ADR.AR.C.035, lettera h).
- e) Il gestore aeroportuale fornisce all'autorità competente la documentazione pertinente, in conformità alla lettera f) e alla norma ADR.OR.E.005.
- f) Nel quadro del suo sistema di gestione, come definito nella norma ADR.OR.D.005, il gestore aeroportuale che propone una modifica concernente l'aeroporto, la sua operatività, la sua organizzazione o il suo sistema di gestione deve:
  - 1) definire l'interdipendenza con le parti interessate, programmare ed effettuare una valutazione di sicurezza in coordinamento con tali organizzazioni;
  - 2) armonizzare in modo sistematico le ipotesi formulate e le misure di mitigazione definite con le parti interessate;
  - 3) garantire una valutazione globale delle modifiche comprese le conseguenti interazioni; e
  - 4) garantire che vengano stabilite e documentate, a sostegno delle valutazioni di sicurezza, argomentazioni, prove e criteri di sicurezza validi e completi, e che la modifica favorisca il miglioramento della sicurezza ogniqualvolta sia ragionevolmente possibile.

**ADR.OR.B.050 Mantenimento della conformità alle specifiche di certificazione dell'Agenzia**

Il gestore aeroportuale, a seguito di una modifica delle specifiche di certificazione stabilite dall'Agenzia:

- a) esegue un riesame per individuare le specifiche di certificazione applicabili all'aeroporto; e
- b) se del caso, avvia una procedura di modifica secondo la norma ADR.OR.B.040 e attua le necessarie modifiche nell'aeroporto.

**▼ M4****▼ B****ADR.OR.B.065 Cessazione di attività**

Il gestore che intende porre termine all'esercizio di un aeroporto deve:

- a) darne comunicazione all'autorità competente non appena possibile;
- b) fornire tali informazioni al competente fornitore di servizi di informazione aeronautica;
- c) restituire il certificato all'autorità competente alla data di cessazione dell'attività; e
- d) assicurare che siano state adottate misure adeguate per evitare l'uso involontario dell'aeroporto da parte degli aeromobili, a meno che l'autorità competente non abbia approvato l'uso dell'aeroporto per altri scopi.

**▼ M4****ADR.OR.B.070 Cessazione della fornitura di servizi di gestione del piazzale**

Il gestore aeroportuale deve:

- a) adottare misure adeguate volte ad assicurare che i rischi per la sicurezza derivanti dalla cessazione di attività siano stati valutati e attenuati;
- b) fornire informazioni sulle misure di cui alla lettera a) al fornitore di servizi di informazioni aeronautiche adeguato.

**▼B****CAPO C — ULTERIORI RESPONSABILITÀ DEL GESTORE AEROPORTUALE (ADR.OR.C)****ADR.OR.C.005 Responsabilità del gestore aeroportuale**

- a) Il gestore aeroportuale è responsabile del funzionamento sicuro e della manutenzione dell'aeroporto in conformità:
- 1) al regolamento (CE) n. 216/2008 e alle sue norme attuative;
  - 2) alle condizioni del proprio certificato;
  - 3) al contenuto del manuale dell'aeroporto; e
  - 4) agli altri manuali relativi agli equipaggiamenti aeroportuali disponibili nell'aeroporto, ove applicabile.
- b) Il gestore aeroportuale garantisce direttamente, o coordina mediante accordi, se necessario, con i soggetti responsabili, la fornitura dei servizi seguenti:
- 1) la fornitura di servizi di navigazione aerea appropriata al livello del traffico e alle condizioni operative dell'aeroporto; e
  - 2) il progetto e la manutenzione delle procedure di volo, in conformità ai requisiti applicabili.
- c) Il gestore aeroportuale si coordina con l'autorità competente per garantire che le informazioni pertinenti per la sicurezza degli aeromobili siano contenute nel manuale dell'aeroporto e siano pubblicate ove opportuno. Tali informazioni includono:
- 1) esenzioni o deroghe concesse rispetto ai requisiti applicabili;
  - 2) disposizioni per le quali un livello equivalente di sicurezza sia accettato dall'autorità competente come parte della base di certificazione; e
  - 3) condizioni particolari e limitazioni relative all'utilizzo dell'aeroporto.
- d) Se si manifestano condizioni di mancanza di sicurezza dell'aeroporto, il gestore aeroportuale deve, senza ulteriori indugi, prendere i provvedimenti necessari per garantire che le parti dell'aeroporto che risultano compromesse ai fini della sicurezza non vengano utilizzate dagli aeromobili.

**▼M6**

- e) Il gestore aeroportuale, al fine di garantire l'esercizio sicuro degli aeromobili nell'aeroporto, deve fornire e mantenere, direttamente o tramite accordi con terzi, aiuti visivi e non visivi, apparecchiature meteorologiche e qualsiasi altro equipaggiamento, commisurati al tipo di operazioni effettuate nell'aeroporto.

**▼B****ADR.OR.C.015 Accesso****▼M4**

Ai fini della determinazione della conformità ai pertinenti requisiti nel regolamento (UE) 2018/1139 e negli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base del medesimo, un gestore aeroportuale garantisce a qualsiasi persona autorizzata dall'autorità competente l'accesso:

**▼B**

- a) a impianti, documenti, registri, dati, procedure e qualsiasi altro materiale pertinente per l'attività soggetta a certificazione o dichiarazione, che sia oggetto di contratto o no; e
- b) per effettuare o assistere a qualsiasi azione, ispezione, controllo, valutazione o attività che l'autorità competente ritenga necessario.

**ADR.OR.C.020 Rilievi e azioni correttive****▼M4**

Dopo il ricevimento di una notifica dei rilievi, il gestore aeroportuale:

**▼B**

- a) individua le cause che sono alla base della non conformità;
- b) definisce un piano di azioni correttive; e
- c) fornisce la prova dell'attuazione delle azioni correttive all'autorità competente entro un periodo concordato con tale autorità come previsto alla norma ADR.AR.C.055, lettera d).

**▼ M4****ADR.OR.C.025 Reazione immediata a un problema di sicurezza — conformità alle direttive di sicurezza**

Il gestore aeroportuale attua le misure di sicurezza, comprese le direttive di sicurezza, adottate dall'autorità competente in conformità all'allegato II, norma ADR.AR.A.030, lettera c), e norma ADR.AR.A.040.

**▼ B****ADR.OR.C.030 Segnalazione di eventi****▼ M4**

a) Il gestore aeroportuale segnala all'autorità competente, e a ogni altra organizzazione che lo Stato in cui si trova l'aeroporto prevede debba essere informata, qualsiasi incidente, inconveniente grave ed evento, come prescritto nel regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup> e nel regolamento (UE) n. 376/2014.

**▼ B**

b) Fatto salvo il disposto della lettera a), il gestore riferisce all'autorità competente e all'organizzazione responsabile della progettazione degli equipaggiamenti dell'aeroporto, ogni malfunzionamento, difetto tecnico, superamento di limitazioni tecniche, evento o altra circostanza anomala che ha o potrebbe avere messo a rischio la sicurezza e che non si è tradotta in un incidente o inconveniente grave.

c) Fatto salvo il regolamento (UE) n. 996/2010, la direttiva 2003/42/CE, il regolamento (CE) n. 1321/2007 della Commissione <sup>(2)</sup> e il regolamento (CE) n. 1330/2007 della Commissione <sup>(3)</sup>, le segnalazioni di cui alle lettere a) e b) sono effettuate nella forma e modalità stabilite dall'autorità competente e contengono tutte le informazioni pertinenti concernenti le condizioni di cui il gestore aeroportuale o il fornitore di servizi di gestione del piazzale sia a conoscenza.

**▼ M4**

d) Le segnalazioni sono effettuate dal gestore aeroportuale entro 72 ore dal momento in cui viene a conoscenza dell'evento a cui si riferisce la segnalazione, a meno che circostanze eccezionali non lo impediscano.

e) Se del caso, l'operatore aeroportuale effettua una segnalazione di follow-up per fornire i dettagli delle azioni che intende intraprendere per evitare simili eventi in futuro, non appena tali azioni siano state individuate. Tale segnalazione viene effettuata nella forma e nelle modalità stabilite dallo Stato membro.

**▼ B****ADR.OR.C.040 Prevenzione degli incendi**

Il gestore aeroportuale deve stabilire delle procedure atte a vietare:

a) il fumo nell'area di movimento e in altre aree operative dell'aeroporto, o aree dell'aeroporto dove è immagazzinato combustibile o altro materiale infiammabile;

b) l'esposizione di una fiamma libera o l'avvio di un'attività che creerebbe un rischio di incendio entro:

1) le aree dell'aeroporto dove è immagazzinato combustibile o altro materiale infiammabile;

2) l'area di movimento o le altre aree operative dell'aeroporto, salvo autorizzazione da parte del gestore aeroportuale.

<sup>(1)</sup> Regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE (GU L 295 del 12.11.2010, pag. 35).

<sup>(2)</sup> GU L 294 del 13.11.2007, pag. 3.

<sup>(3)</sup> GU L 295 del 14.11.2007, pag. 7.

**▼B****ADR.OR.C.045 Consumo di alcol, droghe e medicinali**

- a) Il gestore aeroportuale deve stabilire procedure sul livello di consumo di alcol, droghe e medicinali da parte:
- 1) del personale che partecipa all'operatività, a operazioni di salvataggio e antincendio, e alla manutenzione dell'aeroporto;
  - 2) di persone prive di scorta che operano sull'area di movimento o altre aree operative dell'aeroporto.
- b) Tali procedure includono il requisito che le persone:
- 1) non consumino alcolici durante il loro periodo di servizio;
  - 2) non esercitino funzioni sotto l'influenza:
    - i) di alcol o qualsiasi droga; oppure
    - ii) di farmaci che possono avere ripercussioni sulle loro capacità in modo da compromettere la sicurezza.

**▼M4**

## CAPO D – GESTIONE – GESTORI AEROPORTUALI (ADR.OR.D)

**▼B****ADR.OR.D.005 Sistema di gestione**

- a) Il gestore aeroportuale deve attuare e mantenere un sistema di gestione che comprenda un sistema di gestione della sicurezza.
- b) Il sistema di gestione deve comprendere:
- 1) linee chiaramente definite in materia di responsabilità nell'ambito del gestore aeroportuale, compresa la responsabilità diretta in materia di sicurezza, da parte del personale direttivo;
  - 2) una descrizione della visione e dei principi generali del gestore aeroportuale in merito alla sicurezza, indicate come politica in materia di sicurezza, sottoscritta dal dirigente responsabile;
  - 3) una procedura formale che assicuri l'individuazione dei rischi nelle operazioni;
  - 4) una procedura formale che assicuri l'analisi, la valutazione e la riduzione dei rischi per la sicurezza nelle operazioni dell'aeroporto;
  - 5) gli strumenti per verificare le prestazioni in materia di sicurezza dell'organizzazione del gestore aeroportuale in riferimento agli indicatori di prestazioni in materia di sicurezza e agli obiettivi prestazionali in materia di sicurezza del sistema di gestione della sicurezza, e per convalidare l'efficacia dei controlli dei rischi per la sicurezza;
  - 6) una procedura formale per:
    - i) individuare le modifiche dell'organizzazione del gestore aeroportuale, del sistema di gestione, dell'aeroporto o del suo funzionamento che possano influire sulle procedure, i processi già stabiliti e i servizi;
    - ii) descrivere i meccanismi posti in essere per garantire le prestazioni in materia di sicurezza prima di attuare modifiche; e
    - iii) eliminare o modificare i controlli sui rischi di sicurezza che non sono più necessari o efficaci a causa di mutamenti nel contesto operativo;
  - 7) una procedura formale per esaminare il sistema di gestione di cui al paragrafo a), individuare le cause delle prestazioni al di sotto dello standard del sistema di gestione della sicurezza, determinare le implicazioni di tale rendimento inferiore agli standard operativi, ed eliminare o attenuare tali cause;

**▼ B**

- 8) un programma di formazione in materia di sicurezza che garantisca che il personale che partecipa alle operazioni, alle attività di salvataggio e antincendio, alla manutenzione e gestione dell'aeroporto sia addestrato e competente per svolgere le funzioni previste dal sistema di gestione della sicurezza;
  - 9) metodi formali per comunicazioni di sicurezza che assicurino che il personale sia pienamente a conoscenza del sistema di gestione della sicurezza, trasmetta le informazioni essenziali per la sicurezza, e spieghi per quali motivi sono state adottate misure particolari di sicurezza e perché sono state introdotte o modificate le procedure di sicurezza;
  - 10) coordinamento del sistema di gestione della sicurezza con il piano di emergenza aeroportuale e coordinamento del piano aeroportuale con i piani di emergenza delle organizzazioni con cui il sistema di gestione della sicurezza deve interfacciarsi durante la fornitura di servizi aeroportuali; e
  - 11) una procedura formale per monitorare la conformità dell'organizzazione ai requisiti applicabili.
- c) Il gestore aeroportuale deve documentare tutte le procedure chiave del sistema di gestione.
- d) Il sistema di gestione è commisurato alle dimensioni dell'organizzazione e alle sue attività, tenendo conto dei pericoli e dei rischi associati a tali attività.
- e) Nel caso in cui il gestore aeroportuale detenga anche un certificato per fornire servizi di navigazione aerea, assicura che il sistema di gestione copra tutte le attività nell'ambito dei suoi certificati.

**▼ M5****ADR.OR.D.007 Gestione dei dati aeronautici e delle informazioni aeronautiche**

- a) Nell'ambito del suo sistema di gestione, il gestore aeroportuale deve attuare e mantenere un sistema di gestione della qualità che comprenda:
- 1) le sue attività sui dati aeronautici;
  - 2) le sue attività di fornitura di informazioni aeronautiche.
- b) Nell'ambito del suo sistema di gestione, il gestore aeroportuale deve istituire un sistema di gestione della sicurezza per garantire la sicurezza dei dati operativi che riceve, o produce, o impiega in altro modo, in maniera tale che l'accesso a tali dati operativi sia limitato a coloro che sono stati autorizzati.
- c) Il sistema di gestione della sicurezza del gestore aeroportuale deve definire i seguenti elementi:
- 1) le procedure relative alla valutazione e all'attenuazione dei rischi per la sicurezza dei dati, al monitoraggio e al miglioramento della sicurezza, al riesame della sicurezza e alla diffusione degli insegnamenti tratti;
  - 2) i mezzi per rilevare le violazioni della sicurezza e ad allertare il personale con opportuni avvisi di sicurezza;
  - 3) i mezzi per controllare gli effetti delle violazioni della sicurezza e individuare le misure di ripristino della sicurezza e le procedure di attenuazione per evitare che tali eventi si ripetano.
- d) Il gestore aeroportuale deve garantire che il suo personale abbia ricevuto il nulla osta di sicurezza per quanto riguarda la sicurezza dei dati aeronautici.

**▼ M5**

- e) Il gestore aeroportuale deve adottare le misure necessarie per proteggere i propri dati aeronautici dalle minacce alla cibersicurezza.

**▼ B****ADR.OR.D.010 Le attività appaltate**

- a) Le attività appaltate includono tutte le attività nel campo di applicazione del gestore aeroportuale in conformità alle condizioni del certificato che vengono svolte da un'altra organizzazione certificata a svolgere tali attività o, se non certificata, che lavori sotto l'approvazione del gestore. Il gestore aeroportuale garantisce che nell'appaltare o acquistare parte delle sue attività, il servizio o prodotto appaltato o acquistato sia conforme ai requisiti applicabili.
- b) Nel caso in cui il gestore aeroportuale affidi in appalto parte delle sue attività ad un'organizzazione non certificata in accordo alla presente parte, quest'ultima lavora sotto l'approvazione e la sorveglianza del gestore. Il gestore aeroportuale assicura che l'autorità competente abbia accesso all'organizzazione appaltatrice, al fine di determinare la costante conformità ai requisiti applicabili.

**ADR.OR.D.015 Requisiti del personale**

- a) Il gestore aeroportuale nomina un dirigente responsabile in grado di garantire che tutte le attività possano essere finanziate ed eseguite in conformità ai requisiti applicabili. Il dirigente responsabile è responsabile dell'istituzione e del mantenimento di un sistema di gestione efficace.
- b) Il gestore aeroportuale nomina le persone responsabili per la gestione e la sorveglianza delle seguenti aree:
- 1) servizi operativi dell'aeroporto; e
  - 2) manutenzione dell'aeroporto.
- c) Il gestore aeroportuale designa una persona o un gruppo di persone responsabili per lo sviluppo, la manutenzione e la gestione quotidiana del sistema di gestione della sicurezza.

Tali persone agiscono in modo indipendente da altri dirigenti all'interno dell'organizzazione, hanno accesso diretto al dirigente responsabile e alla dirigenza interessata per gli aspetti relativi alla sicurezza e sono responsabili di fronte al dirigente responsabile.

- d) Il gestore aeroportuale dispone di personale sufficiente e qualificato per i compiti e le attività pianificati da svolgere in conformità ai requisiti applicabili.
- e) Il gestore aeroportuale nomina un numero sufficiente di supervisori a compiti e responsabilità definiti, tenendo conto della struttura dell'organizzazione e del numero di addetti impiegato.
- f) Il gestore aeroportuale garantisce che il personale che partecipa alle operazioni, alla manutenzione e alla gestione dell'aeroporto sia adeguatamente addestrato in conformità al programma di formazione.

**▼ M5****ADR.OR.D.017 Programmi di formazione e di controllo di professionalità**

- a) Il gestore aeroportuale deve istituire e attuare un programma di formazione per il personale che partecipa al funzionamento, alla manutenzione e alla gestione dell'aeroporto, per garantire che continui a essere competente e che sia a conoscenza delle regole e delle procedure pertinenti per il funzionamento dell'aeroporto e del rapporto tra le loro funzioni e i loro compiti e il funzionamento dell'aeroporto nel suo complesso.

**▼ M5**

- b) La formazione di cui alla lettera a) deve:
- 1) comprendere una formazione iniziale, periodica, continua e di aggiornamento;
  - 2) essere adeguata alle funzioni e ai compiti del personale;
  - 3) comprendere le procedure e i requisiti operativi applicabili dell'aeroporto, nonché la guida di veicoli.
- c) Il gestore aeroportuale deve garantire che qualsiasi altro membro del personale, compreso il personale di altre organizzazioni che operano o prestano servizi presso l'aeroporto, autorizzato ad accedere senza scorta all'area di movimento e ad altre aree operative dell'aeroporto, sia adeguatamente formato e qualificato per tale accesso senza scorta.
- d) La formazione di cui alla lettera c) deve:
- 1) comprendere una formazione iniziale, periodica, continua e di aggiornamento;
  - 2) comprendere le procedure e i requisiti operativi applicabili dell'aeroporto, nonché la guida di veicoli.
- e) Il gestore aeroportuale deve garantire che il personale di cui alle lettere a) e c) abbia completato con successo la necessaria formazione iniziale prima di essere autorizzato:
- 1) a svolgere i propri compiti senza sorveglianza;
  - 2) ad accedere senza scorta all'area di movimento e ad altre aree operative dell'aeroporto.
- La formazione iniziale deve comprendere una formazione teorica e una pratica di durata adeguata e valutazioni delle competenze del personale dopo che è stata fornita la formazione.
- f) Affinché il personale di cui alle lettere a) e c) continui a svolgere senza sorveglianza i propri compiti e ad accedere senza scorta all'area di movimento e ad altre aree operative dell'aeroporto e salvo indicazione contraria nella presente parte e nella parte-ADR.OPS, il gestore aeroportuale garantisce che detto personale abbia ricevuto la formazione relativa alle regole e procedure pertinenti per il funzionamento dell'aeroporto, avendo completato con esito positivo:
- 1) una formazione periodica, a intervalli non superiori a 24 mesi dal completamento della formazione iniziale. Se la formazione periodica viene intrapresa negli ultimi tre mesi di calendario dell'intervallo, l'inizio del nuovo intervallo deve essere calcolato a decorrere dalla data di scadenza dell'intervallo originale;
  - 2) una formazione di aggiornamento prima di svolgere senza sorveglianza i loro compiti o di accedere senza scorta all'area di movimento e ad altre aree operative dell'aeroporto, se assenti dal servizio per un periodo non inferiore a 3 mesi e non superiore a 12 mesi consecutivi. In caso di assenza superiore a 12 mesi consecutivi, tale personale deve seguire una formazione iniziale conformemente alla lettera c);
  - 3) una formazione continua dovuta a modifiche dell'ambiente operativo o dei compiti assegnati, a seconda delle necessità.
- g) Il gestore aeroportuale deve istituire e attuare un programma di controllo di professionalità per il personale di cui alla lettera a) e garantire che i membri del personale di cui alla lettera c) abbiano dimostrato le loro capacità nello svolgimento dei loro compiti conformemente al programma di controllo di professionalità, al fine di garantire:
- 1) che i membri del personale continuino ad essere competenti;
  - 2) che i membri del personale siano a conoscenza delle regole e delle procedure che attengono alle loro funzioni e ai loro compiti.

**▼ M5**

Se non diversamente specificato nella presente parte e nella parte-ADR.OPS, il gestore aeroportuale garantisce che le persone di cui alle lettere a) e c) siano sottoposte a controlli di professionalità a intervalli non superiori a 24 mesi dal completamento della loro formazione iniziale.

- h) Il gestore aeroportuale deve garantire che:
- 1) per erogare la formazione e per effettuare le valutazioni e i controlli di professionalità vengano utilizzati, rispettivamente, istruttori ed esaminatori adeguatamente qualificati;
  - 2) per erogare la formazione e, se del caso, per effettuare i controlli di professionalità, vengano utilizzati impianti, mezzi e apparecchiature adeguati.
- i) Il gestore aeroportuale deve istituire e attuare procedure per l'attuazione dei programmi di formazione e di controllo di professionalità e deve:
- 1) mantenere una documentazione adeguata relativa a qualifiche, formazione e controlli di professionalità per dimostrare la conformità a questo requisito;
  - 2) su richiesta, mettere tale documentazione a disposizione del proprio personale interessato;
  - 3) su richiesta, mettere tale documentazione a disposizione del nuovo datore di lavoro, se una persona viene assunta da un altro soggetto.

**▼ B****ADR.OR.D.020 Requisiti degli impianti**

- a) Il gestore aeroportuale assicura che siano disponibili strutture adeguate e appropriate per il proprio personale o per il personale impiegato dai soggetti con cui ha stipulato un contratto per la fornitura di servizi di manutenzione e operativi di aeroporto.
- b) Il gestore aeroportuale designa delle aree appropriate nell'aeroporto adibite al deposito di merci pericolose trasportate attraverso l'aeroporto, in conformità alle Istruzioni Tecniche.

**ADR.OR.D.025 Coordinamento con altre organizzazioni**

Il gestore aeroportuale deve:

- a) assicurare che il sistema di gestione dell'aeroporto si occupi del coordinamento e dell'interfaccia delle procedure di sicurezza con quelle delle altre organizzazioni che gestiscono o forniscono servizi in aeroporto; e
- b) assicurare che tali organizzazioni abbiano definito procedure di sicurezza in grado di soddisfare i requisiti applicabili del regolamento (CE) n. 216/2008 e relative norme attuative nonché i requisiti stabiliti dal manuale dell'aeroporto.

**ADR.OR.D.027 Programmi di sicurezza**

Il gestore aeroportuale deve:

- a) stabilire, guidare e attuare programmi volti a promuovere la sicurezza e lo scambio di informazioni riguardanti la sicurezza; e
- b) incoraggiare le organizzazioni che operano o che prestano servizi nell'aeroporto a partecipare a tali programmi.

**ADR.OR.D.030 Sistema di comunicazioni in materia di sicurezza**

- a) Il gestore aeroportuale deve stabilire e attuare un sistema di comunicazioni in materia di sicurezza per tutto il personale e le organizzazioni che operano o che forniscono servizi in un aeroporto, al fine di promuovere la sicurezza e l'utilizzo sicuro dell'aeroporto.

**▼ B**

- b) Il gestore aeroportuale, in conformità alla norma ADR.OR.D.005, lettera b), punto 3):
  - 1) esige che il personale e le organizzazioni di cui alla lettera a) utilizzino il sistema di comunicazione di sicurezza per la segnalazione obbligatoria di qualsiasi incidente, inconveniente grave ed evento; e
  - 2) assicura che il sistema di comunicazione di sicurezza possa essere utilizzato per la segnalazione volontaria di eventuali difetti, errori e pericoli per la sicurezza che potrebbero avere ripercussioni sulla sicurezza.
- c) Il sistema di comunicazioni in materia di sicurezza protegge l'identità di colui che notifica, incoraggia la segnalazione spontanea e prevede la possibilità che le segnalazioni possano essere presentate in modo anonimo.
- d) Il gestore aeroportuale deve:
  - 1) registrare tutte le segnalazioni ricevute;
  - 2) analizzare e valutare le segnalazioni, se del caso, al fine di rimediare alle carenze in materia di sicurezza e individuare le tendenze;
  - 3) assicurare che tutte le organizzazioni che operano o che forniscono servizi in un aeroporto che sono rilevanti ai fini della sicurezza, prendano parte all'analisi di tali segnalazioni e che tutte le eventuali misure di prevenzione e/o correttive individuate siano attuate;
  - 4) condurre indagini sulle segnalazioni, a seconda dei casi; e
  - 5) astenersi dall'attribuzione di responsabilità in linea con i principi della «cultura di equità» (*just culture*).

**ADR.OR.D.035 Tenuta dei registri**

- a) Il gestore aeroportuale deve stabilire un sistema adeguato di registrazione, che comprenda tutte le attività intraprese a norma del regolamento (CE) n. 216/2008 e delle corrispondenti norme attuative.
- b) Il formato della documentazione deve essere specificato nel manuale dell'aeroporto.
- c) La documentazione deve essere conservata con modalità che assicurino la protezione da danneggiamento, alterazione e furto.
- d) La documentazione deve essere conservata per un periodo minimo di 5 anni, ad eccezione della seguente documentazione che deve essere conservata come segue:
  - 1) la base di certificazione degli aeroporti, i metodi alternativi di rispondenza utilizzati e l'attuale certificato(i) di aeroporto o di gestore aeroportuale per la durata del certificato;
  - 2) accordi con altre organizzazioni, fintantoché tali accordi sono in vigore;
  - 3) manuali di equipaggiamenti aeroportuali o sistemi impiegati presso l'aeroporto, finché sono utilizzati nell'aeroporto;
  - 4) rapporti di valutazione della sicurezza per tutta la durata di vita del sistema/procedura/attività;
  - 5) addestramento del personale, qualifiche, e cartelle sanitarie nonché i controlli di professionalità, a seconda dei casi, per almeno quattro anni dopo la fine del rapporto di lavoro, o fino a quando l'area di attività è stata verificata dall'autorità competente;

**▼ M5**

- 6) l'ultima versione del registro dei rischi;
- 7) le autorizzazioni alla guida e, se del caso, i certificati di competenza linguistica, per almeno quattro anni dalla fine del rapporto di lavoro di una persona o la revoca o la cancellazione di un'autorizzazione alla guida, o fino a quando l'autorità competente non abbia verificato tale settore di attività; e

**▼ M5**

- 8) le autorizzazioni dei veicoli e la documentazione di manutenzione dei veicoli del gestore aeroportuale, per almeno quattro anni dal momento in cui il veicolo non è più in esercizio, o fino a quando l'autorità competente non abbia verificato tale settore.

**▼ B**

- e) Tutte le registrazioni sono soggette alla normativa sulla protezione dei dati.

CAPO E — MANUALE DELL'AEROPORTO E RELATIVA DOCUMENTAZIONE (ADR.OR.E)

**ADR.OR.E.005 Manuale dell'aeroporto**

- a) Il gestore aeroportuale deve definire e mantenere un manuale dell'aeroporto.
- b) Il contenuto del manuale dell'aeroporto deve riflettere la base di certificazione e i requisiti elencati nella presente parte e nella parte-ADR.OPS, a seconda dei casi, e non contravvenire alle condizioni del certificato. Il manuale dell'aeroporto contiene o fa riferimento a tutte le informazioni necessarie per l'utilizzo sicuro, il funzionamento e la manutenzione dell'aeroporto, dei suoi equipaggiamenti, nonché delle superfici di protezione e limitazione ostacoli e altre aree connesse con l'aeroporto.
- c) Il manuale dell'aeroporto può essere pubblicato in parti separate.
- d) Il gestore aeroportuale assicura che tutto il personale dell'aeroporto e il personale di ogni altra organizzazione interessata, possa accedere facilmente alle parti del manuale dell'aeroporto che sono pertinenti ai loro compiti e responsabilità.
- e) Il gestore aeroportuale deve:
- 1) fornire all'autorità competente le modifiche e le revisioni previste del manuale dell'aeroporto, per gli aspetti che richiedono la previa approvazione in conformità alla norma ADR.OR.B.040, prima della data di entrata in vigore e garantire che esse non vengano attuate prima di ottenere l'approvazione da parte dell'autorità competente; oppure
  - 2) fornire all'autorità competente le previste modifiche e revisioni del manuale dell'aeroporto prima della data di entrata in vigore, se la proposta di emendamento o revisione del manuale dell'aeroporto richiede soltanto una notifica all'autorità competente secondo la norma ADR.OR.B.040, lettera d) e ADR.OR.B.015, lettera b).
- f) In deroga alla lettera e), quando sono necessarie modifiche o revisioni nell'interesse della sicurezza, esse possono essere pubblicate ed applicate immediatamente, a condizione che venga fatta la relativa domanda di approvazione nei casi in cui sia prevista.
- g) Il gestore aeroportuale deve:
- 1) rivedere il contenuto del manuale dell'aeroporto, garantire che esso sia tenuto aggiornato e modificato ogniqualvolta ciò sia necessario;
  - 2) inserire tutti gli emendamenti e le revisioni richieste dall'autorità competente; e
  - 3) rendere tutto il personale dell'aeroporto e le altre organizzazioni interessate consapevoli delle modifiche relative ai loro compiti e responsabilità.
- h) Il gestore aeroportuale assicura che tutte le informazioni riprese da altri documenti approvati e tutte le relative modifiche, trovino adeguato riferimento nel manuale dell'aeroporto. Ciò non impedisce al gestore aeroportuale di pubblicare nel manuale dell'aeroporto dati e procedure più conservativi.

**▼ B**

- i) Il gestore aeroportuale assicura che:
  - 1) il manuale dell'aeroporto sia scritto in una lingua accettabile per l'autorità competente; e
  - 2) che tutti i membri del personale siano in grado di leggere e capire la lingua usata nelle parti del manuale dell'aeroporto e di altri documenti operativi rilevanti ai fini dei loro compiti e delle loro responsabilità.
- j) Il gestore aeroportuale assicura che il manuale dell'aeroporto:
  - 1) sia firmato dal dirigente responsabile dell'aeroporto;
  - 2) sia stampato o disponibile in formato elettronico e sia facile da rivedere;
  - 3) abbia un sistema per la gestione del controllo delle versioni che viene applicato e reso riconoscibile nel manuale dell'aeroporto; e
  - 4) osservi i principi del fattore umano e sia organizzato in modo tale da facilitarne la preparazione, l'utilizzo e il riesame.
- k) Il gestore aeroportuale deve conservare nell'aeroporto almeno una copia completa e aggiornata del manuale dell'aeroporto e metterla a disposizione dell'autorità competente a fini ispettivi.
- l) Il contenuto del manuale dell'aeroporto consiste in quanto segue:
  - 1) disposizioni generali;
  - 2) sistema di gestione dell'aeroporto, qualifiche e requisiti di addestramento;
  - 3) aspetti particolari del sito aeroportuale;
  - 4) aspetti particolari dell'aeroporto che devono essere segnalati al servizio di informazione aeronautico; e
  - 5) aspetti particolari relativi alle procedure operative dell'aeroporto, ai suoi equipaggiamenti e alle misure di sicurezza.

**ADR.OR.E.010 Prescrizioni relative alla documentazione**

- a) Il gestore aeroportuale deve garantire la disponibilità di ogni altra documentazione richiesta e relativi aggiornamenti.
- b) Il gestore aeroportuale deve essere in grado di diffondere istruzioni operative e altre informazioni senza ritardi.

**▼ M4****CAPO F – SERVIZI DI GESTIONE DEL PIAZZALE (ADR.OR.F)****ADR.OR.F.001 Responsabilità dell'organizzazione responsabile della fornitura di AMS**

L'organizzazione responsabile della fornitura di AMS deve fornire servizi di gestione del piazzale conformemente:

- a) ai requisiti di cui all'allegato VII del regolamento (UE) 2018/1139 e all'allegato III (Parte-ADR.OR) e all'allegato IV (Parte-ADR.OPS) del presente regolamento;
- b) alla propria dichiarazione;
- c) alle procedure operative contenute nel manuale dell'aeroporto;
- d) al proprio manuale del sistema di gestione in conformità alla norma ADR.OR.F.095;
- e) a qualsiasi altro manuale utilizzato per la fornitura di servizi di gestione del piazzale.

**▼ M4****ADR.OR.F.005 Dichiarazione dell'organizzazione responsabile della fornitura di AMS**

a) Quando un'organizzazione responsabile della fornitura di AMS intende come minimo fornire indicazioni agli aeromobili come stabilito nella norma ADR.OPS.D.001, lettera a), punti 1) e 2), deve presentare una dichiarazione all'autorità competente almeno due mesi prima della data di inizio previsto della fornitura del servizio. La dichiarazione deve contenere le informazioni seguenti:

- (1) il nome dell'organizzazione responsabile della fornitura di AMS;
- (2) i dati di contatto dell'organizzazione responsabile della fornitura di AMS;
- (3) il nome e i dati di contatto del dirigente responsabile;
- (4) il nome dell'aeroporto o i nomi degli aeroporti nello Stato membro in cui saranno forniti i servizi;
- (5) un elenco degli aeroporti situati in altri Stati membri in cui sono forniti i servizi;
- (6) la data dell'inizio previsto della fornitura di servizi di gestione del piazzale;
- (7) una dichiarazione attestante la conclusione di accordi formali con il gestore aeroportuale e il fornitore di servizi di traffico aereo presso l'aeroporto in cui intende fornire i servizi di gestione del piazzale;
- (8) una dichiarazione attestante che l'organizzazione responsabile della fornitura di AMS ha elaborato una politica in materia di sicurezza e applicherà tale politica durante la fornitura dei servizi oggetto della dichiarazione, conformemente alla norma ADR.OR.F.045, lettera b), punto 2);
- (9) una dichiarazione attestante che l'organizzazione responsabile della fornitura di AMS è conforme e continuerà, durante la fornitura dei servizi oggetto della dichiarazione, a essere conforme ai requisiti applicabili di cui all'allegato VII del regolamento (UE) 2018/1139 e all'allegato III (Parte-ADR.OR) e all'allegato IV (Parte-ADR.OPS) del presente regolamento;

b) in deroga alla lettera a), quando un gestore aeroportuale certificato o un fornitore di servizi di traffico aereo approvato intende fornire servizi di gestione del piazzale, esso deve:

- (1) dare notifica alla propria autorità competente;
- (2) rivedere la propria politica in materia di sicurezza al fine di includere la fornitura di servizi di gestione del piazzale;
- (3) presentare all'autorità competente il programma di formazione del personale destinato a essere utilizzato per la fornitura di servizi.

**ADR.OR.F.010 Mantenimento della validità della dichiarazione**

Una dichiarazione presentata da un'organizzazione responsabile della fornitura di AMS in conformità alla norma ADR.OR.F.005 deve rimanere valida fatte salve le seguenti condizioni:

a) l'organizzazione responsabile della fornitura di AMS è conforme ai requisiti di cui all'allegato VII del regolamento (UE) 2018/1139 e all'allegato III (Parte-ADR.OR) e all'allegato IV (Parte-ADR.OPS) del presente regolamento, tenendo conto delle disposizioni relative al trattamento dei rilievi, come specificato alla norma ADR.OR.F.035 del presente allegato;

**▼ M4**

- b) all'autorità competente è garantito l'accesso all'organizzazione responsabile della fornitura di AMS in conformità alla norma ADR.OR.F.030 del presente allegato per determinare la costante conformità ai requisiti di cui all'allegato VII del regolamento (UE) 2018/1139 e all'allegato III (Parte-ADR.OR) e all'allegato IV (Parte-ADR.OPS) del presente regolamento;
- c) la dichiarazione non è stata ritirata dall'organizzazione responsabile della fornitura di AMS o non è stato intimato dall'autorità competente di cessare, in tutto o in parte, i servizi oggetto della dichiarazione.

**ADR.OR.F.015 Inizio della fornitura di servizi di gestione del piazzale**

Un'organizzazione responsabile della fornitura di AMS deve iniziare la fornitura di servizi di gestione del piazzale presso un aeroporto quando:

- a) la dichiarazione è pervenuta all'autorità competente;
- b) essa ha concluso accordi formali con il gestore aeroportuale certificato e il fornitore di servizi di traffico aereo approvato presso l'aeroporto in cui saranno forniti i servizi, in conformità rispettivamente alle norme ADR.OR.F.085 e ADR.OR.F.090;
- c) essa fornisce prove che il proprio personale ha completato la formazione iniziale e di unità operativa richiesta.

**ADR.OR.F.020 Cessazione della fornitura di servizi di gestione del piazzale**

Un'organizzazione responsabile della fornitura di AMS che intende cessare definitivamente la fornitura di servizi presso un aeroporto deve:

- a) dare quanto prima notifica al gestore aeroportuale e all'autorità competente, in modo da consentire l'adozione di misure adeguate al proseguimento in sicurezza del servizio;
- b) presentare all'autorità competente una dichiarazione rettificativa o una richiesta di annullamento della registrazione della dichiarazione alla data di cessazione della fornitura del servizio.

**ADR.OR.F.025 Modifiche**

- a) L'organizzazione responsabile della fornitura di AMS deve coordinare con il gestore aeroportuale qualsiasi modifica alle informazioni contenute nella dichiarazione di cui alla norma ADR.OR.F.005, lettera a), e al programma di formazione o al manuale del sistema di gestione di cui rispettivamente alla norma ADR.OR.F.005, lettera b), e alla norma ADR.OR.F.095.
- b) L'organizzazione responsabile della fornitura di AMS deve notificare senza indebito ritardo all'autorità competente qualsiasi modifica di cui alla lettera a) e, se necessario, presentare una dichiarazione rettificativa.
- c) L'organizzazione responsabile della fornitura di AMS deve fornire all'autorità competente la documentazione pertinente in conformità alla lettera d).
- d) Nel quadro del proprio sistema di gestione di cui alla norma ADR.OR.F.045, l'organizzazione responsabile della fornitura di AMS che propone una modifica della propria organizzazione, del proprio sistema di gestione o del proprio programma di formazione deve:

**▼ M4**

- (1) definire le interdipendenze con le parti interessate, programmare ed effettuare una valutazione della sicurezza in coordinamento con tali organizzazioni;
- (2) allineare in modo sistematico le ipotesi e le misure di attenuazione con le parti interessate;
- (3) garantire una valutazione complessiva della modifica comprese le interazioni necessarie;
- (4) garantire che vengano stabiliti e documentati, a sostegno della valutazione della sicurezza, argomentazioni, prove e criteri di sicurezza validi e completi, e che la modifica favorisca il miglioramento della sicurezza ogniqualvolta ciò sia ragionevolmente possibile.

**ADR.OR.F.030 Accesso**

Ai fini di determinare se un'organizzazione responsabile della fornitura di AMS agisce in conformità alla propria dichiarazione, l'organizzazione responsabile della fornitura di AMS deve garantire che a qualsiasi persona debitamente autorizzata dall'autorità competente, in qualsiasi momento:

- a) sia garantito accesso a strutture, documenti, registri, dati, procedure o a qualsiasi altro materiale pertinente alla propria attività;
- b) sia consentito di effettuare o assistere a qualsiasi azione, ispezione, controllo, valutazione o attività che l'autorità competente ritenga necessario.

**ADR.OR.F.035 Rilievi e azioni correttive**

a) Dopo che l'autorità competente ha comunicato un rilievo a un'organizzazione responsabile della fornitura di AMS in conformità all'allegato II, norma ADR.AR.C.055, l'organizzazione responsabile della fornitura di AMS deve adottare le seguenti misure entro il periodo di tempo stabilito dall'autorità competente:

- (1) individuare le cause che sono alla base della non conformità;
- (2) definire un piano di azioni correttive;
- (3) fornire all'autorità competente una prova soddisfacente dell'attuazione delle azioni correttive entro un periodo di tempo concordato con tale autorità in conformità all'allegato II, norma ADR.AR.C.055, lettera d).

b) L'organizzazione responsabile della fornitura di AMS deve informare il gestore aeroportuale delle azioni di cui alla lettera a) e, se del caso, coordinare tali azioni con il gestore aeroportuale.

**ADR.OR.F.040 Reazione immediata a un problema di sicurezza — rispetto delle direttive di sicurezza**

Un'organizzazione responsabile della fornitura di AMS deve:

- a) attuare le misure di sicurezza, comprese le direttive di sicurezza, adottate dall'autorità competente in conformità all'allegato II, norma ADR.AR.A.030, lettera c), e norma ADR.AR.A.040;
- b) in sede di attuazione delle misure di cui alla lettera a), coordinarsi con il gestore aeroportuale e il fornitore di servizi di traffico aereo, ove necessario.

**ADR.OR.F.045 Sistema di gestione**

a) L'organizzazione responsabile della fornitura di AMS, il gestore aeroportuale o il fornitore di servizi di traffico aereo, quando quest'ultimo fornisce parzialmente o esclusivamente servizi di gestione del piazzale, deve attuare e mantenere un sistema di gestione comprensivo di un sistema di gestione della sicurezza che contempli anche tali attività.

**▼ M4**

- b) Il sistema di gestione deve comprendere:
- (1) linee di responsabilità ben definite in tutta l'organizzazione, compresa la responsabilità diretta in termini di sicurezza da parte del personale direttivo;
  - (2) una descrizione delle filosofie e dei principi generali dell'organizzazione responsabile della fornitura di AMS in merito alla sicurezza, noti come politica in materia di sicurezza, sottoscritta dal dirigente responsabile;
  - (3) un processo formale che garantisca l'individuazione dei pericoli nelle operazioni;
  - (4) un processo formale che garantisca l'analisi, la valutazione e l'attenuazione dei rischi per la sicurezza nella fornitura di servizi di gestione del piazzale;
  - (5) gli strumenti per verificare le prestazioni in materia di sicurezza dell'organizzazione responsabile della fornitura di AMS in riferimento agli indicatori di prestazioni in materia di sicurezza e agli obiettivi prestazionali in materia di sicurezza del sistema di gestione della sicurezza, e per convalidare l'efficacia dei controlli dei rischi per la sicurezza;
  - (6) un processo formale per:
    - i) individuare le modifiche nell'organizzazione, nel suo sistema di gestione o nella fornitura di servizi di gestione del piazzale che possano influire sui servizi, le procedure e i processi stabiliti;
    - ii) descrivere le modalità per garantire le prestazioni in materia di sicurezza prima dell'attuazione delle modifiche;
    - iii) eliminare o modificare i controlli dei rischi per la sicurezza che non sono più necessari o efficaci a causa di cambiamenti nel contesto operativo;
  - (7) un processo formale per riesaminare il sistema di gestione di cui alla lettera a), individuare la causa o le cause di prestazioni del sistema di gestione della sicurezza inferiori allo standard, determinare le implicazioni di tali prestazioni inferiori allo standard nelle operazioni ed eliminare o attenuare tale causa o tali cause;
  - (8) un programma di formazione in materia di sicurezza che garantisca che il personale coinvolto nella fornitura di servizi di gestione del piazzale sia formato e competente per svolgere le funzioni di gestione della sicurezza;
  - (9) strumenti formali per comunicazioni di sicurezza che garantiscano che il personale sia pienamente a conoscenza del sistema di gestione della sicurezza, consentano la trasmissione di informazioni essenziali per la sicurezza e permettano di spiegare per quale motivo sono state adottate determinate misure di sicurezza e perché le procedure di sicurezza sono introdotte o modificate;
  - (10) un processo formale per monitorare la conformità dell'organizzazione ai pertinenti requisiti.
- c) L'organizzazione responsabile della fornitura di AMS deve documentare in un manuale tutti i processi chiave del sistema di gestione.

**ADR.OR.F.050 Segnalazione di malfunzionamenti dei sistemi utilizzati per la fornitura di servizi di gestione del piazzale**

Fatto salvo il regolamento (UE) n. 376/2014, l'organizzazione responsabile della fornitura di AMS deve segnalare all'autorità competente dello Stato membro in cui si trova l'aeroporto, al gestore aeroportuale e all'organizzazione responsabile della progettazione degli equipaggiamenti aeroportuali utilizzati per la fornitura di servizi di gestione del piazzale qualsiasi malfunzionamento, difetto tecnico, superamento di limitazioni tecniche, evento o altra circostanza irregolare che abbia o possa aver messo in pericolo la sicurezza e che non abbia causato un incidente o un inconveniente grave.

**▼ M4****ADR.OR.F.055 Sistema di segnalazione in materia di sicurezza**

- a) L'organizzazione responsabile della fornitura di AMS deve istituire e attuare un sistema di segnalazione in materia di sicurezza per il proprio personale.
- b) Nell'ambito del processo di cui alla norma ADR.OR.F.045, lettera b), punto 3), l'organizzazione responsabile della fornitura di AMS deve garantire che:
- (1) il proprio personale utilizzi il sistema di segnalazione in materia di sicurezza per la segnalazione obbligatoria di qualsiasi incidente, inconveniente grave ed evento;
  - (2) il sistema di segnalazione in materia di sicurezza possa essere utilizzato per la segnalazione spontanea di qualsiasi difetto, errore e pericolo per la sicurezza che potrebbero incidere sulla sicurezza.
- c) Il sistema di segnalazione in materia di sicurezza deve tutelare l'identità dell'informatore, incoraggiare la segnalazione spontanea e includere la possibilità che le segnalazioni possano essere presentate in forma anonima.
- d) L'organizzazione responsabile della fornitura di AMS deve:
- (1) registrare tutte le segnalazioni presentate;
  - (2) trasmettere le segnalazioni al gestore aeroportuale e, se del caso, al fornitore di servizi di traffico aereo;
  - (3) in collaborazione con il gestore aeroportuale, con il fornitore di servizi di traffico aereo o con entrambi, analizzare e valutare le segnalazioni per ovviare alle carenze in materia di sicurezza e individuare le tendenze;
  - (4) partecipare alle inchieste sulle segnalazioni condotte dal gestore aeroportuale, a seconda del caso;
  - (5) astenersi dall'attribuire colpe, in linea con i principi della «cultura di equità» (*just culture*).

**ADR.OR.F.060 Programmi di sicurezza**

L'organizzazione responsabile della fornitura di AMS deve partecipare ai programmi di sicurezza stabiliti dal gestore aeroportuale.

**ADR.OR.F.065 Requisiti del personale**

- a) L'organizzazione responsabile della fornitura di AMS deve:
- (1) nominare un dirigente responsabile che ha l'autorità di garantire che tutte le attività possano essere finanziate ed eseguite in conformità ai requisiti applicabili. Il dirigente responsabile deve essere responsabile dell'istituzione e del mantenimento di un sistema di gestione efficace;
  - (2) nominare una persona responsabile della gestione e della sorveglianza dei servizi operativi relativi alla gestione del piazzale;
  - (3) nominare una persona responsabile dello sviluppo, della manutenzione e della gestione quotidiana del sistema di gestione della sicurezza. Tale persona deve agire in modo indipendente da altri dirigenti all'interno dell'organizzazione, deve avere accesso diretto al dirigente responsabile e alla pertinente dirigenza per le questioni relative alla sicurezza e deve rispondere al dirigente responsabile;
  - (4) disporre di personale sufficiente e qualificato per i compiti e le attività pianificati, da svolgere in conformità ai requisiti applicabili;

**▼ M4**

- (5) assegnare un numero sufficiente di supervisori a funzioni e responsabilità definite, tenendo conto della struttura dell'organizzazione e del numero di addetti;
  - (6) garantire che il personale coinvolto nella fornitura di servizi di gestione del piazzale sia adeguatamente formato in conformità al programma di formazione.
- b) Nel caso in cui il gestore aeroportuale o il fornitore di servizi di traffico aereo fornisca parzialmente o esclusivamente i servizi di gestione del piazzale, esso deve garantire che i requisiti di cui alla lettera a) siano inclusi nell'attribuzione delle responsabilità definita all'interno dei propri sistemi di gestione.

**ADR.OR.F.075 Consumo di alcol, sostanze psicoattive e medicinali**

L'organizzazione responsabile della fornitura di AMS deve attuare le procedure stabilite dal gestore aeroportuale in conformità alla norma ADR.OR.C.045 per quanto riguarda il consumo di alcol, sostanze psicoattive e medicinali da parte del proprio personale coinvolto nella fornitura di servizi di gestione del piazzale.

**ADR.OR.F.080 Archiviazione dei documenti**

- a) L'organizzazione responsabile della fornitura di AMS deve istituire un sistema adeguato di archiviazione dei documenti che contempli tutte le sue attività svolte in conformità al regolamento (UE) 2018/1139 e agli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base di quest'ultimo.
- b) Il formato dei documenti deve essere specificato nel manuale del sistema di gestione.
- c) I documenti devono essere conservati con modalità che garantiscano la protezione da danneggiamento, alterazione e furto.
- d) I documenti devono essere conservati per almeno cinque anni, salvo le seguenti eccezioni:
  - (1) l'attuale dichiarazione deve essere conservata per tutta la durata della dichiarazione;
  - (2) gli accordi scritti con altre organizzazioni devono essere conservati fino a quando tali accordi sono in vigore;
  - (3) i rapporti di valutazione della sicurezza devono essere conservati per tutta la durata di vita del sistema, della procedura o dell'attività;
  - (4) i documenti relativi alla formazione, alle qualifiche e ai controlli di professionalità del personale devono essere conservati per almeno quattro anni dalla fine del relativo rapporto di lavoro o fino a quando l'autorità competente non abbia verificato la relativa area di attività.
- e) L'organizzazione responsabile della fornitura di AMS deve istituire e tenere un registro dei rischi.

**ADR.OR.F.085 Accordo formale tra l'organizzazione responsabile della fornitura di AMS e il gestore aeroportuale**

- a) L'organizzazione responsabile della fornitura di AMS deve avere un accordo formale con il gestore dell'aeroporto in cui intende fornire i servizi di gestione del piazzale.
- b) L'accordo deve essere concluso prima dell'inizio della fornitura del servizio.
- c) L'accordo formale deve comprendere almeno i seguenti elementi:
  - (1) la durata dell'accordo;

**▼ M4**

- (2) la definizione dell'area in cui saranno forniti i servizi di gestione del piazzale;
- (3) l'elenco dei servizi che saranno prestati dall'organizzazione responsabile della fornitura di AMS;
- (4) le modalità di scambio di informazioni operative tra il gestore aeroportuale e l'organizzazione responsabile della fornitura di AMS.

**ADR.OR.F.090 Accordo formale tra l'organizzazione responsabile della fornitura di AMS e il fornitore di servizi di traffico aereo**

- a) L'organizzazione responsabile della fornitura di AMS deve avere un accordo formale con il fornitore di servizi di traffico aereo dell'aeroporto in cui intende fornire i servizi di gestione del piazzale.
- b) L'accordo deve essere concluso prima dell'inizio della fornitura del servizio.
- c) L'accordo formale deve comprendere almeno i seguenti elementi:
  - (1) la durata dell'accordo;
  - (2) l'ambito dei servizi da fornire, compreso il coordinamento di autorizzazioni alla messa in moto, rullaggio e pushback degli aeromobili;
  - (3) i punti di trasferimento tra servizi di gestione del piazzale e fornitore di servizi di traffico aereo;
  - (4) le modalità di scambio di informazioni operative tra il fornitore di servizi di traffico aereo e l'organizzazione responsabile della fornitura di AMS;
  - (5) il coordinamento di autorizzazioni alla messa in moto, rullaggio e pushback degli aeromobili.

**ADR.OR.F.095 Manuale del sistema di gestione**

- a) L'organizzazione responsabile della fornitura di AMS deve:
  - (1) stabilire e mantenere un manuale del sistema di gestione;
  - (2) garantire che il proprio personale abbia facile accesso al manuale e sia a conoscenza di eventuali modifiche;
  - (3) previa consultazione del gestore aeroportuale e in coordinamento con quest'ultimo, fornire all'autorità competente le modifiche e le revisioni previste del manuale prima della data di entrata in vigore;
  - (4) rivedere il contenuto del manuale, garantire che esso sia aggiornato e modificato ogniqualvolta si renda necessario;
  - (5) inserire tutte le modifiche e le revisioni del manuale come richiesto dall'autorità competente;
  - (6) mettere le altre organizzazioni interessate a conoscenza delle modifiche che sono pertinenti per le loro funzioni;
  - (7) garantire che le informazioni riprese da altri documenti approvati e dalle relative modifiche siano correttamente riportate nel manuale;
  - (8) garantire che il manuale sia redatto in una lingua accettabile per l'autorità competente;
  - (9) garantire che tutto il personale sia in grado di leggere e comprendere la lingua in cui sono redatte le parti del manuale e di altri documenti connesse alle loro funzioni e responsabilità;

**▼ M4**

- (10) garantire che il manuale sia firmato dal dirigente responsabile dell'organizzazione;
  - (11) garantire che il manuale sia stampato o disponibile in formato elettronico e sia facile da rivedere;
  - (12) garantire che il manuale abbia un sistema per la gestione del controllo delle versioni che viene applicato e reso visibile nel manuale;
  - (13) garantire che il manuale osservi i principi dei fattori umani e sia organizzato in modo tale da facilitarne la preparazione, l'utilizzo e la revisione;
  - (14) conservare almeno una copia completa e aggiornata del manuale presso l'aeroporto in cui fornisce i servizi e metterla a disposizione dell'autorità competente a fini di ispezione.
- b) Il contenuto del manuale deve essere strutturato come segue:
- (1) parte generale;
  - (2) requisiti relativi alle qualifiche e sistema di gestione dell'organizzazione.
- c) Nel caso in cui il gestore aeroportuale o il fornitore di servizi di traffico aereo fornisca parzialmente o esclusivamente i servizi di gestione del piazzale, esso deve garantire che i pertinenti requisiti di cui alla lettera b) siano inclusi rispettivamente nel manuale dell'aeroporto o nel manuale delle operazioni di servizi di traffico aereo.

**ADR.OR.F.100 Requisiti di documentazione**

L'organizzazione responsabile della fornitura di AMS deve:

- a) mettere a disposizione del proprio personale operativo le parti del manuale dell'aeroporto relative alla fornitura di servizi di gestione del piazzale;
- b) mettere a disposizione qualsiasi altra documentazione richiesta dall'autorità competente e le relative modifiche;
- c) diffondere senza indugio istruzioni operative e altre informazioni.

**▼ B***ALLEGATO IV***Parte requisiti per le autorità — Aeroporti (Parte-ADR.OPS)**

## CAPO A — DATI AEROPORTUALI (ADR.OPS.A)

**ADR.OPS.A.005 Dati aeroportuali**

Il gestore aeroportuale deve, ove previsto:

- a) determinare, documentare e conservare i dati relativi all'aeroporto e ai servizi disponibili;
- b) fornire i dati relativi all'aeroporto e ai servizi disponibili agli utenti e ai pertinenti fornitori di servizi del traffico aereo e di informazione aeronautica.

**▼ M5****ADR.OPS.A.010 Requisiti di qualità dei dati**

Il gestore aeroportuale deve definire accordi formali con le organizzazioni con le quali scambia dati aeronautici o informazioni aeronautiche e deve garantire che:

- a) tutti i dati pertinenti all'aeroporto e ai servizi disponibili siano forniti con la qualità richiesta; i requisiti di qualità dei dati (DQR) siano rispettati al momento della creazione dei dati e mantenuti durante la trasmissione dei dati;
- b) l'accuratezza dei dati aeronautici sia quella specificata nel catalogo dei dati aeronautici;
- c) l'integrità dei dati aeronautici sia mantenuta per tutta la durata del trattamento dei dati, dalla creazione alla trasmissione, in base alla classificazione dell'integrità specificata nel catalogo dei dati aeronautici. Devono inoltre essere predisposte procedure in modo da:
  - 1) per quanto riguarda i dati di routine, evitare che i dati si corrompano durante il trattamento degli stessi;
  - 2) per quanto riguarda i dati essenziali, evitare che i dati si corrompano in una qualsiasi fase dell'intero processo e includere, se necessario, processi supplementari per fare fronte a rischi potenziali nell'architettura del sistema nel suo complesso, al fine di garantire l'integrità dei dati a tale livello;
  - 3) per quanto riguarda i dati critici, evitare che i dati si corrompano in una qualsiasi fase dell'intero processo e includere processi supplementari a garanzia dell'integrità, al fine di attenuare gli effetti delle anomalie individuate mediante l'analisi approfondita dell'architettura del sistema nel suo complesso in relazione a rischi potenziali per l'integrità dei dati;
- d) la risoluzione dei dati aeronautici sia commisurata all'effettiva accuratezza dei dati;
- e) i dati aeronautici siano tracciabili;
- f) i dati aeronautici siano tempestivi, tenendo conto di eventuali limitazioni del loro periodo di validità;
- g) i dati aeronautici siano completi;
- h) il formato dei dati forniti soddisfi i requisiti specificati.

**▼ B****ADR.OPS.A.015 Coordinamento tra gestori aeroportuali e fornitori di servizi d'informazione aeronautica**

- a) Per garantire che i fornitori di servizi di informazione aeronautica ottengano informazioni per consentire loro di fornire informazioni aggiornate prima del volo e soddisfare la necessità di informazioni durante il volo, il gestore aeroportuale deve adottare le disposizioni necessarie per comunicare ai pertinenti fornitori di servizi di informazione aeronautica, con un ritardo minimo, le seguenti informazioni:
- 1) informazioni sulle condizioni dell'aeroporto, rimozione di aeromobili immobilizzati, sistemi di salvataggio e antincendio e sistemi di avvicinamento con indicatore ottico di pendenza;
  - 2) lo status operativo di impianti associati, servizi e strumenti di ausilio alla navigazione nell'aeroporto;
  - 3) eventuali altre informazioni considerate di rilevanza operativa.
- b) Prima di apportare modifiche al sistema di navigazione aerea, il gestore aeroportuale deve tenere debitamente conto dei tempi necessari ai pertinenti servizi di informazione aeronautica per la preparazione, la produzione e la pubblicazione dei relativi materiali da pubblicare.

**▼ M5****ADR.OPS.A.020 Sistemi di riferimento comuni**

Ai fini della navigazione aerea, i gestori aeroportuali devono utilizzare:

- a) il sistema geodetico mondiale - 1984 (WGS-84) quale sistema di riferimento orizzontale;
- b) il dato di livello medio del mare (MSL) quale sistema di riferimento verticale;
- c) il calendario gregoriano e il tempo universale coordinato (UTC) quali sistemi di riferimento temporale.

**ADR.OPS.A.025 Rilevamento di errori e autenticazione dei dati**

Al momento della creazione, del trattamento o della trasmissione dei dati ai fornitori di servizi di informazioni aeronautiche (AIS), i gestori aeroportuali devono:

- a) garantire che durante la trasmissione e l'archiviazione dei dati aeronautici vengano impiegate tecniche digitali di rilevamento di errori dei dati al fine di supportare i livelli applicabili di integrità dei dati;
- b) garantire che il trasferimento dei dati aeronautici sia sottoposto a un adeguato processo di autenticazione, che confermi ai destinatari che i dati o le informazioni sono stati trasmessi da una fonte autorizzata.

**ADR.OPS.A.030 Catalogo dei dati aeronautici**

Al momento della creazione, del trattamento o della trasmissione dei dati ai fornitori di AIS, i gestori aeroportuali devono garantire che i dati aeronautici di cui all'allegato III, appendice 1 (parte-ATM/ANS.OR), del regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 della Commissione<sup>(1)</sup> siano conformi alle specifiche del catalogo dei dati.

<sup>(1)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 della Commissione, del 1° marzo 2017, che stabilisce i requisiti comuni per i fornitori di servizi di gestione del traffico aereo e di navigazione aerea e di altre funzioni della rete di gestione del traffico aereo e per la loro sorveglianza, che abroga il regolamento (CE) n. 482/2008 e i regolamenti di esecuzione (UE) n. 1034/2011, (UE) n. 1035/2011 e (UE) 2016/1377 e che modifica il regolamento (UE) n. 677/2011 (GU L 62 dell'8.3.2017, pag. 1).

**▼ M5****ADR.OPS.A.035 Convalida e verifica dei dati**

Al momento della creazione, del trattamento o della trasmissione dei dati ai fornitori di AIS, i gestori aeroportuali devono garantire che siano impiegate tecniche di convalida e verifica in modo che i dati aeronautici soddisfino i DQR associati. Inoltre:

- a) la verifica deve garantire che i dati aeronautici ricevuti non siano corrotti e che il loro trattamento non provochi la corruzione degli stessi;
- b) i dati aeronautici e le informazioni aeronautiche inseriti manualmente devono essere sottoposti a una verifica indipendente volta a rilevare eventuali errori che possano essere stati introdotti;
- c) quando si utilizzano dati aeronautici per ottenere o calcolare nuovi dati aeronautici, i dati iniziali devono essere verificati e convalidati, tranne nei casi in cui sono forniti da una fonte autorevole.

**ADR.OPS.A.040 Requisiti relativi al trattamento degli errori**

Il gestore aeroportuale deve garantire che:

- a) gli errori individuati durante la creazione dei dati e dopo la loro trasmissione siano trattati, corretti o risolti;
- b) sia data la precedenza alla gestione degli errori riscontrati nei dati aeronautici critici ed essenziali.

**ADR.OPS.A.045 Metadati**

Il gestore aeroportuale deve garantire che i metadati includano almeno:

- a) l'identificazione delle organizzazioni o delle entità che intervengono in qualsiasi operazione di creazione, trasmissione o manipolazione di dati aeronautici;
- b) le operazioni eseguite;
- c) la data e l'ora di esecuzione delle operazioni.

**ADR.OPS.A.050 Trasmissione dei dati**

Il gestore aeroportuale deve garantire che i dati aeronautici siano trasmessi per via elettronica.

**ADR.OPS.A.055 Strumenti e software**

Al momento della creazione, del trattamento o della trasmissione dei dati aeronautici ai fornitori di AIS, il gestore aeroportuale deve garantire che gli strumenti e i software utilizzati per supportare o automatizzare i processi relativi ai dati aeronautici svolgano le loro funzioni senza causare ripercussioni negative sulla qualità dei dati aeronautici.

**ADR.OPS.A.057 Creazione di NOTAM**

a) Il gestore aeroportuale deve:

- 1) istituire e attuare procedure in base alle quali esso crea un NOTAM emesso dal fornitore di servizi di informazioni aeronautiche competente:
  - i) che contenga informazioni relative all'istituzione, allo stato o alla modifica di impianti, servizi, procedure aeronautiche o relative a condizioni di pericolo per la navigazione aerea, la cui conoscenza tempestiva è essenziale per il personale coinvolto nelle operazioni di volo;
  - ii) che contenga informazioni di carattere temporaneo e di breve durata oppure che riguardi modifiche permanenti, o modifiche temporanee di lunga durata, rilevanti dal punto di vista operativo, con breve preavviso, salvo il caso in cui la mole di testi e/o grafici sia elevata;

**▼ M5**

- 2) designare il personale dell'aeroporto, che ha completato con successo una formazione pertinente e ha dimostrato la propria competenza, addetto alla creazione di NOTAM e alla fornitura di informazioni pertinenti ai fornitori di servizi di informazioni aeronautiche con i quali ha concluso accordi;
  - 3) garantire che tutti gli altri membri del personale dell'aeroporto i cui compiti comportano l'uso di NOTAM abbiano completato con successo una formazione pertinente e abbiano dimostrato la propria competenza in tal senso.
- b) Il gestore aeroportuale deve creare un NOTAM quando è necessario fornire le seguenti informazioni:
- 1) apertura o chiusura di aeroporti, eliporti o piste oppure modifiche di rilievo del loro funzionamento;
  - 2) istituzione o cancellazione di servizi aeroportuali oppure modifiche di rilievo del funzionamento di tali servizi;
  - 3) istituzione o cancellazione di servizi di radionavigazione e di comunicazione bordo/terra di cui è responsabile il gestore aeroportuale, oppure modifiche di rilievo della capacità operativa di tali servizi;
  - 4) indisponibilità di sistemi di backup e di sistemi secondari avente un impatto operativo diretto;
  - 5) adozione, ritiro o modifiche di rilievo di aiuti visivi;
  - 6) interruzione o ripristino del funzionamento di componenti importanti dei sistemi di illuminazione degli aeroporti;
  - 7) istituzione, cancellazione o modifiche di rilievo delle procedure per servizi di radionavigazione di cui è responsabile il gestore aeroportuale;
  - 8) insorgenza o correzione di difetti o impedimenti gravi nell'area di manovra;
  - 9) modifiche e limitazioni riguardanti la disponibilità di carburante, olio e ossigeno;
  - 10) adozione, ritiro o ripristino di fari di pericolo che segnalano gli ostacoli alla navigazione aerea;
  - 11) emissioni laser previste, spettacoli che prevedano l'uso di laser e uso di fari di ricerca nelle vicinanze degli aeroporti, qualora compromettano la visione notturna dei piloti;
  - 12) comparsa o eliminazione di ostacoli alla navigazione aerea nelle aree di decollo, di salita, di mancato avvicinamento, di avvicinamento e sulla striscia di sicurezza della pista o modifiche degli ostacoli esistenti;
  - 13) modifiche della categoria dei servizi di soccorso e antincendio di aeroporti o eliporti;
  - 14) presenza o rimozione di condizioni di pericolo dovute a neve, neve mista ad acqua, ghiaccio, materiale radioattivo, sostanze chimiche tossiche, depositi di cenere vulcanica o acqua nell'area di movimento, oppure modifiche di rilievo di tali condizioni;

**▼ M5**

- 15) presenza di una pista, o di una parte di pista, scivolosa e bagnata;
  - 16) indisponibilità di una pista dovuta a lavori relativi alla segnaletica orizzontale; o informazioni sul tempo necessario per ripristinare la disponibilità della pista, se le attrezzature utilizzate per tali lavori possono essere rimosse, qualora necessario;
  - 17) presenza di pericoli che hanno ripercussioni sulla navigazione aerea, tra cui la presenza di fauna selvatica, ostacoli, spettacoli e eventi di rilievo.
- c) Ai fini della lettera b), il gestore aeroportuale deve garantire che:
- 1) i NOTAM siano creati con congruo anticipo per permettere alle parti interessate di prendere i provvedimenti necessari, tranne nei casi di inefficienza, rilascio di materiale radioattivo, sostanze chimiche tossiche e altri eventi che non possono essere previsti;
  - 2) i NOTAM che notificano casi di inefficienza di impianti, servizi e ausili alla navigazione aerea di un aeroporto indichino la durata stimata del periodo di inefficienza o la data e l'ora in cui è previsto il ripristino del servizio;
  - 3) entro tre mesi dall'emissione di un NOTAM permanente, le informazioni contenute nel NOTAM siano inserite nei prodotti di informazioni aeronautiche interessati;
  - 4) entro tre mesi dall'emissione di un NOTAM temporaneo di lunga durata, le informazioni contenute nel NOTAM siano inserite in un supplemento AIP;
  - 5) sia creato un NOTAM sostitutivo, quando un NOTAM con una scadenza stimata della validità supera inaspettatamente i tre mesi, a meno che non si preveda che tale condizione sussista per un ulteriore periodo superiore a tre mesi; in tal caso, il gestore aeroportuale deve garantire che le informazioni siano pubblicate in un supplemento AIP.
- d) Il gestore aeroportuale deve inoltre garantire che:
- 1) ad eccezione di quanto previsto alla lettera d), punto 4), ciascun NOTAM da esso creato contenga le informazioni applicabili secondo l'ordine indicato nel formato NOTAM di cui all'appendice 1 del presente allegato;
  - 2) il testo dei NOTAM sia redatto servendosi dei significati o della fraseologia abbreviata uniforme assegnata al codice NOTAM dell'ICAO, integrati da abbreviazioni dell'ICAO, indicatori, identificatori, designatori, nominativi radio, frequenze, cifre e linguaggio chiaro;
  - 3) i NOTAM siano creati in lingua inglese o nella lingua nazionale, come concordato con il fornitore dei servizi di informazioni aeronautiche competente;
  - 4) le informazioni riguardanti neve, neve mista ad acqua, ghiaccio, gelo, acque stagnanti o acqua associata a neve, neve mista ad acqua, ghiaccio o gelo nell'area di movimento siano diffuse mediante SNOWTAM contenente le informazioni secondo l'ordine indicato nel formato SNOWTAM di cui all'appendice 2 del presente allegato;
  - 5) nel caso in cui si verifichi un errore in un NOTAM, al suo posto venga creato un NOTAM sostitutivo recante un nuovo numero, oppure il NOTAM sbagliato sia annullato e sia emesso un nuovo NOTAM;
  - 6) in caso di creazione di un NOTAM che annulla o sostituisce un NOTAM precedente:
    - a) la serie e il numero/l'anno del NOTAM precedente siano indicati;
    - b) gli indicatori di località e l'oggetto di entrambi i NOTAM siano gli stessi;

**▼ M5**

- 7) un nuovo NOTAM annulli o sostituisca un solo NOTAM;
  - 8) ciascun NOTAM creato abbia come oggetto un solo argomento e una sola condizione;
  - 9) ciascun NOTAM creato sia quanto più breve possibile e compilato in modo che il suo significato sia chiaro senza bisogno di riferirsi ad altri documenti;
  - 10) un NOTAM creato contenente informazioni permanenti o temporanee di lunga durata contenga riferimenti adeguati all'AIP o al relativo supplemento;
  - 11) l'indicatore di località ICAO incluso nel testo di un NOTAM che è stato creato per un determinato aeroporto corrisponda a quello riportato alla voce «Indicatori di località». Non devono essere utilizzate forme abbreviate di tali indicatori.
- e) A seguito della pubblicazione di un NOTAM che ha provveduto a creare, il gestore aeroportuale deve rivederne il contenuto per garantirne la correttezza e deve garantire la diffusione delle informazioni a tutto il personale aeroportuale interessato e alle organizzazioni competenti presso l'aeroporto.
- f) Il gestore aeroportuale deve mantenere la documentazione:
- 1) dei NOTAM che ha creato e di quelli che sono stati emessi;
  - 2) relativa all'attuazione della lettera a), punti 2) e 3).

**ADR.OPS.A.060 Segnalazione di contaminanti sulla superficie**

Il gestore aeroportuale deve segnalare ai servizi di informazioni aeronautiche e ai servizi di traffico aereo le questioni di importanza operativa che influiscono sulle operazioni degli aeromobili e degli aeroporti nell'area di movimento, in particolare per quanto riguarda la presenza di:

- a) acqua;
- b) neve;
- c) neve mista ad acqua;
- d) ghiaccio;
- e) gelo;
- f) sostanze chimiche liquide antighiaccio (*anti-icing*) o sghiaccianti (*de-icing*) o altri agenti contaminanti;
- g) banchi e cumuli di neve.

**ADR.OPS.A.065 Segnalazione delle condizioni della superficie della pista**

- a) Il gestore aeroportuale deve segnalare le condizioni della superficie della pista su ciascun terzo della pista mediante un rapporto sulle condizioni della pista (RCR). Il rapporto deve includere un codice delle condizioni della pista (RWYCC) utilizzando i numeri da 0 a 6, la copertura e la profondità del contaminante e una descrizione che utilizzi i seguenti termini:
- 1) COMPACTED SNOW (neve compatta);
  - 2) DRY (asciutta);
  - 3) DRY SNOW (neve secca);
  - 4) DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW (neve secca sopra neve compatta);
  - 5) DRY SNOW ON TOP OF ICE (neve secca sopra ghiaccio);
  - 6) FROST (gelo);
  - 7) ICE (ghiaccio);
  - 8) SLIPPERY WET (scivolosa e bagnata);
  - 9) SLUSH (neve mista ad acqua);
  - 10) SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY (pista invernale appositamente preparata);

**▼ M5**

- 11) STANDING WATER (acque stagnanti);
  - 12) WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW (acqua sopra neve compatta);
  - 13) WET (bagnata);
  - 14) WET ICE (ghiaccio bagnato);
  - 15) WET SNOW (neve bagnata);
  - 16) WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW (neve bagnata sopra neve compatta);
  - 17) WET SNOW ON TOP OF ICE (neve bagnata sopra ghiaccio);
  - 18) CHEMICALLY TREATED (trattata chimicamente);
  - 19) LOOSE SAND (sabbia sparsa).
- b) Le segnalazioni devono iniziare quando si verifica una modifica significativa delle condizioni della superficie della pista dovuta a acqua, neve, neve mista ad acqua, ghiaccio o gelo.
- c) Le segnalazioni devono continuare a riflettere le modifiche significative delle condizioni della superficie della pista fino a quando la pista non sarà più contaminata. Al verificarsi di quest'ultima situazione, il gestore aeroportuale deve emettere un RCR che indichi che la pista è asciutta o bagnata, a seconda dei casi.
- d) Le misurazioni dell'aderenza non devono essere segnalate.
- e) Se una pista pavimentata o una parte di essa è scivolosa e bagnata, il gestore aeroportuale deve mettere tale informazione a disposizione degli utenti dell'aeroporto interessati mediante la creazione di un NOTAM e deve descrivere l'ubicazione della parte interessata.

**▼ M6****ADR.OPS.A.070 Informazioni sul sistema di illuminazione dell'aeroporto**

Il gestore aeroportuale deve comunicare ai servizi di informazione aeronautica le informazioni sulle parti del sistema di illuminazione dell'aeroporto in cui le unità di illuminazione sono luci a diodi a emissione luminosa (LED).

**ADR.OPS.A.075 Carte**

Il gestore aeroportuale deve garantire, direttamente o tramite accordi con terzi, che le carte relative all'aeroporto siano pubblicate nelle AIP dal fornitore di servizi di informazione aeronautica.

**ADR.OPS.A.080 Informazioni sui radioaiuti alla navigazione e all'atterraggio**

- a) Il gestore aeroportuale deve garantire, direttamente o tramite accordi con terzi, che ai servizi di informazione aeronautica siano fornite le informazioni sui radioaiuti alla navigazione e all'atterraggio associati all'avvicinamento strumentale e alle procedure in area terminale presso l'aeroporto.
- b) Le informazioni di cui alla lettera a) devono includere almeno:
- 1) il tipo di aiuto;
  - 2) la variazione magnetica al grado più vicino, se del caso;
  - 3) il tipo di operazione supportata per ILS/MLS/GLS, GNSS di base e SBAS;
  - 4) la classificazione per l'ILS;
  - 5) la classificazione della struttura e designazione del tipo di avvicinamento per il GBAS;
  - 6) per VOR/ILS/MLS anche la declinazione della stazione al grado più vicino utilizzata per la messa a punto tecnica dell'aiuto;

**▼ M6**

- 7) identificativo, se necessario;
- 8) frequenza/e, numero/i del canale o dei canali, fornitore del servizio e identificatore/i della traiettoria di riferimento (RPI), se del caso;
- 9) orario di servizio, se del caso;
- 10) coordinate geografiche in gradi, minuti, secondi e decimi di secondo della posizione dell'antenna trasmittente, se del caso;
- 11) altitudine dell'antenna trasmittente del DME ai 30 m (100 ft) più vicini e dell'apparato di precisione misuratore di distanza (DME/P) ai 3 m (10 ft) più vicini, altitudine del punto di riferimento del GBAS al metro o al piede più vicino e altezza dell'ellissoide del punto al metro o al piede più vicino; per SBAS, altezza dell'ellissoide del punto di atterraggio sulla soglia pista (LTP) o del punto fittizio sulla soglia (FTP) al metro o al piede più vicino;
- 12) raggio del volume del servizio dal punto di riferimento del GBAS al chilometro o al miglio nautico più vicino; e
- 13) osservazioni.

**ADR.OPS.A.085 Informazioni sulla penetrazione della VSS (Visual Segment Surface)**

Il gestore aeroportuale deve garantire, direttamente o tramite accordi con terzi, che ai servizi di informazioni aeronautiche siano fornite informazioni sulla penetrazione della VSS, compresi i minimi di procedura e le procedure interessate.

**▼ B****CAPO B — SERVIZI OPERATIVI AEROPORTUALI, IMPIANTI E INSTALLAZIONI (ADR.OPS.B)****ADR.OPS.B.001 Fornitura di servizi**

I servizi di cui al capo B del presente allegato sono forniti nell'aeroporto dal gestore aeroportuale direttamente o indirettamente.

**▼ M5****ADR.OPS.B.003 Passaggio di consegne per le attività — fornitura di informazioni operative**

- a) Il gestore aeroportuale deve istituire e attuare procedure in merito al passaggio di consegne per le attività operative tra i membri del personale che partecipano al funzionamento e alla manutenzione dell'aeroporto, al fine di garantire che tutto il nuovo personale che entra in servizio riceva informazioni operative relative ai propri compiti.
- b) Il gestore aeroportuale deve istituire e attuare procedure per fornire alle organizzazioni che operano o prestano servizi presso l'aeroporto informazioni operative relative all'aeroporto che possano avere ripercussioni sull'esecuzione dei compiti del personale di tali organizzazioni.

**▼ B****ADR.OPS.B.005 Pianificazione di emergenza per l'aeroporto**

Il gestore aeroportuale dispone e attua un piano di emergenza per l'aeroporto che:

- a) è commisurato alle operazioni degli aeromobili e alle altre attività svolte nell'aeroporto;
- b) prevede il coordinamento delle organizzazioni appropriate in risposta a una emergenza che si verifichi in un aeroporto o nelle sue vicinanze; e
- c) contiene procedure per la verifica periodica dell'adeguatezza del piano e per il riesame dei risultati al fine di migliorarne l'efficacia.

**▼ B****ADR.OPS.B.010 Servizi di salvataggio e antincendio**

- a) Il gestore aeroportuale assicura che:
- 1) siano forniti impianti, equipaggiamenti e servizi di salvataggio e antincendio nell'aeroporto;
  - 2) siano tempestivamente disponibili equipaggiamenti adeguati, agenti antincendio e personale in numero sufficiente;
  - 3) il personale addetto al servizio di salvataggio e antincendio è adeguatamente addestrato, equipaggiato e qualificato per operare in ambito aeroportuale; e
  - 4) il personale addetto ai servizi di salvataggio e antincendio incaricato di intervenire in situazioni di emergenza aerea dimostra di possedere l'idoneità fisica necessaria per svolgere in maniera soddisfacente le proprie funzioni, tenendo conto del tipo di attività.
- b) Il gestore aeroportuale stabilisce e attua un programma di addestramento per il personale che partecipa ai servizi di salvataggio e antincendio dell'aeroporto.

**▼ M5**

- c) Il programma di addestramento deve essere condotto in conformità alla norma ADR.OR.D.017, con le seguenti eccezioni:
- 1) la formazione periodica deve includere una formazione teorica e un addestramento pratico continuo;
  - 2) i controlli di professionalità devono essere condotti a intervalli non superiori a 12 mesi dal completamento della formazione iniziale.
- d) La formazione del personale addetto al servizio di salvataggio e antincendio deve essere concepita in modo da impartire le conoscenze fondamentali e le abilità pratiche relative all'esecuzione dei loro compiti.
- e) La riduzione temporanea del livello di protezione dei servizi di salvataggio e antincendio dell'aeroporto, dovuta a circostanze impreviste, non richiede la preventiva approvazione dell'autorità competente.

**▼ B****ADR.OPS.B.015 Sorveglianza e controllo dell'area di movimento e relative infrastrutture**

- a) Il gestore aeroportuale verifica le condizioni dell'area di movimento e lo status operativo delle relative infrastrutture e riferisce su questioni di rilevanza operativa, siano esse di natura temporanea o permanente, ai pertinenti fornitori di servizi del traffico aereo e fornitori di servizi di informazione aeronautica.
- b) Il gestore aeroportuale effettua ispezioni regolari dell'area di movimento e delle relative infrastrutture.

**▼ M5****ADR.OPS.B.016 Programma di controllo dei detriti di oggetti estranei**

- a) Il gestore aeroportuale deve istituire e attuare un programma di controllo dei detriti di oggetti estranei (FOD) e richiedere alle organizzazioni che operano o prestano servizi presso l'aeroporto di partecipare a tale programma.
- b) Nell'ambito del programma di controllo dei FOD, il gestore aeroportuale deve:
- 1) garantire che il personale sia a conoscenza del programma e vi partecipi e che tale personale abbia completato con successo una formazione pertinente e abbia dimostrato la propria competenza;
  - 2) istituire e attuare misure volte ad evitare che si generino dei FOD;

**▼ M5**

- 3) istituire e attuare procedure volte a:
- i) rilevare i FOD, anche mediante il monitoraggio e l'ispezione dell'area di movimento o delle aree adiacenti conformemente a un programma di ispezione e ogni volta che tale ispezione è necessaria a causa di attività, fenomeni atmosferici o eventi che possono aver portato alla generazione di FOD;
  - ii) rimuovere, contenere e smaltire prontamente i FOD e fornire tutti i pertinenti mezzi necessari;
  - iii) informare il prima possibile gli operatori degli aeromobili nel caso di parti aeromobili identificate;

**▼ C1**

- 4) raccogliere e analizzare dati e informazioni per individuare le fonti dei FOD e il loro andamento e per attuare misure correttive e/o preventive per migliorare l'efficacia del programma.

**▼ B****ADR.OPS.B.020 Riduzione del rischio di impatto con fauna selvatica**

Il gestore aeroportuale deve:

- a) valutare il pericolo rappresentato dalla fauna selvatica nell'aeroporto e nelle zone limitrofe;
- b) individuare strumenti e procedure per minimizzare il rischio di collisioni fra aeromobili e fauna selvatica nell'aeroporto; e
- c) notificare all'autorità competente se da un esame della presenza di fauna selvatica risultino situazioni nelle vicinanze dell'aeroporto che comportano un pericolo correlato alla presenza di fauna selvatica.

**▼ M5****ADR.OPS.B.024 Autorizzazione dei conducenti di veicoli**

- a) Ad eccezione di quanto previsto alla lettera d), per la guida di un veicolo su qualsiasi parte dell'area di movimento o su altre aree operative di un aeroporto è necessaria un'autorizzazione rilasciata al conducente dal gestore di tale aeroporto. L'autorizzazione alla guida deve essere rilasciata a una persona che:
  - 1) sia incaricata di compiti per cui è necessario guidare in tali aree;
  - 2) sia in possesso di una patente di guida valida e di qualsiasi altra patente necessaria per la guida di veicoli speciali;
  - 3) abbia completato con successo un programma pertinente di formazione alla guida e abbia dimostrato la propria competenza conformemente alla lettera b);
  - 4) abbia dimostrato le proprie competenze linguistiche in conformità alla norma ADR.OPS.B.029, se tale persona intende guidare un veicolo sull'area di manovra;
  - 5) abbia ricevuto dal suo datore di lavoro una formazione sull'uso del veicolo destinato a operare presso l'aeroporto.
- b) Il gestore aeroportuale deve istituire e attuare un programma di formazione alla guida per i conducenti che operano sul piazzale o su altre aree operative, ad eccezione dell'area di manovra, e uno per i conducenti che operano sull'area di manovra. Il programma di formazione deve:
  - 1) essere adeguato alle caratteristiche e al funzionamento dell'aeroporto, alle funzioni del conducente, ai compiti da svolgere e alle aree dell'aeroporto sulle quali i conducenti possono essere autorizzati a operare;

**▼ M5**

- 2) comprendere:
  - i) una formazione teorica e pratica di durata adeguata, almeno nei seguenti ambiti:
    - A) quadro normativo e responsabilità personali;
    - B) norme sui veicoli, requisiti operativi e procedure operative dell'aeroporto;
    - C) comunicazioni;
    - D) radiotelegrafia, per i conducenti che operano nell'area di manovra;
    - E) prestazioni umane;
    - F) familiarizzazione con l'ambiente operativo;
  - ii) la valutazione delle competenze dei conducenti.
- c) L'autorizzazione alla guida rilasciata in conformità alla lettera a) deve indicare in quali parti dell'area di movimento o delle altre aree operative il conducente può guidare e deve rimanere valida fintanto che:
  - 1) sono rispettati i requisiti di cui alla lettera a), punti 1) e 2);
  - 2) il titolare dell'autorizzazione alla guida:
    - i) segue e completa con successo la formazione e i controlli di professionalità conformemente alla norma ADR.OR.D.017, lettere f) e g);
    - ii) se del caso, continua a dimostrare le competenze linguistiche richieste conformemente alla norma ADR.OPS.B.029.
- d) In deroga alla lettera a), il gestore aeroportuale può consentire temporaneamente a una persona di guidare un veicolo sull'area di movimento o su altre aree operative se:
  - 1) tale persona è in possesso di una patente di guida valida e di qualsiasi altra patente necessaria per la guida di veicoli speciali;
  - 2) tale veicolo è scortato da un veicolo guidato da un conducente autorizzato conformemente alla lettera a).
- e) Il gestore aeroportuale deve:
  - 1) istituire un sistema e attuare procedure per:
    - i) rilasciare le autorizzazioni alla guida e consentire temporaneamente la guida di veicoli;
    - ii) garantire che i conducenti ai quali è stata rilasciata un'autorizzazione alla guida continuano a rispettare le disposizioni di cui alla lettera c), punti 1) e 2);
    - iii) monitorare la conformità dei conducenti ai requisiti di guida applicabili presso l'aeroporto e adottare misure appropriate, comprese la sospensione e la revoca delle autorizzazioni alla guida o dei permessi temporanei di guida di un veicolo;
  - 2) mantenere la pertinente documentazione.

---

**ADR.OPS.B.026 Autorizzazione dei veicoli**

- a) Per l'esercizio di un veicolo sull'area di movimento o su altre aree operative è necessaria un'autorizzazione rilasciata dal gestore aeroportuale. L'autorizzazione può essere rilasciata se il veicolo è utilizzato in attività relative al funzionamento dell'aeroporto e:
  - 1) se è efficiente e idoneo all'operazione prevista;

**▼ M5**

- 2) se è conforme ai requisiti di marcatura e illuminazione di cui alla norma ADR.OPS.B.080;
  - 3) se è dotato di una radio che consente la comunicazione bidirezionale sulla frequenza appropriata dei servizi di traffico aereo e su qualsiasi altra frequenza necessaria, se è destinato ad operare in una delle seguenti aree:
    - i) l'area di manovra;
    - ii) le altre aree operative in cui è necessaria la comunicazione con l'ente dei servizi di traffico aereo o con altri enti operativi dell'aeroporto;
  - 4) se è dotato di un transponder o di un'altra apparecchiatura a supporto della sorveglianza, qualora sia destinato a operare sull'area di manovra e l'aeroporto sia dotato di una guida ai movimenti di superficie e di un sistema di controllo che richieda l'uso di un transponder o di un'altra apparecchiatura a supporto della sorveglianza installati sui veicoli.
- b) Il gestore aeroportuale deve limitare il numero di veicoli autorizzati ad operare sull'area di movimento e in altre aree operative al numero minimo necessario per il funzionamento sicuro ed efficiente dell'aeroporto.
- c) L'autorizzazione rilasciata conformemente alla lettera a) deve:
- 1) specificare le parti dell'area di movimento o delle altre aree operative in cui il veicolo può operare;
  - 2) rimanere valida fintanto che sono soddisfatti i requisiti di cui alla lettera a).
- d) Il gestore aeroportuale assegna un nominativo radio ai veicoli autorizzati, conformemente alla lettera a), a operare presso l'aeroporto, se tali veicoli hanno l'obbligo di essere dotati di apparecchiature radio. Il nominativo radio assegnato ai veicoli:
- 1) non deve causare confusione circa la sua identità;
  - 2) deve essere adeguato alla sua funzione;
  - 3) per i veicoli che operano nell'area di manovra, deve essere coordinato con l'ente dei servizi di traffico aereo e distribuito alle pertinenti organizzazioni presso l'aeroporto.
- e) In deroga alla lettera a), il gestore aeroportuale può consentire:
- 1) a un veicolo autorizzato in conformità alla lettera a), punti 1) e 2), che non è dotato di apparecchiature radio a norma della lettera a), punto 3), né di un transponder o di altre apparecchiature a supporto della sorveglianza di cui alla lettera a), punto 4), di operare occasionalmente nelle aree di cui alla lettera a), punti 3) e 4), a condizione che:
    - i) tale veicolo sia scortato, in ogni momento, da un veicolo autorizzato che soddisfi i requisiti di cui alla lettera a), punto 3) e, se necessario, di cui alla lettera a), punto 4);
    - ii) il veicolo che provvede alla scorta sia conforme ai requisiti di marcatura e illuminazione di cui alla norma ADR.OPS.B.080;
    - iii) le procedure in bassa visibilità non siano in vigore se il veicolo scortato deve operare nell'area di manovra;
  - 2) l'ingresso temporaneo di un veicolo nell'aeroporto e il suo esercizio nell'area di movimento o in altre aree operative, alle seguenti condizioni:
    - a) a seguito di un'ispezione visiva di tale veicolo si è determinato che le sue condizioni non pregiudicano la sicurezza;

**▼ M5**

- b) il veicolo è scortato, in ogni momento, da un veicolo autorizzato che:
  - i) soddisfa i requisiti di cui alla lettera a), punto 3) e, se necessario, di cui alla lettera a), punto 4), quando opera nelle aree di cui alla lettera a), punti 3) e 4);
  - ii) è conforme ai requisiti di marcatura e illuminazione di cui alla norma ADR.OPS.B.080;
- c) le procedure in bassa visibilità non siano in vigore se il veicolo deve operare nell'area di manovra.
- f) Il gestore aeroportuale deve:
  - 1) istituire e attuare procedure volte a:
    - i) rilasciare le autorizzazioni dei veicoli e consentire temporaneamente l'ingresso nell'aeroporto e l'esercizio dei veicoli;
    - ii) assegnare nominativi radio ai veicoli;
    - iii) monitorare la conformità dei veicoli alla norma ADR.OPS.B.026 e adottare misure appropriate, comprese la sospensione e la revoca delle autorizzazioni dei veicoli o dei permessi temporanei di operare un veicolo;
  - 2) mantenere la pertinente documentazione.

**ADR.OPS.B.027 Esercizio dei veicoli**

- a) Il conducente di un veicolo sull'area di manovra deve operare il veicolo:
  - 1) esclusivamente secondo le modalità autorizzate dall'ente dei servizi di traffico aereo e conformemente alle istruzioni impartite da tale ente;
  - 2) conformemente a tutte le istruzioni obbligatorie trasmesse mediante la segnaletica orizzontale e verticale, salvo diversa autorizzazione dell'ente dei servizi di traffico aereo;
  - 3) conformemente a tutte le istruzioni obbligatorie trasmesse mediante le luci.
- b) Il conducente di un veicolo sull'area di manovra deve operare il veicolo conformemente alle seguenti regole:
  - 1) i veicoli di emergenza che procedono per assistere un aeromobile in pericolo devono avere la precedenza su tutto l'altro traffico di superficie;
  - 2) fatte salve le disposizioni del punto 1):
    - i) i veicoli, inclusi quelli con un aeromobile al traino, devono dare la precedenza agli aeromobili in fase di atterraggio, decollo, rullaggio;
    - ii) i veicoli che non hanno un aeromobile al traino devono dare la precedenza ai veicoli con un aeromobile al traino;
    - iii) i veicoli che non hanno un aeromobile al traino devono dare la precedenza ad altri veicoli che non hanno un aeromobile al traino conformemente alle istruzioni dell'ente dei servizi di traffico aereo;
    - iv) indipendentemente da quanto previsto nelle disposizioni dei punti i), ii) e iii), i veicoli, inclusi quelli con un aeromobile al traino, devono rispettare le istruzioni emesse dall'ente dei servizi di traffico aereo.
- c) Il conducente di un veicolo dotato di apparecchiature radio che intende operare o che opera sull'area di manovra deve:
  - 1) stabilire una comunicazione radio bidirezionale soddisfacente con l'ente dei servizi di traffico aereo sulla frequenza appropriata dei servizi di traffico aereo prima di entrare nell'area di manovra e mantenere un ascolto radio continuo sulla frequenza assegnata;

**▼ M5**

- 2) prima di entrare nell'area di manovra, ottenere l'autorizzazione dall'ente dei servizi di traffico aereo e operare esclusivamente secondo le modalità autorizzate dall'ente dei servizi di traffico aereo. Nonostante tale autorizzazione, l'ingresso in una pista o in una striscia di sicurezza della pista o una modifica dell'operazione autorizzata devono essere soggetti a un'ulteriore autorizzazione specifica da parte dell'ente dei servizi di traffico aereo;
  - 3) effettuare il read-back al personale dei servizi di traffico aereo delle parti delle istruzioni relative alla sicurezza che sono trasmesse a voce. Deve essere sempre effettuato il read-back delle istruzioni di entrare in qualsiasi pista, via di rullaggio o striscia di sicurezza della pista, di attendere in prossimità delle stesse, di attraversarle o di operare sulle stesse;
  - 4) effettuare il read-back al personale dei servizi di traffico aereo o confermare la ricezione di istruzioni diverse da quelle di cui al punto 3), in modo da indicare chiaramente che tali istruzioni sono state comprese e che saranno rispettate.
- d) Il conducente di un veicolo che opera nell'area di manovra deve, in caso di dubbi sulla posizione del veicolo rispetto all'area di manovra:
- 1) informare l'ente dei servizi di traffico aereo in merito alle circostanze, compresa l'ultima posizione nota;
  - 2) contemporaneamente, salvo istruzioni contrarie da parte dell'ente dei servizi di traffico aereo, liberare il più rapidamente possibile la pista, la via di rullaggio o le altre parti dell'area di manovra, fino a raggiungere una distanza di sicurezza;
  - 3) dopo le operazioni di cui ai punti 1) e 2), fermare il veicolo.
- e) Il conducente di un veicolo sull'area di manovra:
- 1) quando opera un veicolo su una striscia di sicurezza della pista nel momento in cui tale pista è utilizzata per l'atterraggio o il decollo, non deve avvicinarsi alla pista oltre la distanza a cui è stata fissata la posizione attesa pista o qualsiasi posizione di attesa per tale pista;
  - 2) quando una pista è utilizzata per l'atterraggio o il decollo, non deve operare il veicolo:
    - i) sulla parte della striscia di sicurezza della pista che si estende oltre la fine di tale pista;
    - ii) sulle aree di sicurezza di fine pista di tale pista;
    - iii) sulla clearway, se disponibile, a una distanza tale da mettere in pericolo un aeromobile in volo.
- f) Il conducente di un veicolo dotato di apparecchiature radio sul piazzale deve, se così richiesto presso l'aeroporto:
- 1) stabilire una comunicazione radio bidirezionale soddisfacente con l'ente responsabile designato dal gestore aeroportuale prima di entrare nel piazzale;
  - 2) mantenere un ascolto radio continuo sulla frequenza assegnata.
- g) Il conducente di un veicolo sul piazzale deve operare il veicolo:
- 1) esclusivamente secondo le modalità autorizzate dall'ente responsabile designato dal gestore aeroportuale e conformemente alle istruzioni impartite da tale ente;

**▼ M5**

- 2) conformemente a tutte le istruzioni obbligatorie trasmesse mediante la segnaletica orizzontale e verticale, salvo diversa autorizzazione dall'ente responsabile designato dal gestore aeroportuale;
  - 3) conformemente a tutte le istruzioni obbligatorie trasmesse mediante le luci;
  - 4) dando la precedenza ai veicoli di emergenza, agli aeromobili in fase di rullaggio o che si apprestano al rullaggio, o che vengono trainati o spinti;
  - 5) dando la precedenza agli altri veicoli in conformità ai regolamenti locali;
  - 6) dando sempre la precedenza ai veicoli di emergenza che rispondono a una situazione di emergenza.
- h) Il conducente di un veicolo sull'area di movimento e sulle altre aree operative:
- 1) deve operare il veicolo conformemente ai limiti di velocità e ai percorsi di guida stabiliti;
  - 2) non deve svolgere attività che arrechino disturbo o che distraggano durante la guida;
  - 3) deve rispettare i requisiti per le comunicazioni e le procedure operative contenute nel manuale dell'aeroporto.
- i) Il conducente di un veicolo che scorta un altro veicolo deve garantire che il conducente del veicolo scortato operi il veicolo conformemente alle istruzioni fornite.
- j) Il conducente di un veicolo deve parcheggiare il veicolo solo nelle aree designate dal gestore aeroportuale.
- k) Il gestore aeroportuale deve istituire e attuare procedure per garantire che i conducenti che operano sull'area di movimento e su altre aree operative rispettino le disposizioni delle lettere da a) a j).

**ADR.OPS.B.028 Traino degli aeromobiliIl gestore aeroportuale deve:**

- a) istituire le procedure di manovra degli aeromobili e designare le rotte da utilizzare durante le operazioni di traino degli aeromobili sull'area di movimento, al fine di garantire la sicurezza;
- b) garantire che venga fornita una guida adeguata e appropriata durante le operazioni di traino;
- c) garantire che l'aeromobile trainato abbia le luci accese durante le operazioni di traino, in conformità alle disposizioni della norma SERA.3215 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione <sup>(1)</sup>;
- d) istituire e attuare procedure per garantire una comunicazione e un coordinamento adeguati tra l'organizzazione che esegue l'operazione di traino, l'ente dei servizi di gestione del piazzale e l'ente dei servizi di traffico aereo, a seconda delle operazioni di traino;
- e) istituire e attuare procedure per garantire la sicurezza delle operazioni di traino in condizioni meteorologiche o di tempo atmosferico avverse, anche limitando o non consentendo tali operazioni.

<sup>(1)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione, del 26 settembre 2012, che stabilisce regole dell'aria comuni e disposizioni operative concernenti servizi e procedure della navigazione aerea e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 1035/2011 e i regolamenti (CE) n. 1265/2007, (CE) n. 1794/2006, (CE) n. 730/2006, (CE) n. 1033/2006 e (UE) n. 255/2010 (GU L 281 del 13.10.2012, pag. 1).

**▼ M5****ADR.OPS.B.029 Competenze linguistiche**

- a) La persona che, conformemente alla norma ADR.OPS.B.024, è tenuta a dimostrare le sue competenze linguistiche deve dimostrare di essere competente, almeno a livello operativo, sia nell'usare le fraseologie sia nell'esprimersi in linguaggio chiaro, conformemente alla lettera b):
- 1) nella lingua inglese; e
  - 2) in qualsiasi altra lingua utilizzata presso l'aeroporto ai fini delle comunicazioni radio con l'ente dei servizi di traffico aereo dell'aeroporto.
- b) Il richiedente deve dimostrare di essere in grado di:
- 1) comunicare efficacemente nelle situazioni di solo contatto vocale e nelle situazioni faccia a faccia;
  - 2) comunicare con chiarezza e accuratezza su argomenti comuni e correlati all'attività lavorativa;
  - 3) utilizzare strategie comunicative appropriate per scambiare messaggi e per riconoscere e risolvere eventuali malintesi sia in un contesto generale sia in ambito professionale;
  - 4) risolvere con successo le difficoltà linguistiche nate da complicazioni o eventi inaspettati che si verificano durante l'espletamento dell'attività di routine o delle mansioni di comunicazione con le quali hanno in genere familiarità;
  - 5) parlare con un'inflessione dialettale o con un accento comprensibili alla comunità aeronautica.
- c) La competenza linguistica deve essere dimostrata da un certificato rilasciato dall'organizzazione che ha effettuato la valutazione, che attesti la lingua o le lingue conosciute, il livello o i livelli di competenza e la data della valutazione.
- d) Ad eccezione delle persone che hanno dimostrato di possedere competenze linguistiche a livello di esperto, le competenze linguistiche devono essere riesaminate ogni:
- 1) quattro anni dalla data della valutazione, se il livello che si dimostra di possedere corrisponde a quello operativo;
  - 2) sei anni dalla data della valutazione, se il livello che si dimostra di possedere corrisponde a quello avanzato.
- e) Le competenze linguistiche devono essere dimostrate mediante un metodo di valutazione comprendente:
- 1) il processo con il quale viene effettuata la valutazione;
  - 2) le qualifiche dei valutatori che effettuano valutazioni delle competenze linguistiche;
  - 3) la procedura di ricorso.
- f) Il gestore aeroportuale deve mettere a disposizione corsi di lingua al fine di mantenere il livello richiesto di competenze linguistiche del suo personale.
- g) In deroga alla lettera a), lo Stato membro può decidere che le competenze linguistiche in inglese non siano necessarie per il personale di cui alla norma ADR.OPS.B.024, ai fini delle comunicazioni radio con l'ente dei servizi di traffico aereo dell'aeroporto. In tal caso, esso deve effettuare una valutazione della sicurezza relativa a uno o più aeroporti.
- h) Il gestore aeroportuale può rilasciare un'autorizzazione a una persona che non ha dimostrato la conformità alle lettere a) e b) fino al:
- 1) 7 gennaio 2026 per quanto riguarda la lingua inglese;
  - 2) 7 gennaio 2023 per quanto riguarda qualunque lingua diversa dalla lingua inglese.

**ADR.OPS.B.030 Guida ai movimenti di superficie e sistema di controllo****▼ M6**

- a) Il gestore aeroportuale deve garantire che presso l'aeroporto siano forniti una guida ai movimenti di superficie e sistema di controllo (SMGCS). Lo SMGCS deve:

**▼ M6**

- 1) tenere conto delle caratteristiche di progettazione e delle condizioni operative e meteorologiche dell'aeroporto, nonché dei principi sul fattore umano;
- 2) essere progettato per contribuire a prevenire:
  - i) incursioni involontarie di aeromobili e veicoli su una pista attiva; e
  - ii) collisioni tra aeromobili e tra aeromobili e veicoli o oggetti in qualsiasi parte dell'area di movimento; e
- 3) essere supportato da mezzi e procedure appropriati.

**▼ M5**

- b) Nell'ambito della guida ai movimenti di superficie e del sistema di controllo, il gestore aeroportuale deve valutare, in coordinamento con il fornitore di servizi di traffico aereo, la necessità di stabilire percorsi standard per gli aeromobili in rullaggio sull'aeroporto. Qualora siano previsti percorsi standard, il gestore aeroportuale deve:
  - 1) garantire che siano adeguati e adatti al traffico, alla progettazione e alle operazioni previste dell'aeroporto e che siano opportunamente identificati;
  - 2) fornire le informazioni pertinenti al fornitore di servizi di informazioni aeronautiche per la pubblicazione nelle AIP.
- c) Se il funzionamento della guida ai movimenti di superficie e del sistema di controllo richiede l'uso di un transponder da parte dell'aeromobile nell'area di movimento, il gestore aeroportuale deve coordinare con il fornitore di servizi di navigazione aerea:
  - 1) le pertinenti procedure operative dei transponder che devono essere rispettate dagli operatori degli aeromobili;
  - 2) la trasmissione delle informazioni pertinenti al fornitore di servizi di informazioni aeronautiche per la pubblicazione nelle AIP.

**▼ M6**

- d) Il gestore aeroportuale deve coordinare con il fornitore di servizi di traffico aereo lo sviluppo delle procedure SMGCS presso l'aeroporto.

**▼ M5****ADR.OPS.B.031 Comunicazioni**

- a) I veicoli e l'ente dei servizi di traffico aereo devono comunicare conformemente ai requisiti applicabili di cui alla sezione 14 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012.
- b) Il gestore aeroportuale, in coordinamento con il fornitore di servizi di traffico aereo, deve stabilire procedure di comunicazione, comprendenti:
  - 1) le frequenze e la lingua o le lingue da utilizzare per le comunicazioni tra l'ente dei servizi di traffico aereo e i veicoli che intendono operare o che operano sull'area di manovra;
  - 2) le comunicazioni tra l'ente dei servizi di traffico aereo e i pedoni che intendono operare o che operano sull'area di manovra;
  - 3) la diffusione di informazioni rilevanti relative all'aeroporto che possono avere ripercussioni sulla sicurezza delle operazioni sull'area di manovra, utilizzando le comunicazioni radio;
  - 4) i segnali e gli altri mezzi di comunicazione da utilizzare, in tutte le condizioni di visibilità, in caso di avaria delle comunicazioni radio tra l'ente dei servizi di traffico aereo e i veicoli o i pedoni sull'area di manovra.

**▼ M5****ADR.OPS.B.033 Controllo dei pedoni**

- a) Il gestore aeroportuale deve istituire e attuare procedure al fine di:
- 1) limitare l'accesso all'area di movimento e alle altre aree operative solo a persone i cui compiti richiedano l'accesso a tali aree;
  - 2) garantire che a tali persone sia consentito l'accesso senza scorta a tali aree solo se hanno ricevuto una formazione pertinente e hanno dimostrato la loro competenza;
  - 3) controllare i movimenti delle persone sul piazzale e garantire che i passeggeri che si imbarcano su un aeromobile o che sbarcano dallo stesso o che devono procedere a piedi da o verso il piazzale, oppure che devono attraversarlo:
    - i) siano scortate da personale addestrato e competente;
    - ii) non interferiscano con gli aeromobili che vi stazionano e con le attività di manutenzione a terra;
    - iii) siano protetti dagli aeromobili operativi, compresi gli effetti dei loro motori, nonché dalle operazioni dei veicoli o altre attività.
- b) Il gestore aeroportuale deve istituire e attuare procedure al fine di garantire:
- 1) che l'ingresso nell'area di manovra e le operazioni del personale i cui compiti comportano l'accesso a tale area senza un veicolo avvengano in modo ordinato e sicuro;
  - 2) che tale personale:
    - i) sia adeguatamente equipaggiato, anche con abbigliamento ad alta visibilità, mezzi di orientamento e mezzi che consentano la comunicazione bidirezionale con l'ente dei servizi di traffico aereo e con il rispettivo ente del gestore aeroportuale durante tali operazioni;
    - ii) ottenga l'autorizzazione dall'ente dei servizi di traffico aereo prima di entrare nell'area di manovra. Nonostante tale autorizzazione, l'ingresso in una pista o in una striscia di sicurezza della pista o una modifica dell'operazione autorizzata devono essere soggetti a un'ulteriore autorizzazione specifica da parte dell'ente dei servizi di traffico aereo;
    - iii) non entri nell'area di manovra quando sono in vigore le procedure in bassa visibilità.

**ADR.OPS.B.035 Operazioni in condizioni invernali**

- a) Il gestore aeroportuale deve sviluppare e attuare un piano neve, quando il funzionamento dell'aeroporto è previsto in condizioni in cui neve, neve mista ad acqua o ghiaccio possono accumularsi sull'area di movimento. Nell'ambito del piano neve, il gestore aeroportuale deve:
- 1) prevedere disposizioni per l'uso di materiali che rimuovano ghiaccio e gelo o che ne impediscano la formazione o che migliorino le caratteristiche di aderenza della superficie della pista;
  - 2) garantire, per quanto ragionevolmente possibile, la rimozione di neve, neve mista ad acqua o ghiaccio dalle piste in uso e dalle altre parti dell'area di movimento destinate ad essere utilizzate per l'esercizio dell'aeromobile.
- b) Il gestore aeroportuale deve provvedere alla pubblicazione nelle AIP delle informazioni riguardanti:
- 1) la disponibilità di attrezzature per la rimozione della neve e le operazioni di controllo della neve e del ghiaccio;
  - 2) lo stato dell'approvazione, se del caso, per quanto riguarda l'uso di piste invernali appositamente preparate;
  - 3) il tipo di materiali utilizzati per il trattamento della superficie dell'area di movimento.

**▼ M5****ADR.OPS.B.036 Operazioni su piste invernali appositamente preparate**

- a) Un gestore aeroportuale può, fatta salva l'approvazione preventiva dell'autorità competente, istituire e utilizzare procedure per l'esercizio di velivoli su piste invernali appositamente preparate, quando il contaminante è di tipo neve compatta o ghiaccio. Le piste invernali appositamente preparate possono essere associate all'RWYCC primario 4; tuttavia, se il trattamento non giustifica un RWYCC 4, si applica la procedura normale in conformità alla norma ADR.OPS.B.037.
- b) Per ottenere l'approvazione preventiva dell'autorità competente, il gestore aeroportuale deve:
- 1) istituire procedure che comprendano:
    - i) il tipo di attrezzatura e/o il tipo, la qualità e la quantità del materiale utilizzati per migliorare le condizioni della superficie della pista e il metodo di applicazione;
    - ii) il monitoraggio dei parametri meteorologici;
    - iii) la gestione dei contaminanti sparsi;
    - iv) la valutazione dei risultati conseguiti;
  - 2) ottenere i dati del velivolo relativi alle prestazioni di arresto sulla pista con il trattamento speciale da almeno un operatore del velivolo;
  - 3) analizzare e trattare i dati ottenuti di cui punto 2), al fine di dimostrare la capacità di stabilire le condizioni della pista in conformità a un determinato RWYCC;
  - 4) istituire un programma di manutenzione che contempli sia la manutenzione preventiva sia quella correttiva per le attrezzature utilizzate, al fine di ottenere risultati di prestazione coerenti.
- c) Il gestore aeroportuale deve istituire e attuare un programma per monitorare l'efficacia continua della procedura. Il programma deve utilizzare i rapporti delle azioni frenanti contenuti nei dati dei velivoli, che devono essere confrontati con le condizioni della pista segnalate.
- d) Dopo la fine del periodo invernale il gestore aeroportuale deve effettuare una valutazione delle operazioni invernali al fine di individuare l'esigenza di:
- 1) requisiti supplementari in materia di formazione;
  - 2) procedure aggiornate;
  - 3) attrezzature e materiali supplementari o diversi.

**ADR.OPS.B.037 Valutazione delle condizioni della superficie della pista e assegnazione del codice delle condizioni della pista**

Qualora i contaminanti elencati nella norma ADR.OPS.A.060, lettere da a) ad e), siano presenti sulla superficie di una pista, il gestore aeroportuale deve:

- a) assegnare un RWYCC in base al tipo e alla profondità del contaminante e alla temperatura;
- b) ispezionare la pista ogni volta che le condizioni della superficie della pista possono essere cambiate a causa delle condizioni meteorologiche, valutare le condizioni della superficie della pista e assegnare un nuovo RWYCC;
- c) utilizzare rapporti di volo speciali per attivare la rivalutazione dell'RWYCC.

**▼B****ADR.OPS.B.040 Operazioni notturne**

Il gestore aeroportuale assicura che vengano stabiliti e attuati mezzi e procedure per garantire la sicurezza delle operazioni aeroportuali durante le operazioni notturne.

**▼M6****ADR.OPS.B.045 Procedure in bassa visibilità**

a) Il gestore aeroportuale deve garantire che l'aeroporto sia dotato di equipaggiamenti e strutture aeroportuali appropriati e che siano stabilite e attuate adeguate procedure in bassa visibilità, qualora esso sia destinato ad essere utilizzato per una qualsiasi delle seguenti operazioni:

- 1) decolli in bassa visibilità;
- 2) operazioni di avvicinamento e atterraggio in condizioni di visibilità con RVR inferiore a 550 m o DH inferiore a 200 ft (60 m);
- 3) operazioni con crediti operativi in cui la RVR effettiva è inferiore a 550 m.

Le procedure in bassa visibilità devono coordinare il movimento degli aeromobili e dei veicoli e limitare o vietare le attività nell'area di movimento.

- b) Il gestore aeroportuale deve stabilire e attuare le procedure in bassa visibilità in collaborazione con il fornitore di servizi di traffico aereo. Le procedure in bassa visibilità devono includere i criteri per la loro preparazione, il loro avvio e la loro conclusione. I criteri devono essere basati sui valori di RVR e di base delle nubi.
- c) Il gestore aeroportuale deve informare il fornitore di servizi di informazioni aeronautiche e il fornitore di servizi di traffico aereo, a seconda dei casi, di qualsiasi cambiamento relativo allo stato degli equipaggiamenti e delle strutture aeroportuali che hanno un impatto sulle operazioni in bassa visibilità.
- d) Il gestore aeroportuale deve fornire informazioni sulle procedure in bassa visibilità al fornitore di servizi di informazioni aeronautiche per la pubblicazione nelle AIP.
- e) Le procedure in bassa visibilità e qualsiasi modifica introdotta richiedono la previa approvazione da parte dell'autorità competente.

**▼B****ADR.OPS.B.050 Operazioni in condizioni meteorologiche avverse**

Il gestore aeroportuale assicura che vengano stabiliti e attuati mezzi e procedure per garantire la sicurezza delle operazioni aeroportuali in condizioni atmosferiche avverse.

**ADR.OPS.B.055 Qualità del carburante**

Il gestore aeroportuale verifica che le organizzazioni che partecipano alle operazioni di stoccaggio e distribuzione del carburante agli aeromobili dispongano di procedure che garantiscano che gli aeromobili siano riforniti con carburante non contaminato e conforme alle specifiche.

**ADR.OPS.B.065 Aiuti visivi e impianti elettrici aeroportuali**

Il gestore aeroportuale deve disporre di procedure per garantire che gli aiuti visivi e gli impianti elettrici dell'aeroporto funzionino come previsto.

**▼ B****ADR.OPS.B.070 Sicurezza dei lavori nell'aeroporto**

- a) Il gestore aeroportuale stabilisce e attua procedure atte ad assicurare che:
- 1) la sicurezza degli aeromobili non venga compromessa da lavori in aeroporto; e
  - 2) la sicurezza dei lavori in aeroporto non venga compromessa dalle attività operative dell'aeroporto.

**ADR.OPS.B.075 Salvaguardia degli aeroporti**

- a) Il gestore aeroportuale monitora l'aeroporto e i suoi dintorni:
- 1) le superfici di protezione e di limitazione degli ostacoli come stabilito dalla base di certificazione, e le altre superfici e aree associate all'aeroporto, per adottare, nei limiti delle sue competenze, le misure appropriate per attenuare i rischi associati alla penetrazione di tali superfici e aree;
  - 2) la segnaletica e l'illuminazione degli ostacoli per poter adottare azioni nell'ambito della propria competenza, a seconda dei casi; e
  - 3) i pericoli correlati alle attività umane e all'utilizzo del territorio, al fine di adottare azioni nei limiti della propria competenza, a seconda dei casi.
- b) Il gestore aeroportuale dispone di procedure per ridurre i rischi associati ad ostacoli, sviluppi territoriali e altre attività nelle aree monitorate che potrebbero avere un impatto sulla sicurezza delle operazioni degli aeromobili all'interno, da o verso l'aeroporto.

**▼ M5****ADR.OPS.B.080 Marcatura e illuminazione di veicoli e altri oggetti mobili**

- a) Il gestore aeroportuale deve assicurare che i veicoli e gli altri oggetti mobili, esclusi gli aeromobili, sull'area di movimento dell'aeroporto siano:
- 1) marcati con l'uso di colori ben visibili o siano contrassegnati, in luoghi idonei, da bandiere di dimensioni adeguate, con motivi a scacchi e colori contrastanti;
  - 2) illuminati con luci a bassa intensità che contrassegnano gli ostacoli, di tipo e con caratteristiche adeguati alla loro funzione, se i veicoli e l'aeroporto sono utilizzati di notte o in condizioni di bassa visibilità. Il colore delle luci deve essere il seguente:
    - i) blu lampeggiante per i veicoli associati all'emergenza o alla sicurezza;
    - ii) giallo lampeggiante per gli altri veicoli, compresi i veicoli «follow-me»;
    - iii) rosso fisso per oggetti a mobilità limitata.
- b) Il gestore aeroportuale può esentare dalla lettera a) le attrezzature per la manutenzione degli aeromobili e i veicoli utilizzati unicamente sui piazzali.

**▼ B****ADR.OPS.B.090 Uso dell'aeroporto da parte di aeromobili con codice di riferimento superiore**

- a) Fatta eccezione per gli aeromobili in situazioni di emergenza, un gestore aeroportuale può, previa approvazione dell'autorità competente, consentire l'uso dell'aeroporto o di parti dello stesso da parte di un aeromobile con un codice identificativo superiore rispetto alle caratteristiche di progettazione dell'aeroporto indicate nella specifica del certificato.
- b) Nel dimostrare la conformità alla lettera a), si applicano le disposizioni della norma ADR.OR.B.040.

**▼ B**

## CAPO C — MANUTENZIONE DELL'AEROPORTO (ADR.OPS.C)

**▼ M5****ADR.OPS.C.005 Manutenzione — Aspetti generali**

- a) Il gestore aeroportuale deve istituire e attuare un programma di manutenzione che comprenda interventi di manutenzione preventiva, se del caso, ai fini della manutenzione degli impianti, dei sistemi e delle attrezzature dell'aeroporto necessari per il funzionamento dell'aeroporto in condizioni che non pregiudichino la sicurezza, la regolarità o l'efficienza della navigazione aerea. La progettazione e l'attuazione del programma di manutenzione devono rispettare i principi sul fattore umano.
- b) Il gestore aeroportuale deve garantire che siano previsti mezzi appropriati e adeguati per l'effettiva attuazione del programma di manutenzione.

**ADR.OPS.C.007 Manutenzione dei veicoli**

- a) Il gestore aeroportuale deve:
  - 1) istituire e attuare un programma di manutenzione dei veicoli di soccorso e antincendio, che includa la manutenzione preventiva e rispetti i principi sul fattore umano, per garantire l'efficacia dei veicoli e delle loro apparecchiature e il rispetto dei tempi di risposta specificati per tutta la durata di vita del veicolo;
  - 2) garantire l'attuazione di un programma di manutenzione per gli altri suoi veicoli che operano nell'area di movimento o in altre aree operative.
- b) Il gestore aeroportuale deve:
  - 1) istituire procedure per sostenere l'attuazione del programma di manutenzione di cui alla lettera a);
  - 2) garantire che siano previsti mezzi e impianti appropriati e adeguati per la sua efficace attuazione;
  - 3) conservare la documentazione di manutenzione per ciascun veicolo.
- c) Il gestore aeroportuale deve garantire che le organizzazioni che operano o prestano servizi presso l'aeroporto:
  - 1) effettuino la manutenzione dei veicoli che operano nell'area di movimento o in altre aree operative, secondo un programma consolidato di manutenzione, compresa la manutenzione preventiva;
  - 2) aggiornino la documentazione di manutenzione pertinente.
- d) Il gestore aeroportuale deve garantire che i veicoli inefficienti non siano utilizzati per le operazioni.

**ADR.OPS.C.010 Manutenzione di pavimentazioni, altre superfici e sistemi di drenaggio**

- a) Il gestore aeroportuale deve ispezionare le superfici di tutte le aree di movimento, incluse le pavimentazioni (piste, vie di rullaggio e piazzali), le aree adiacenti e di drenaggio, per valutarne regolarmente le condizioni, nell'ambito di un programma di manutenzione preventiva e correttiva dell'aeroporto.
- b) Il gestore aeroportuale deve:
  - 1) effettuare la manutenzione delle superfici di tutte le aree di movimento con l'obiettivo di evitare e rimuovere tutti i FOD che potrebbero causare danni agli aeromobili o pregiudicare il funzionamento dei sistemi degli aeromobili;
  - 2) effettuare la manutenzione della superficie delle piste, delle vie di rullaggio e dei piazzali al fine di prevenire la formazione di irregolarità pericolose;
  - 3) mantenere la pista in condizioni tali da fornire caratteristiche di aderenza della superficie pari o superiori agli standard minimi;

▼ **M5**

- 4) ispezionare periodicamente e documentare le caratteristiche di aderenza della superficie della pista ai fini della manutenzione. La frequenza di tali ispezioni deve essere sufficiente a determinare l'andamento delle caratteristiche di aderenza della superficie della pista;
- 5) effettuare interventi di manutenzione correttiva per evitare che le caratteristiche di aderenza dell'intera superficie della pista o di una sua parte, se non contaminata, siano inferiori agli standard minimi.

**ADR.OPS.C.015 Manutenzione degli aiuti visivi e dei sistemi elettrici**

- a) Il gestore aeroportuale deve istituire e attuare un programma di manutenzione preventiva e correttiva al fine di garantire l'efficienza dei sistemi elettrici e la disponibilità dell'alimentazione elettrica per tutti gli impianti necessari dell'aeroporto, in modo da garantire la sicurezza, la regolarità e l'efficienza della navigazione aerea.
- b) Il gestore aeroportuale deve istituire e attuare un programma di manutenzione preventiva e correttiva al fine di garantire l'efficienza delle singole luci e l'affidabilità dei sistemi di illuminazione dell'aeroporto, in modo da garantire la continuità della guida fornita agli aeromobili e ai veicoli e il controllo degli stessi, come segue:
  - 1) per le piste di avvicinamento di precisione di categoria II o III, l'obiettivo del sistema di manutenzione preventiva deve essere di far sì che, durante qualsiasi periodo in cui si svolgono operazioni di categoria II o III, tutte le luci di avvicinamento e le luci della pista siano efficienti e, in ogni caso, che almeno:
    - i) il 95 % delle luci sia efficiente in ciascuno dei seguenti elementi:
      - A) i 450 m più interni del sistema luminoso per avvicinamento di precisione di categoria II e III;
      - B) le luci dell'asse pista;
      - C) le luci della soglia pista;
      - D) le luci di bordo pista;
    - ii) il 90 % delle luci della zona di contatto sia efficiente;
    - iii) l'85 % delle luci del sistema luminoso di avvicinamento sia efficiente oltre i 450 m;
    - iv) il 75 % delle luci di fine pista sia efficiente;
  - 2) le luci che possono essere inefficienti conformemente al punto 1) non devono alterare lo schema di base del sistema luminoso;
  - 3) non è consentito che una luce inefficiente sia adiacente ad un'altra luce inefficiente, salvo nel caso di una barretta o di una barra trasversale, in cui possono essere consentite due luci inefficienti adiacenti;
  - 4) per una barra di arresto situata in corrispondenza di una posizione di attesa pista e utilizzata in combinazione con una pista destinata ad operazioni in condizioni di portata visuale di pista inferiore a un valore di 550 m, il sistema di manutenzione preventiva deve avere i seguenti obiettivi:
    - i) non più di due luci devono rimanere inefficienti;
    - ii) non più di due luci adiacenti devono rimanere inefficienti, a meno che la distanza tra le luci non sia significativamente inferiore a quella richiesta;
  - 5) per una via di rullaggio destinata a essere utilizzata in condizioni di portata visuale di pista inferiore a un valore di 550 m, l'obiettivo del sistema di manutenzione preventiva deve essere di non consentire che due luci adiacenti dell'asse centrale della via di rullaggio siano inefficienti;

**▼ M5**

- 6) per le piste di avvicinamento di precisione di categoria I, l'obiettivo del sistema di manutenzione preventiva impiegato deve essere di far sì che, durante qualsiasi periodo in cui si svolgono operazioni di categoria I, tutte le luci di avvicinamento e le luci della pista siano efficienti e, in ogni caso:
- i) almeno l'85 % delle luci sia efficiente in ciascuno dei seguenti elementi:
    - A) il sistema luminoso per avvicinamento di precisione di categoria I;
    - B) le luci della soglia pista;
    - C) le luci di bordo pista;
    - D) le luci di fine pista;
  - ii) non è consentito che una luce inefficiente sia adiacente ad un'altra luce inefficiente, a meno che la distanza tra le luci non sia significativamente inferiore a quella richiesta;
- 7) per una pista destinata a essere utilizzata per il decollo in condizioni di portata visuale di pista inferiore a un valore di 550 m, l'obiettivo del sistema di manutenzione preventiva deve essere di far sì che, durante qualsiasi periodo in cui si svolgono tali operazioni, tutte le luci della pista siano efficienti e che, in ogni caso:
- i) almeno:
    - A) il 95 % delle luci dell'asse pista (se presenti) e delle luci di bordo pista sia efficiente;
    - B) il 75 % delle luci di fine pista sia efficiente;
  - ii) non è consentito che una luce inefficiente sia adiacente ad un'altra luce inefficiente;
- 8) per una pista destinata a essere utilizzata per il decollo in condizioni di portata visuale di pista pari o superiore a un valore di 550 m, l'obiettivo del sistema di manutenzione preventiva deve essere di far sì che, durante qualsiasi periodo in cui si svolgono tali operazioni, tutte le luci della pista siano efficienti e che, in ogni caso:
- i) almeno l'85 % delle luci di bordo pista e delle luci di fine pista sia efficiente;
  - ii) non è consentito che una luce inefficiente sia adiacente ad un'altra luce inefficiente;
- 9) per una pista dotata di sistemi di avvicinamento con indicatore ottico di pendenza, l'obiettivo del sistema di manutenzione preventiva deve essere di garantire l'efficienza di tutte le unità, durante qualsiasi periodo di funzionamento. Un'unità deve essere considerata inefficiente se il numero di luci inefficienti è tale che l'unità non fornisce all'aeromobile la guida prevista.
- c) Ai fini della lettera b), una luce è da considerarsi inefficiente se:
- 1) l'intensità media del fascio luminoso principale è inferiore al 50 % del valore indicato nelle specifiche di certificazione emesse dall'Agenzia. Per le unità di illuminazione in cui l'intensità del fascio luminoso principale di progettazione è superiore al valore stabilito nelle specifiche di certificazione emesse dall'Agenzia, il 50 % deve essere riferito al valore di progettazione;
  - 2) il filtro associato alla luce è mancante, danneggiato o la luce non produce un fascio luminoso del colore corretto.
- d) Il gestore aeroportuale deve istituire e attuare un programma di manutenzione preventiva e correttiva al fine di garantire l'efficienza e l'affidabilità del sistema di segnaletica orizzontale e verticale dell'aeroporto, in modo da garantire la continuità della guida fornita agli aeromobili e ai veicoli e il controllo degli stessi.

**▼ M5**

- e) Le attività di costruzione o di manutenzione non devono essere eseguite in prossimità dei sistemi elettrici dell'aeroporto quando sono in vigore le procedure in bassa visibilità presso l'aeroporto.
- f) Il gestore aeroportuale deve garantire che:
  - 1) i programmi di manutenzione preventiva di cui alle lettere a), b) e d) comprendano ispezioni e controlli appropriati dei singoli elementi di ciascun sistema e del sistema stesso, effettuati in conformità alle procedure istituite, e a intervalli definiti, appropriate al funzionamento e al sistema previsti;
  - 2) siano adottate le misure correttive appropriate per correggere gli eventuali difetti individuati.
- g) Il gestore aeroportuale deve mantenere la documentazione delle attività di manutenzione pertinenti.

**▼ M4****CAPO D – OPERAZIONI DI GESTIONE DEL PIAZZALE****ADR.OPS.D.001 Attività relative alla sicurezza della gestione del piazzale**

- a) Il gestore aeroportuale deve garantire che sul piazzale siano stabiliti e attuati mezzi e procedure per:
  - (1) disciplinare il movimento con l'obiettivo di prevenire le collisioni tra aeromobili e tra aeromobili e ostacoli;
  - (2) disciplinare l'ingresso degli aeromobili nel piazzale e coordinarne l'uscita dallo stesso con la torre di controllo dell'aeroporto;
  - (3) garantire il movimento sicuro e rapido dei veicoli;
  - (4) e garantire una regolamentazione adeguata delle seguenti attività:
    - i) assegnazione delle piazzole di sosta per aeromobili;
    - ii) fornitura di servizi di segnalazione;
    - iii) procedure di parcheggio e partenza degli aeromobili dalle piazzole di sosta;
    - iv) rifornimento di carburante agli aeromobili;
    - v) precauzioni contro il getto dei reattori (*jet blast*) e prove dei motori;
    - vi) autorizzazioni alla messa in moto e istruzioni di rullaggio.
- b) Per l'attuazione della lettera a) il gestore aeroportuale può assegnare responsabilità ad altre organizzazioni. Se l'operatore aeroportuale assegna tali responsabilità, esso deve includere l'assegnazione nel manuale dell'aeroporto.

**ADR.OPS.D.005 Confini del piazzale**

- a) Il gestore aeroportuale, in collaborazione con il fornitore di servizi di traffico aereo, deve definire e comunicare i confini del piazzale al fornitore di servizi di informazioni aeronautiche per la pubblicazione nella Pubblicazione di informazioni aeronautiche (*Aeronautical Information Publication - AIP*).
- b) Per la definizione dei confini del piazzale devono essere tenuti in conto almeno i seguenti elementi:
  - (1) conformazione (layout) dell'aeroporto;

**▼ M4**

- (2) modalità di funzionamento e configurazione di piste e vie di rullaggio;
- (3) densità del traffico;
- (4) condizioni meteorologiche;
- (5) procedure operative.

**ADR.OPS.D.010 Coordinamento dell'entrata e dell'uscita degli aeromobili dal piazzale**

a) L'operatore aeroportuale deve garantire che l'entrata e l'uscita degli aeromobili dal piazzale siano coordinate con il fornitore di servizi di traffico aereo nel caso in cui il movimento degli aeromobili sul piazzale non sia gestito dal fornitore di servizi di traffico aereo. Il coordinamento deve comprendere:

- (1) punti di trasferimento designati tra servizi di gestione del piazzale e servizi di traffico aereo per gli aeromobili in arrivo e in partenza;
- (2) mezzi di comunicazione bordo/terra designati da utilizzare nel piazzale;
- (3) aree di attesa per gli aeromobili in arrivo quando le piazzole di sosta non sono disponibili.

b) Il gestore aeroportuale deve comunicare i seguenti elementi al fornitore di servizi di informazioni aeronautiche per la pubblicazione nella Pubblicazione di informazioni aeronautiche (*Aeronautical Information Publication - AIP*):

- (1) i punti di trasferimento designati di cui alla lettera a), punto 1);
- (2) i mezzi di comunicazione bordo/terra designati di cui alla lettera a), punto 2).

**ADR.OPS.D.015 Gestione dei movimenti degli aeromobili sul piazzale**

Il gestore aeroportuale deve garantire che:

- a) agli aeromobili siano fornite istruzioni sul percorso da seguire sul piazzale;
- b) siano forniti aiuti visivi adeguati per garantire che gli equipaggi di condotta siano in grado di individuare il percorso assegnato;
- c) il percorso previsto sia privo di qualsiasi ostacolo che possa costituire un rischio di collisione per gli aeromobili in movimento.

**ADR.OPS.D.025 Assegnazione delle piazzole di sosta per aeromobili**

a) Il gestore aeroportuale deve stabilire e assicurare l'attuazione di procedure volte a garantire che la piazzola di sosta per aeromobili assegnata sia:

- (1) adatta ai tipi di aeromobili per cui se ne prevede l'utilizzo;
- (2) comunicata all'organizzazione responsabile della fornitura di AMS, se stabilita, o al pertinente fornitore di servizi di traffico aereo;
- (3) comunicata alle persone responsabili della manovra degli aeromobili.

b) Nell'assegnare gli aeromobili alle piazzole di sosta il gestore aeroportuale deve garantire che sia tenuto conto almeno dei seguenti parametri:

- (1) caratteristiche degli aeromobili;
- (2) aiuti per il parcheggio;
- (3) strutture che servono le piazzole di sosta per aeromobili;

**▼ M4**

- (4) vicinanza di infrastrutture;
- (5) altri aeromobili parcheggiati nelle piazzole di sosta limitrofe;
- (6) dipendenze delle piazzole di sosta per aeromobili.

**ADR.OPS.D.030 Segnalazione agli aeromobili**

Il gestore aeroportuale deve garantire che la segnalazione agli aeromobili sia fornita utilizzando i segnali di manovra in conformità all'allegato, appendice 1, del regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione <sup>(1)</sup>.

**ADR.OPS.D.035 Parcheggio degli aeromobili**

Il gestore aeroportuale deve stabilire e assicurare l'attuazione di procedure volte a garantire che:

- a) un'area designata per il parcheggio degli aeromobili sul piazzale sia controllata per garantire il mantenimento delle distanze di sicurezza durante la manovra di parcheggio;
- b) siano fornite indicazioni per consentire agli aeromobili di parcheggiare in condizioni di sicurezza;
- c) i sistemi automatizzati di indicazioni per il parcheggio, se installati, funzionino correttamente;
- d) alle persone responsabili del rullaggio degli aeromobili sia intimato di fermare l'aeromobile quando le distanze di sicurezza non sono mantenute;
- e) alle persone diverse da quelle necessarie a coadiuvare la procedura di parcheggio degli aeromobili sia vietato avvicinarsi a questi ultimi quando le luci anticollisione sono accese e i motori sono in funzione;
- f) le piazzole di sosta per aeromobili siano prive di detriti di oggetti estranei (*Foreign Object Debris* - FOD) che possano incidere sulla sicurezza.

**ADR.OPS.D.040 Partenza degli aeromobili dalle piazzole di sosta**

Il gestore aeroportuale deve stabilire e assicurare l'attuazione di procedure volte a garantire che durante la partenza di un aeromobile dalla piazzola di sosta:

- a) i veicoli e le attrezzature dei servizi di terra siano rimossi dalle piazzole di sosta per aeromobili o parcheggiati in aree designate, ad eccezione dei mezzi per il pushback se necessari al movimento degli aeromobili;
- b) i pontili di imbarco e sbarco passeggeri, se utilizzati nelle piazzole di sosta per aeromobili, siano stati retratti;
- c) la via d'uscita designata dalle piazzole di sosta per aeromobili sia priva di detriti di oggetti estranei (FOD);
- d) i movimenti dei veicoli sulle piazzole di sosta e il traffico sulla strada o sulle strade limitrofe siano interrotti, ad eccezione dei mezzi per il pushback se necessari al movimento degli aeromobili;
- e) alle persone diverse da quelle necessarie a coadiuvare la partenza degli aeromobili dalle piazzole di sosta sia vietato avvicinarsi a questi ultimi quando le luci anticollisione sono accese e i motori sono in funzione.

<sup>(1)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione, del 26 settembre 2012, che stabilisce regole dell'aria comuni e disposizioni operative concernenti servizi e procedure della navigazione aerea e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 1035/2011 e i regolamenti (CE) n. 1265/2007, (CE) n. 1794/2006, (CE) n. 730/2006, (CE) n. 1033/2006 e (UE) n. 255/2010 (GU L 281 del 13.10.2012, pag. 1).

**▼ M4****ADR.OPS.D.045 Diffusione delle informazioni alle organizzazioni che operano sul piazzale**

- a) Il gestore aeroportuale deve diffondere tempestivamente informazioni relative alle limitazioni operative sul piazzale alle organizzazioni che operano sul piazzale.
- b) Le informazioni da fornire devono comprendere quanto segue, se del caso:
- (1) il tipo di limitazione;
  - (2) la durata della limitazione, se nota;
  - (3) le misure di attenuazione che devono essere applicate;
  - (4) l'impatto operativo della limitazione;
  - (5) la disponibilità di piazzole di sosta per aeromobili;
  - (6) le restrizioni relative alle piazzole di sosta per aeromobili;
  - (7) la disponibilità di impianti fissi presso le piazzole di sosta per aeromobili;
  - (8) le procedure di parcheggio speciali;
  - (9) le modifiche temporanee dei percorsi di guida;
  - (10) i lavori in corso;
  - (11) qualsiasi altra informazione che abbia rilevanza operativa per gli utenti del piazzale.

**ADR.OPS.D.050 Allertamento dei servizi di emergenza**

- a) Il gestore aeroportuale deve:
- (1) stabilire e attuare nel piano di emergenza per l'aeroporto una procedura per l'allertamento dei servizi di emergenza in caso di incidenti e inconvenienti nel piazzale;
  - (2) fornire i mezzi e le strutture adeguati per l'allertamento dei servizi di emergenza pertinenti.
- b) La procedura stabilita dal gestore aeroportuale deve comprendere almeno quanto segue:
- (1) i dati di contatto e i mezzi che devono essere utilizzati per l'allertamento dei servizi di emergenza;
  - (2) le informazioni che devono essere fornite ai servizi di emergenza per una gestione efficiente dell'inconveniente, come:
    - i) il luogo dell'incidente o dell'inconveniente;
    - ii) la natura dell'incidente o dell'inconveniente;
    - iii) i danni;
    - iv) le lesioni a persone;
    - v) le merci pericolose.

**ADR.OPS.D.055 Precauzioni contro il getto dei reattori (*jet blast*)**

- a) Il gestore aeroportuale deve sensibilizzare gli utenti del piazzale in merito ai pericoli derivanti dal getto dei reattori e dal flusso delle eliche.
- b) Il gestore aeroportuale deve imporre agli utenti del piazzale di mettere adeguatamente in sicurezza i veicoli e le attrezzature e di designare delle aree di parcheggio in cui gli effetti del getto dei reattori o del flusso delle eliche siano ridotti al minimo.

**▼ M4**

- c) In sede di progettazione o di modifica delle configurazioni del piazzale, il gestore aeroportuale deve tenere in conto l'effetto del getto dei reattori o del flusso delle eliche.
- d) Il gestore aeroportuale deve individuare i luoghi esposti al getto dei reattori e deve pubblicare una richiesta di spinta minima ai piloti o adottare misure di attenuazione adeguate per ridurre al minimo l'effetto del getto dei reattori.

**ADR.OPS.D.060 Rifornamento di carburante agli aeromobili**

- a) Il gestore aeroportuale deve stabilire una procedura per il rifornimento di carburante agli aeromobili.
- b) La procedura deve imporre quanto segue:
  - 1) il divieto di fiamme libere e di utilizzo di strumenti elettrici o simili che possano produrre scintille o archi all'interno della zona di rifornimento carburante;
  - 2) il divieto di avviare gruppi elettrogeni esterni (*Ground Power Unit - GPU*) durante il rifornimento di carburante;
  - 3) la presenza di un percorso dagli aeromobili privo di ostacoli per consentire la rapida rimozione delle cisterne per il carburante e delle persone in caso di emergenza;
  - 4) il corretto collegamento degli aeromobili e delle fonti di approvvigionamento di carburante e la corretta applicazione delle procedure di messa a terra;
  - 5) la notifica immediata al supervisore del rifornimento in caso di fuoriuscita di carburante e istruzioni dettagliate su come gestire le fuoriuscite di carburante;
  - 6) il posizionamento delle attrezzature di supporto a terra in modo tale che le uscite di emergenza siano prive di ostacoli per consentire la rapida evacuazione dei passeggeri, se i passeggeri si imbarcano, sbarcano o rimangono a bordo dell'aeromobile durante il rifornimento di carburante;
  - 7) la disponibilità immediata di estintori del tipo idoneo per almeno un primo intervento in caso di incendio di carburante;
  - 8) l'interruzione delle operazioni di rifornimento di carburante in caso di tempeste elettriche presso l'aeroporto o nelle sue vicinanze.

**ADR.OPS.D.065 Prova dei motori**

- a) Il gestore aeroportuale deve stabilire e attuare una procedura di prova dei motori.
- b) La procedura deve definire quanto segue:
  - (1) la persona che ha l'autorità per approvare le prove dei motori;
  - (2) le aree in cui vengono effettuate le prove dei motori;
  - (3) le misure di sicurezza che devono essere adottate.

**ADR.OPS.D.070 Indumenti ad alta visibilità**

Il gestore aeroportuale deve imporre che tutto il personale operante all'esterno, a piedi, sull'area di movimento indossi indumenti ad alta visibilità.

**▼ M4****ADR.OPS.D.075 Autorizzazioni alla messa in moto e istruzioni di rullaggio**

- a) L'operatore aeroportuale deve garantire che le autorizzazioni alla messa in moto, le autorizzazioni al pushback, se richieste, e le istruzioni di rullaggio siano coordinate con il fornitore di servizi di traffico aereo nel caso in cui il movimento degli aeromobili sul piazzale non sia gestito dal fornitore di servizi di traffico aereo.
- b) In tal caso, il gestore aeroportuale in collaborazione con il fornitore di servizi di traffico aereo deve stabilire e attuare una procedura che deve includere quanto segue:
  - (1) la definizione dell'autorità che rilascia le autorizzazioni alla messa in moto;
  - (2) i mezzi per informarsi reciprocamente in merito alle autorizzazioni alla messa in moto rilasciate;
  - (3) i mezzi per informarsi reciprocamente in merito alle autorizzazioni al pushback e alle istruzioni di rullaggio fornite.

**ADR.OPS.D.080 Programmi di controllo di professionalità e formazione dei segnalatori e dei gli autisti «FOLLOW-ME»**

- a) Il gestore aeroportuale deve stabilire e assicurare l'attuazione di un programma di formazione per le persone che forniscono:
  - (1) servizi di segnalazione;
  - (2) indicazioni «FOLLOW-ME».
- b) Il programma di formazione deve essere attuato in conformità all'allegato III, norma ADR.OR.D.017.
- c) La formazione deve essere concepita in modo da impartire le conoscenze fondamentali e le abilità pratiche relative all'esecuzione dei loro compiti.
- d) Il gestore aeroportuale deve assicurare l'attuazione di un programma di controllo di professionalità per il personale di cui alla lettera a) per garantire:
  - (1) che il personale continui ad essere competente;
  - (2) che il personale sia a conoscenza delle regole e delle procedure che attengono ai relativi compiti e funzioni. Il gestore aeroportuale deve garantire che le persone di cui alla lettera a) siano sottoposte a controlli di professionalità a intervalli non superiori a 12 mesi dal completamento della loro formazione iniziale.

**ADR.OPS.D.085 Programma di controllo di professionalità e formazione del personale che fornisce istruzioni di rullaggio agli aeromobili mediante radiotelegrafia**

- a) Il gestore aeroportuale deve garantire che:
  - (1) le persone che forniscono istruzioni di rullaggio agli aeromobili sul piazzale mediante radiotelegrafia, utilizzando le radiofrequenze aeronautiche assegnate, siano adeguatamente formate e qualificate;
  - (2) il programma di formazione sia attuato in conformità all'allegato III, norma ADR.OR.D.017, con le seguenti eccezioni:
    - i) la formazione iniziale deve essere seguita da una formazione di unità operativa che comprende le seguenti fasi:

**▼ M4**

- A) fase di formazione di transizione, concepita principalmente per impartire le conoscenze e la comprensione delle procedure operative specifiche per il sito e gli aspetti specifici dei compiti;
- B) fase di formazione in posizione operativa, che è la fase finale della formazione di unità operativa durante la quale le procedure e competenze legate al lavoro precedentemente acquisite sono integrate in pratica sotto la supervisione di un istruttore per la formazione qualificato in una situazione di traffico reale;
  - ii) la formazione periodica deve essere condotta a intervalli non superiori a 12 mesi di calendario e deve comprendere una revisione del contenuto della formazione iniziale;
  - iii) la formazione di aggiornamento deve essere condotta quando una persona è assente dal servizio per un periodo superiore a 12 mesi e deve includere l'intero contenuto della formazione iniziale.
- b) Le persone di cui alla lettera a), punto 1), devono dimostrare la competenza linguistica, almeno a livello operativo, sia nell'usare le frasiologie sia nell'esprimersi in linguaggio chiaro, in conformità alla lettera c), nelle lingue utilizzate per la comunicazione bordo/terra presso l'aeroporto.
- c) Il richiedente deve dimostrare di essere in grado di:
  - (1) comunicare efficacemente nelle situazioni di solo contatto vocale e nelle situazioni faccia a faccia;
  - (2) comunicare con chiarezza e accuratezza su argomenti comuni e correlati all'attività lavorativa;
  - (3) utilizzare strategie comunicative adeguate per scambiare messaggi e per riconoscere e risolvere i malintesi sia in un contesto generale sia in ambito professionale;
  - (4) risolvere con successo le difficoltà linguistiche nate da complicazioni o eventi inaspettati che si verificano durante l'espletamento dell'attività di routine o delle mansioni di comunicazione con le quali hanno in genere familiarità;
  - (5) parlare con un'inflessione dialettale o con un accento comprensibili alla comunità aeronautica.
- d) La competenza linguistica deve essere dimostrata da un certificato rilasciato dall'organizzazione che ha effettuato la valutazione, che attesti la lingua o le lingue conosciute, il livello o i livelli di competenza e la data della valutazione.
- e) Ad eccezione delle persone che hanno dimostrato di possedere competenze linguistiche a livello di esperto, le competenze linguistiche devono essere riesaminate ogni:
  - (1) quattro anni dalla data della valutazione, se il livello che si dimostra di possedere corrisponde a quello operativo;
  - (2) sei anni dalla data della valutazione, se il livello che si dimostra di possedere corrisponde a quello avanzato.
- f) Le competenze linguistiche devono essere dimostrate mediante un metodo di valutazione comprendente:
  - (1) il processo con il quale viene effettuata la valutazione;
  - (2) le qualifiche dei valutatori che effettuano valutazioni delle competenze linguistiche;
  - (3) la procedura di ricorso.
- g) Il gestore aeroportuale deve mettere a disposizione corsi di lingua al fine di mantenere il livello richiesto di competenze linguistiche del suo personale.

▼ **M4**

- h) Il gestore aeroportuale deve assicurare l'attuazione di un programma di controllo di professionalità per il personale di cui alla lettera a), punto 1), per garantire:
- (1) che il personale continui ad essere competente;
  - (2) che il personale sia a conoscenza delle regole e delle procedure che attengono ai relativi compiti e funzioni. Il gestore aeroportuale deve garantire che le persone di cui alla lettera a) siano sottoposte a controlli di professionalità a intervalli non superiori a 12 mesi dal completamento della loro formazione iniziale.

▼ **M5**

## Appendice 1

**FORMATO NOTAM**

Indicatore di priorità												→	
Indirizzo													
													<<≡
Data e ora dell'invio												→	
Indicatore dell'originatore												<<≡(	
Serie, numero e identificatore del messaggio													
NOTAM contenente nuove informazioni	..... NOTAMN (serie e numero/anno)												
NOTAM che sostituisce un NOTAM precedente	..... NOTAMR..... (serie e numero/anno) (serie e numero/anno del NOTAM che deve essere sostituito)												
NOTAM che annulla un NOTAM precedente	..... NOTAMC..... (serie e numero/anno) (serie e numero/anno del NOTAM che deve essere annullato)											<<≡	
Qualificatori													
	FIR	Codice NOTAM	Traffico	Finalità	Ambito	Limite inferiore	Limite superiore	Coordinate, raggio					
Q)		Q										<<≡	
Identificativo degli indicatori di località ICAO per il luogo in cui si trova l'impianto, lo spazio aereo o la condizione segnalata								A) →					
Periodo di validità													
Da (gruppo data-ora)	B)											→	
A (PERM o gruppo data-ora)	C)											STIM* PERM* <<≡	
Calendario (se del caso)	D)											→	
												<<≡	
Testo del NOTAM; in linguaggio chiaro (usando abbreviazioni ICAO)													
E)												<<≡	
Limite inferiore	F)											→	
Limite superiore	G)											) <<≡	
Firma													

\*Cancellare la dicitura non pertinente.

▼ M5

## Appendice 2

## FORMATO SNOWTAM

(Intestazione COM)	(Indicatore di priorità)	(Indirizzi)	<≡
	(Data e ora dell'invio)	(Indicatore dell'originatore)	<≡
(Intestazione abbreviata)	(NUMERO DI SERIE SWAA*)	(INDICATORI LOCALITÀ)	(GRUPPO FACOLTATIVO)
	S W * *		
SNOWTAM →	(Numero di serie)	<≡	
Sezione per il calcolo delle prestazioni del velivolo			
(INDICATORI DI LOCALITÀ DELL'AEROPORTO)	M	A)	<≡
[DATA/ORA DELLA VALUTAZIONE (ora in cui viene terminata la valutazione, in UTC)]	M	B)	→
(NUMERO DI DESIGNAZIONE PISTA INFERIORE)	M	C)	→
[CODICE DELLE CONDIZIONI DELLA PISTA (RWYCC) PER OGNI TERZO DI PISTA] [dalla matrice di valutazione delle condizioni della pista (RCAM) 0, 1, 2, 3, 4, 5 oppure 6]	M	D)	// →
(PERCENTUALE DI COPERTURA DI CONTAMINANTE PER OGNI TERZO DI PISTA)	C	E)	// →
(PROFONDITÀ in mm DI CONTAMINANTE SPARSO PER OGNI TERZO DI PISTA)	C	F)	// →
(DESCRIZIONE DELLE CONDIZIONI DELLA PISTA NELLA SUA LUNGHEZZA COMPLESSIVA) (osservate su ogni terzo di pista, partendo dalla soglia con il numero di designazione pista inferiore)	M	G)	//
COMPACTED SNOW (NEVE COMPATTA) DRY (ASCIUTTA) DRY SNOW (NEVE SECCA) DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW (NEVE SECCA SOPRA NEVE COMPATTA) DRY SNOW ON TOP OF ICE (NEVE SECCA SOPRA GHIACCIO) FROST (GELO) ICE (GHIACCIO) SLIPPERY WET (SCIVOLOSA E BAGNATA) SLUSH (NEVE MISTA AD ACQUA) SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY (PISTA INVERNALE APPOSITAMENTE PREPARATA); STANDING WATER (ACQUE STAGNANTI) WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW (ACQUA SOPRA NEVE COMPATTA) WET (BAGNATA) WET ICE (GHIACCIO BAGNATO) WET SNOW (NEVE BAGNATA) WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW (NEVE BAGNATA SOPRA NEVE COMPATTA) WET SNOW ON TOP OF ICE (NEVE BAGNATA SOPRA GHIACCIO)			→
(LARGHEZZA DELLA PISTA CUI SI APPLICANO I CODICI DELLE CONDIZIONI DELLA PISTA, SE INFERIORE A QUELLA PUBBLICATA)	O	H)	<≡
Sezione riguardante la consapevolezza situazionale			
[LUNGHEZZA DELLA PISTA RIDOTTA, SE INFERIORE ALLA LUNGHEZZA PUBBLICATA (in m)]	O	I)	→
(SCACCIANEVE SULLA PISTA)	O	J)	→
(SABBIA SPARSA SULLA PISTA)	O	K)	→
(TRATTAMENTO CHIMICO SULLA PISTA)	O	L)	→
(CUMULI DI NEVE SULLA PISTA) [se presenti, distanza dall'asse centrale della pista (in m) seguita dal suffisso «L», «R» o «LR», a seconda del caso]	O	M)	→
(CUMULI DI NEVE SU UNA VIA DI RULLAGGIO)	O	N)	→
(CUMULI DI NEVE ADIACENTI ALLA PISTA)	O	O)	→
(CONDIZIONI DELLA VIA DI RULLAGGIO)	O	P)	→
(CONDIZIONI DEL PIAZZALE)	O	R)	→
(COEFFICIENTE DI ADERENZA MISURATO)	O	S)	→
(NOTE IN LINGUAGGIO CHIARO)	O	T)	) <<≡
NOTE: 1. *Inserire il prefisso nazionale ICAO, di cui al documento ICAO 7910, parte 2, oppure un altro identificatore adeguato per l'aeroporto. 2. Per le informazioni su altre piste, ripetere gli elementi da B a H. 3. Le informazioni per la sezione riguardante la consapevolezza situazionale devono essere ripetute per ogni pista, via di rullaggio e piazzale. Ripetere se del caso, qualora indicato. 4. Le parole fra parentesi non devono essere trasmesse. 5. Per le lettere da A) a T) si rinvia alle Istruzioni per la compilazione degli SNOWTAM nel formato previsto, paragrafo 1, elemento b).			

FIRMA DELL'ORIGINATORE (non a fini di trasmissione);