



---

## Guida

## AD I-004 I

Oggetto:

# Monitoraggio della conformità negli aerodromi

---

N. riferimento: 043.3

---

Destinatari:	Esercenti e capi d'aerodromo di aerodromi certificati
Stato:	Presente versione: 2.1 del 1.11.2020 Prima pubblicazione: 1.0 del 1.1.2015
Autore:	Divisione Sicurezza delle infrastrutture

---

## Indice

<b>1.</b>	<b>Abbreviazioni .....</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>Introduzione .....</b>	<b>4</b>
<b>3.</b>	<b>Principio .....</b>	<b>4</b>
<b>4.</b>	<b>Monitoraggio della conformità secondo le prescrizioni AESA.....</b>	<b>4</b>
4.1	Normativa e checklist .....	4
4.2	Valutazione del carattere vincolante, dell'applicabilità e della conformità .....	5
4.3	Non conformità.....	5
4.4	Definizione della Certification Basis e della Organisation and Operation Basis ....	8
4.5	Verifica e aggiornamento delle dichiarazioni di conformità .....	8
<b>5.</b>	<b>Monitoraggio della conformità secondo le prescrizioni OACI.....</b>	<b>8</b>
5.1	Normativa e checklist .....	8
5.2	Valutazione del carattere vincolante, dell'applicabilità e della conformità .....	9
5.3	Trattamento delle non conformità .....	9
5.4	Verifica e aggiornamento delle dichiarazioni di conformità .....	10
<b>6.</b>	<b>Vigilanza.....</b>	<b>10</b>

## 1. Abbreviazioni

AESA	Agenzia europea per la sicurezza aerea
AIP	Aeronautical Information Publication
AMC	Acceptable Means of Compliance
AltMOC	Alternative Means of Compliance
BR	Basic Regulation
CB	Certification Basis
CS	Certification Specification
DAAD	Deviation Acceptance and Action Document
EC	European Commission
ELOS	Equivalent Level of Safety
ER	Essential Requirements
DA	Delegated Act
GM	Guidance Material
IA	Implementing Act
IR	Implementing Rule
NSC	National Standardisation Coordinator
OB	Organisation and Operation Basis
SC	Special Condition
Std	Standard
Rec	Recommendation
UE	Unione europea
UFAC	Ufficio federale dell'aviazione civile
VFRM	Visual Flight Rules Manual

## 2. Introduzione

La presente guida, destinata agli aerodromi certificati, funge da istruzione per il monitoraggio della conformità (*Compliance Monitoring*) degli aerodromi certificati nonché per l'emissione e l'aggiornamento periodico delle dichiarazioni di conformità secondo le disposizioni del Regolamento UE n. 139/2014 per aerodromi (EASA Aerodromes Regulation) e le disposizioni dell'Annesso 14 OACI volume I (Aerodromes) e II (Heliports).

Le prescrizioni dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA) conformi al Regolamento (UE) n. 139/2014 della Commissione del 12 febbraio 2014 che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativi agli aeroporti (*EASA Aerodroms Regulation*) sono direttamente applicabili in Svizzera.

In virtù dell'articolo 3 capoverso 2 dell'ordinanza sull'infrastruttura aeronautica (OSIA; RS 748.131.1), le norme (*Standards*) e le raccomandazioni (*Recommendations*) dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI), che si trovano tra l'altro nell'Allegato 14 alla Convenzione del 7 dicembre 1944 relativa all'aviazione civile internazionale (OACI Annesso 14), comprese le relative prescrizioni tecniche, sono direttamente applicabili in Svizzera.

## 3. Principio

Il monitoraggio della conformità è finalizzato a verificare e garantire il rispetto delle vigenti prescrizioni dell'AESA e dell'OACI da parte degli aerodromi, inclusa la richiesta di un'autorizzazione dell'UFAC in caso di non conformità con dette prescrizioni. Tale monitoraggio viene effettuato d'intesa con i competenti esperti dell'aerodromo attraverso il sistematico esame delle prescrizioni vigenti, sulla base di cosiddette *Compliance Checklist*. A titolo complementare, il *Compliance Monitoring Manager* esamina il rispetto delle prescrizioni vigenti mediante ispezioni e audit interni ed esterni presso l'aerodromo. La presente guida descrive il monitoraggio della conformità effettuato tramite le *Compliance Checklist*.

## 4. Monitoraggio della conformità secondo le prescrizioni AESA

Il presente capitolo è determinante per gli aerodromi che rientrano nel campo di applicazione della certificazione AESA conformemente all'articolo 23a dell'ordinanza sull'infrastruttura aeronautica (OSIA; RS 748.131.1) e per gli aerodromi titolari di un certificato svizzero basato sul diritto europeo, ai sensi dell'articolo 23c OSIA.

### 4.1 Normativa e checklist

1. Scaricare le regolamentazioni AESA vigenti per gli aerodromi
2. Richiedere all'UFAC la/le *Compliance Checklist* in formato elettronico

La regolamentazione AESA vigente per gli aerodromi è consultabile sia sul sito Internet dell'AESA che su quello dell'UFAC, alla rubrica «Spazio professionale». Si tratta del Regolamento (UE) n. 2018/1139 (Basic Regulation) e del Regolamento (UE) n. 139/2014 che stabiliscono i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativi agli aeroporti, allegati compresi. Le normative AESA si distinguono in *Implementing Rule* (IR), *Acceptable Means of Compliance* (AMC) e *Guidance Material* (GM) per i settori organizzazione ed esercizio, nonché in *Certification Specification* (CS) e *Guidance Material* (GM) per il

settore infrastruttura. Le *Compliance Checklist* basate sulla regolamentazione AESA vigente per gli aerodromi sono ottenibili gratuitamente in formato elettronico presso l'UFAC.

## 4.2 Valutazione del carattere vincolante, dell'applicabilità e della conformità

1. Identificazione di tutte le disposizioni vincolanti e applicabili
2. Verifica della conformità di tutte le prescrizioni vincolanti e applicabili da parte degli esperti dell'aerodromo competenti in materia

È richiesta una verifica della conformità solo per le prescrizioni che risultano al contempo vincolanti e applicabili. Una prescrizione è considerata applicabile quando nell'aerodromo in questione la prestazione disciplinata da tale prescrizione viene fornita o quando è realizzato il relativo elemento infrastrutturale. Sono considerate non applicabili le prescrizioni relative a prestazioni o elementi infrastrutturali non esistenti nell'aerodromo in questione. Il carattere vincolante delle prescrizioni AESA è disciplinato dal Regolamento (UE) n. 218/1139 (*Basic Regulation*) e dal Regolamento (UE) n. 139/2014. In caso di divergenze rispetto al diritto svizzero, prevale il diritto europeo. Fatte salve le opzioni di flessibilità, IR, AMC e CS sono vincolanti; nel caso di AMC e CS, tuttavia, soltanto dopo che questi sono stati fissati nell'*Organisation and Operation Basis* (OB) o nella *Certification Basis* (CB) dell'aerodromo in questione, il GM funge da supporto e non è vincolante. L'applicabilità di una determinata prescrizione può dipendere dalla situazione locale (organizzazione, esercizio e infrastruttura) dell'aerodromo. Eventualmente, una determinata prestazione non è applicabile. Per i settori non regolamentati dall'AESA rimangono determinanti le prescrizioni OACI.

## 4.3 Trattamento delle non conformità

Il trattamento delle non conformità con le prescrizioni AESA, e pertanto i criteri da applicare, sono disciplinati nella *Basic Regulation* e nel Regolamento UE per gli aerodromi.

1. Definire come verranno ulteriormente trattate le non conformità:
  - a) ripristinare uno stato conforme
  - b) richiedere la relativa *Flexibility Option* all'UFAC
2. Emettere le necessarie dichiarazioni di conformità (cfr. tabella seguente) e ottenere l'approvazione dell'UFAC, o dell'AESA tramite l'UFAC
3. Integrare la documentazione relativa alle non conformità approvate dall'UFAC nel manuale dell'aerodromo, con rimando alle relative prove di sicurezza
4. Pubblicare nell'AIP/nel VFRM le non conformità rilevanti sotto il profilo operativo
5. Integrare i rischi derivanti dalle non conformità nel catalogo dei pericoli dell'aerodromo

In caso di non conformità, l'obiettivo primario è il ripristino di uno stato conforme alle prescrizioni attraverso il processo *Management of Change* (v. Direttiva UFAC AD I-003 Management of Change negli aerodromi). Se tale obiettivo non è raggiungibile con un onere ragionevole e in tempi brevi, a seconda del tipo di prescrizione si può fare capo a diverse possibilità di deroga (*Flexibility Options*). L'impiego di determinate opzioni di flessibilità necessita sottostà all'approvazione dell'UFAC e, in alcuni casi particolari, anche dell'AESA. I formulari per la richiesta di opzioni di flessibilità sono ottenibili gratuitamente in formato elettronico presso l'UFAC.

Opzioni di flessibilità nei settori organizzazione ed esercizio:

Prescrizione	Opzione di flessibilità	Applicazione	Documentazione
<p>Prescrizioni del cap. III della BR o relativi IA/DA</p>	<p><i>Exemption</i></p>	<p>Deroga dai requisiti del cap. III della <i>Basic Regulation</i> (BR) o relativi atti giuridici di applicazione ("<i>implementing acts</i>", IA) o atti giuridici delegati ("<i>delegating acts</i>", DA) secondo l'articolo 71(1) BR, in caso di necessità operativa urgente o imprevisti urgenti.</p> <p>Condizioni:</p> <p>(a) L'esigenza non può essere soddisfatta rispettando i requisiti di BR, IA o DA.</p> <p>(b) Gli <i>Essential Requirements</i> (ER) sono rispettati.</p> <p>(c) Le distorsioni del mercato sono per quanto possibile attenuate.</p> <p>(d) La non conformità è limitata temporalmente e materialmente.</p>	<p>Descrizione e motivazione della non conformità unitamente alla documentazione che dimostri un livello di sicurezza accettabile tramite un Safety Assessment.</p> <p>Necessario notificare immediatamente a EC, AESA e Stati membri dell'AESA attraverso il <i>National Standardisation Coordinator</i> (NSC, unità UFAC). Soggetta ad approvazione della EC se la non conformità dura più di 8 mesi.</p>
<p>AMC</p>	<p><i>Alternative Means of Compliance</i> (Alt-MOC)</p>	<p>Non conformità con gli <i>Acceptable Means of Compliance</i> (AMC)</p>	<p>Descrizione e motivazione del metodo alternativo unitamente alla documentazione che dimostri un livello di sicurezza equivalente a quello del relativo AMC tramite un Safety Assessment. Soggetta ad approvazione dell'UFAC, notifica attraverso il <i>National Standardisation Coordinator</i> (NSC, unità UFAC) e pubblicazione da parte dell'AESA.</p>

Opzioni di flessibilità nel settore infrastruttura:

Prescrizione	Opzione di flessibilità	Applicazione	Documentazione
CS	<i>Deviation Acceptance and Action Document (DAAD)</i>	Non conformità con la <i>Certification Specification (CS)</i> che esisteva già prima dell'entrata in vigore del Regolamento AESA in Svizzera (1° agosto 2014) e che dovrà essere eliminata entro una determinata data. Può essere emessa solo fino al 31 dicembre 2024.	Descrizione e motivazione della non conformità unitamente alla documentazione che dimostri tramite un Safety Assessment che fino all'eliminazione della non conformità potrà essere mantenuto un livello di sicurezza accettabile e che indichi il termine di attuazione delle misure correttive. Soggetta ad approvazione dell'UFAC.
	<i>Equivalent Level of Safety (ELOS)</i>	Non conformità con la <i>Certification Specification (CS)</i> a fronte del mantenimento di un livello di sicurezza equivalente.	Descrizione e motivazione della non conformità unitamente alla documentazione che dimostri tramite un Safety Assessment che, nonostante la non conformità, potrà essere mantenuto un livello di sicurezza equivalente. Soggetta ad approvazione dell'UFAC.
	<i>Special Condition (SC)</i>	Non conformità con la <i>Certification Specification (CS)</i> poiché la prescrizione risulta inappropriata ( <i>inappropriate</i> ), inadeguata ( <i>inadequate</i> ) o poiché: a) la prescrizione non può essere rispettata per motivi fisici, topografici o restrizioni analoghe in relazione all'ubicazione dell'aerodromo; b) l'aerodromo presenta caratteristiche nuove o insolite; c) dalle esperienze fatte con l'esercizio dell'aerodromo o di altri aerodromi con caratteristiche simili è emerso che la sicurezza può risultare compromessa.	Descrizione e motivazione della non conformità unitamente alla documentazione che dimostri tramite un Safety Assessment che fino a quel momento è stato possibile mantenere un livello di sicurezza accettabile e che un'eliminazione non risulterebbe proporzionata o adeguata. Soggetta ad approvazione dell'UFAC.

Le non conformità sono riprese nel catalogo dei pericoli dell'aerodromo, o ad esso collegate, in funzione del relativo rischio (conformemente alla pertinente prova di sicurezza). La procedura di valutazione del rischio e l'approntamento delle prove di sicurezza (Safety Assessment) si basano sulle prescrizioni AESA e sulla Direttiva UFAC AD I-005 «Safety Risk Management negli aerodromi». Se per una non conformità è già disponibile un *Safety Assessment* in corso di validità, basta un rimando a tale documento.

#### 4.4 Definizione della Certification Basis e della Organisation and Operation Basis

1. Notifica formale della («*established*») *Certification Basis* (CB) e della *Organisation and Operation Basis* (OB) da parte dell'UFAC

Nella «*established*» *Certification Basis* (CB) e nella «*established*» *Organisation and Operation Basis* (OB) l'UFAC definisce l'elenco di tutte le prescrizioni AESA applicabili all'aerodromo, comprese le non conformità concesse dall'autorità. La CB e l'OB definite dall'UFAC fungono da base formale per la certificazione AESA dell'aerodromo.

#### 4.5 Verifica e aggiornamento delle dichiarazioni di conformità

1. Verificare e aggiornare la *Compliance Checklist*, compresi gli allegati, ad es. le prove di sicurezza:
  - a) in caso di modifiche che incidono sullo stato attuale della conformità
  - b) periodicamente, secondo l'intervallo di tempo fissato
  - c) a seguito della pubblicazione di prescrizioni nuove o modificate;
2. in caso di adeguamenti della CB o dell'OB: richiedere l'approvazione dell'UFAC che provvederà in seguito alla notifica formale delle attuali versioni aggiornate delle «*established*» CB e OB

Dopo ogni modifica eseguita in base al processo *Management of Change*, la dichiarazione di conformità va verificata e aggiornata periodicamente in funzione dell'intervallo di tempo fissato. L'intervallo di verifica periodico può essere fissato dall'aerodromo in base al rischio. La *Compliance Checklist* va aggiornata anche in caso di modifiche e aggiornamenti della regolamentazione per gli aerodromi da parte dell'AESA. Qualora ne consegua un adeguamento della «*established*» CB o OB (ad es. modifica o abrogazione di una *Flexibility Option*), si deve richiedere l'approvazione dell'UFAC, il quale notificherà formalmente la nuova versione della «*established*» CB o OB.

### 5. Monitoraggio della conformità secondo le prescrizioni OACI

Il presente capitolo è determinante per gli aerodromi che rientrano nel campo di applicazione della certificazione OACI conformemente all'articolo 23b dell'ordinanza sull'infrastruttura aeronautica (OSIA; RS 748.131.1).

#### 5.1 Normativa e checklist

1. Scaricare le regolamentazioni OACI vigenti per gli aerodromi
2. Richiedere all'UFAC la/le *Compliance Checklist* in formato elettronico

Le norme e raccomandazioni vigenti per gli aerodromi, in particolare OACI Annesso 14 Volume I (*Aerodromes*) e II (*Heliports*), nonché le relative prescrizioni tecniche e Direttive UFAC sono scaricabili dal

sito Internet dell'UFAC, rubrica «Spazio professionale». Le *Compliance Checklist* basate sulla versione attuale dei due volumi dell'Annesso 14 sono ottenibili gratuitamente in formato elettronico all'UFAC.

## 5.2 Valutazione del carattere vincolante, dell'applicabilità e della conformità

1. Identificazione delle disposizioni vincolanti e applicabili
2. Verifica della conformità delle prescrizioni vincolanti e applicabili da parte degli esperti dell'aerodromo competenti in materia

È richiesta una verifica della conformità solo per le prescrizioni che sono al contempo vincolanti e applicabili. Una prescrizione è considerata applicabile quando nell'aerodromo in questione la prestazione disciplinata da tale prescrizione viene fornita o quando è realizzato il relativo elemento infrastrutturale. Sono considerate non applicabili le prescrizioni relative a prestazioni o elementi infrastrutturali non esistenti nell'aerodromo in questione. Il carattere vincolante degli *Standards e Recommendations* OACI è disciplinato dall'articolo 3 capoverso 2 OSIA e dalla Direttiva UFAC AD I-010 «Applicazione degli standard e delle raccomandazioni OACI nel settore degli aerodromi».

## 5.3 Trattamento delle non conformità

- 1 Definire come verranno ulteriormente trattate le non conformità
  - a) ripristinare uno stato conforme o
  - b) richiedere la relativa non conformità all'UFAC)
- 2 Emettere la prova di sicurezza e richiedere l'approvazione dell'UFAC
- 3 Integrare la documentazione relativa alle non conformità approvate dall'UFAC nel manuale dell'aerodromo, con rimando alle relative prove di sicurezza
- 4 Pubblicare nell'AIP/nel VFRM le non conformità rilevanti sotto il profilo operativo
- 5 Integrare i rischi derivanti dalle non conformità nel catalogo dei pericoli dell'aerodromo

In caso di non conformità l'obiettivo primario è il ripristino di uno stato conforme alle prescrizioni attraverso il processo *Management of Change* (v. Direttiva UFAC AD I-003 Management of Change negli aerodromi). Se tale obiettivo non è raggiungibile con un onere proporzionato, devono essere valutate le conseguenze che, sotto il profilo della sicurezza, la non conformità ha sull'esercizio dell'aerodromo. In presenza di una non conformità rilevante per la sicurezza, attraverso una prova di sicurezza occorre dimostrare che rimane comunque garantito un livello di sicurezza accettabile o quanto meno tollerabile. Una non conformità rispetto alle prescrizioni OACI è soggetta all'approvazione dell'UFAC.

Le non conformità sono riprese nel catalogo dei pericoli dell'aerodromo, o ad esso collegate, in funzione del relativo rischio (conformemente alla pertinente prova di sicurezza). La procedura di valutazione del rischio e l'approntamento delle prove di sicurezza si basano sulle prescrizioni AESA e sulla Direttiva UFAC AD I-005 «Safety Risk Management negli aerodromi». Se per una non conformità è già disponibile un *Safety Assessment* in corso di validità, basta un rimando a tale documento.

## 5.4 Verifica e aggiornamento delle dichiarazioni di conformità

1. Verificare e aggiornare la *Compliance Checklist*, compresi gli allegati, ad es. le prove di sicurezza:
  - a) in caso di modifiche che incidono sullo stato attuale della conformità
  - b) periodicamente, secondo l'intervallo di tempo fissato
  - c) a seguito della pubblicazione di prescrizioni nuove o modificate

Dopo ogni modifica fatta in base al processo *Management of Change*, la dichiarazione di conformità va verificata e aggiornata periodicamente secondo l'intervallo di tempo fissato. L'intervallo di verifica periodico può essere fissato dall'aerodromo in base al rischio. La *Compliance Checklist* va aggiornata anche in caso di progetti di modifica e di aggiornamento della regolamentazione per gli aerodromi da parte dell'OACI.

## 6. Vigilanza

Il processo di sorveglianza sulla conformità, e i relativi esiti, sono valutati dall'UFAC nel quadro dell'attività di vigilanza.