REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2020/2148 DELLA COMMISSIONE

dell'8 ottobre 2020

che modifica il regolamento (UE) n. 139/2014 per quanto riguarda la sicurezza delle piste e i dati aeronautici

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il 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 ([1]), in particolare l'articolo 39, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

(1) Il regolamento (UE) n. 139/2014 della Commissione ([2]) stabilisce i requisiti e le procedure amministrative relativi agli aeroporti, in cui rientrano la gestione, il funzionamento, la certificazione e la sorveglianza degli aeroporti stessi.

(2) Il regolamento (UE) n. 139/2014 comprende i requisiti generali per i gestori aeroportuali per quanto riguarda la gestione dei dati aeronautici e delle informazioni aeronautiche. Al fine di mantenere o migliorare i livelli di sicurezza esistenti delle operazioni aeroportuali, i gestori aeroportuali dovrebbero essere tenuti a garantire un elevato livello di qualità dei dati aeronautici e delle informazioni aeronautiche nell'ambito della catena dei dati aeronautici, dalla generazione dei dati alla fornitura degli stessi, ai fini dei servizi di informazioni aeronautiche. A tale scopo i requisiti di qualità dei dati dovrebbero essere ulteriormente integrati a livello delle operazioni, analogamente ai requisiti applicabili ai fornitori di servizi di gestione del traffico aereo e di navigazione aerea, in particolare per quanto riguarda la protezione dei dati, il catalogo dei dati e lo scambio dei dati.

(3) La sicurezza delle piste è una delle categorie ad alto rischio di incidenti individuate dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO). Gli incidenti legati alla sicurezza delle piste rappresentano la maggioranza di tutti gli incidenti a livello mondiale. Il regolamento (UE) n. 139/2014 dovrebbe pertanto essere modificato al fine di ridurre il numero di incidenti e di inconvenienti gravi legati alla sicurezza delle piste in cui si verificano incursioni in pista, ma anche di altri eventi legati alla sicurezza delle piste, quali la confusione delle piste, le collisioni al suolo e le uscite di pista.

(4) I programmi di formazione e di controllo di professionalità, compresa la formazione iniziale e periodica, per il personale operativo dovrebbero essere armonizzati tra gli Stati membri stabilendo requisiti comuni di formazione che dovrebbero essere rispettati dai gestori aeroportuali.

(5) La documentazione riguardante l'iter formativo seguito, le autorizzazioni alla guida, le autorizzazioni e la manutenzione dei veicoli e le competenze linguistiche dovrebbe essere conservata dai gestori aeroportuali.

(6) L'attuale quadro normativo non include i requisiti per la creazione di NOTAM (Notice to AirMen - avviso agli aeronaviganti) da parte del gestore aeroportuale. Ciò ha determinato incertezza giuridica per quanto riguarda il momento e le condizioni in cui è necessario che un gestore aeroportuale crei un NOTAM su questioni che possono ripercuotersi sulla sicurezza, nonché i motivi alla base della sua decisione. La modifica dovrebbe pertanto completare il quadro normativo per la creazione e la pubblicazione di NOTAM da parte del gestore aeroportuale, tenendo conto delle disposizioni dell'annesso 15 della Convenzione sull'aviazione civile internazionale, firmata a Chicago il 7 dicembre 1944 (in seguito «Convenzione di Chicago»).

([1]) GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1.

([2]) 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 (GU L 44 del 14.2.2014, pag. 1).

(7) Le inchieste sugli incidenti rivelano che le norme relative alla valutazione e alla segnalazione delle condizioni della superficie della pista non sono armonizzate e che questo fatto costituisce un fattore che contribuisce in modo significativo alle uscite di pista, in particolare quando la pista è bagnata o contaminata. L'ICAO ha pertanto modificato una serie di standard e pratiche raccomandate (SARP) in diversi annessi della Convenzione di Chicago e ha prodotto ampio materiale di orientamento al fine di stabilire un formato armonizzato su scala mondiale per la valutazione e la segnalazione delle condizioni della superficie della pista.

(8) È pertanto opportuno modificare il regolamento (UE) n. 139/2014 al fine di attuare i SARP dell'ICAO applicabili relativi alla valutazione e alla segnalazione delle condizioni della superficie della pista e aggiungere definizioni di nuovi termini.

(9) Al fine di ridurre il rischio di eventi derivante dalle distorsioni dovute all'effetto aspettativa durante il passaggio di consegne per le attività operative, il personale dell'aeroporto dovrebbe ricevere informazioni aggiornate sulla situazione operativa al momento di tale trasferimento.

(10) I detriti di oggetti estranei (FOD) sulle aree di manovra e sul piazzale rappresentano un rischio significativo per la sicurezza delle operazioni negli aeroporti. Le misure volte ad attenuare efficacemente tale rischio dovrebbero essere basate sui SARP, sul materiale di orientamento e sulle pratiche accettate a livello internazionale dell'ICAO.

(11) Le condizioni e l'idoneità dei veicoli, i loro conducenti, nonché le loro apparecchiature di comunicazione e vigilanza sono anch'essi fattori che contribuiscono agli eventi legati alla sicurezza delle piste e ai danni agli aeromobili. Le condizioni di autorizzazione per i conducenti e i veicoli dovrebbero essere rafforzate e dovrebbero essere stabilite nuove regole per l'esercizio dei veicoli sull'area di movimento e su altre aree operative dell'aeroporto.

(12) In base alle raccomandazioni in materia di sicurezza e al feedback ricevuto dagli Stati membri e dai portatori di interessi, la Commissione ha individuato la necessità di migliorare la consapevolezza situazionale tra i piloti, il personale dei servizi di traffico aereo e i conducenti di veicoli quando operano sull'area di manovra, come misura di prevenzione delle incursioni in pista. È opportuno pertanto prevedere disposizioni per garantire che le competenze linguistiche in inglese dei conducenti di veicoli che operano sull'area di manovra dell'aeroporto corrispondano a un livello operativo. Può tuttavia accadere che, in alcuni aeroporti, l'uso di tale lingua non necessariamente migliori la sicurezza delle operazioni in pista. Le autorità competenti dovrebbero pertanto avere il diritto di discostarsi dal requisito di competenza linguistica in inglese, in base a una valutazione della sicurezza riguardante uno o più aeroporti.

(13) Il numero di veicoli in un aeroporto dovrebbe essere limitato a quello necessario a garantire la sicurezza delle operazioni. Per affrontare il problema della confusione dei nominativi radio, tali veicoli dovrebbero essere adeguatamente equipaggiati, anche con dispositivi radio o di illuminazione. Dovrebbero essere previste eccezioni per i veicoli che non sono conformi alle condizioni di esercizio, ma per cui è necessario entrare e operare temporaneamente all'interno dell'aeroporto. Al fine di garantire che la legislazione dell'Unione sia armonizzata con gli standard dell'ICAO, le regole di guida in un aeroporto dovrebbero basarsi sugli annessi 2 e 14 della Convenzione di Chicago e sul documento di orientamento 4444 PANS-ATM dell'ICAO.

(14) Le inchieste sugli incidenti e gli inconvenienti gravi durante le operazioni di traino degli aeromobili indicano che la mancanza di consapevolezza situazionale, uno spazio libero insufficiente intorno all'aeromobile e un'illuminazione insufficiente o inadeguata dell'aeromobile trainato durante la notte sono i fattori che contribuiscono al verificarsi di danni agli aeromobili. È pertanto opportuno introdurre misure volte a migliorare la sicurezza durante le operazioni di traino degli aeromobili in termini di instradamento, guida, illuminazione, procedure di comunicazione, coordinamento dei diversi attori, nonché misure specifiche per far fronte a condizioni meteorologiche o di tempo atmosferico avverse.

(15) È opportuno stabilire regole per chiarire quali oggetti mobili, diversi dai veicoli, dovrebbero essere illuminati in un aeroporto. Ciò include l'eliminazione delle incoerenze riguardanti le aree dell'aeroporto cui si applicano i requisiti di marcatura e illuminazione per i veicoli.

(16) Al fine di migliorare la sicurezza, la regolarità e l'efficienza delle operazioni, dovrebbero essere stabiliti percorsi di rullaggio negli aeroporti. È opportuno tenere conto del funzionamento dei transponder degli aeromobili, se supportati dalla guida ai movimenti di superficie e dal sistema di controllo di un aeroporto.

(17) Le inchieste sugli incidenti e gli inconvenienti provocati da incursioni in pista evidenziano carenze nelle procedure di comunicazione tra i servizi di traffico aereo, i conducenti di veicoli e i pedoni. Dovrebbero pertanto essere stabilite procedure coordinate per la comunicazione tra il gestore aeroportuale e l'ente dei servizi di traffico aereo al fine di disciplinare questioni quali le lingue usate, le frequenze, le operazioni svolte dai pedoni sull'area di manovra, l'uso di segnali e altri mezzi di comunicazione in caso di guasti ai sistemi di comunicazione. È opportuno che tali procedure comprendano la diffusione di informazioni significative relative all'aeroporto attraverso comunicazioni radio.

(18) Al fine di prevenire ulteriori eventi causati dalla presenza di pedoni sull'area di movimento, è opportuno vietare l'ingresso al personale non autorizzato nell'area di manovra e in altre aree controllate. Dovrebbero essere adottate misure per garantire il controllo dei movimenti dei pedoni.

(19) Il regolamento (UE) n. 139/2014 non prevede esplicitamente obblighi per il gestore aeroportuale per quanto riguarda le operazioni in condizioni invernali. Al fine di allineare la legislazione dell'Unione agli standard ICAO di cui agli annessi 14 e 15 della Convenzione di Chicago, è opportuno introdurre obblighi che riguardino gli aeroporti soggetti a periodi invernali prolungati con piste coperte da neve compatta o ghiaccio. Tali obblighi dovrebbero basarsi sulle pratiche esistenti, tenendo conto del feedback dei costruttori di velivoli e dell'ICAO.

(20) Al fine di garantire che la legislazione dell'Unione sia armonizzata con gli standard dell'ICAO, al gestore aeroportuale dovrebbe essere richiesto di valutare le condizioni della superficie della pista e di assegnare un codice RWYCC (codice delle condizioni della pista).

(21) Il programma di manutenzione di un aeroporto dovrebbe garantire che gli impianti, i sistemi, i veicoli e le apparecchiature necessarie al funzionamento dell'aeroporto non compromettano la sicurezza, la regolarità e l'efficienza della navigazione aerea. Il programma di manutenzione dovrebbe rispettare i principi sul fattore umano conformemente all'annesso 14 della convenzione di Chicago e il gestore aeroportuale dovrebbe disporre dei mezzi per l'effettiva attuazione del programma di manutenzione.

(22) I requisiti di cui al regolamento (UE) n. 139/2014 in merito alla manutenzione della pavimentazione, in particolare per quanto riguarda le caratteristiche di aderenza della superficie della pista, dovrebbero essere armonizzati con gli standard dell'ICAO al fine di attenuare il rischio di uscite di pista, ma anche quello derivante dalla presenza dei FOD.

(23) In base alle pertinenti disposizioni dell'annesso 14 della Convenzione di Chicago, il regolamento (UE) n. 139/2014 dovrebbe essere integrato da requisiti migliorati in materia di manutenzione del sistema di alimentazione dell'aeroporto e da nuovi requisiti relativi alla manutenzione del sistema di illuminazione dell'aeroporto. Dovrebbero inoltre essere inclusi requisiti specifici per la manutenzione della segnaletica verticale e orizzontale dell'aeroporto.

(24) L'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea ha preparato un progetto di norme di attuazione e lo ha presentato alla Commissione unitamente ai pareri n. 02/2018 e n. 03/2019, in conformità all'articolo 75, paragrafo 2, lettere b) e c), e all'articolo 76, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1139.

(25) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (UE) n. 139/2014.

(26) In considerazione degli effetti dell'epidemia di COVID-19 sulle risorse delle autorità competenti e degli operatori interessati e al fine di fornire loro un sollievo immediato e consentire un'adeguata preparazione, l'applicazione dei requisiti relativi alla segnalazione di contaminanti sulla superficie, alle condizioni della superficie della pista e alle operazioni in condizioni invernali dovrebbe essere rinviata al 12 agosto 2021 e l'applicazione delle norme relative al sistema di gestione della qualità dovrebbe essere rinviata al 27 gennaio 2022,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Modifiche del regolamento (UE) n. 139/2014

Gli allegati I, III e IV del regolamento (UE) n. 139/2014 sono modificati conformemente all'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

Entrata in vigore e applicazione

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il punto 3), lettere d), e), q) e r), dell'allegato del presente regolamento e l'allegato IV, norma ADR.OPS.A.057, lettera d), punto 4), del regolamento (UE) n. 139/2014 si applicano a decorrere dal 12 agosto 2021.

Il punto 2), lettera a), e il punto 3), lettere a) e b), dell'allegato si applicano a decorrere dal 27 gennaio 2022.

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

Fatto a Bruxelles, l'8 ottobre 2020

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN

ALLEGATO

Gli allegati I, III e IV sono così modificati:

1) l'allegato I è così modificato:

a) sono inseriti i seguenti punti 6 *bis*), 6 *ter*) e 6 *quater*):

«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) è inserito il seguente punto 15 *bis*):

«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;»;

c) è inserito il seguente punto 17 *bis*):

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

d) è inserito il seguente punto 18 *bis*):

«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;»;

e) è inserito il seguente punto 19 *bis*):

«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;»;

f) sono inseriti i seguenti punti 24 *bis*) e 24 *ter*):

«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;»;

g) sono inseriti i seguenti punti 34 *bis*) e 34 *ter*):

«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;»;

h) sono inseriti i seguenti punti 38 *bis*), 38 *ter*), 38 *quater*), 38 *quinquies*), 38 *sexies*), 38 *septies*), 38 *octies*) e 38 *nonies*):

«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;

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 quinquies) «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 formatisi 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;»;

i) sono inseriti i seguenti punti 41 *bis*, 41 *ter* e 41 *quater*:

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

41 ter) «SNOWTAM»,

a) a decorrere dal 7 gennaio 2021 e fino al 12 agosto 2021, una serie speciale di NOTAM con la quale si notifica, utilizzando uno specifico formato, la presenza o la rimozione di condizioni di pericolo dovute a neve, ghiaccio, neve mista ad acqua o acqua stagnante associata a neve, neve mista ad acqua e ghiaccio nell'area di movimento;

b) a decorrere dal 12 agosto 2021, una serie speciale di NOTAM in formato standard, che riporta le condizioni della superficie e notifica la presenza o la cessazione di condizioni dovute a neve, ghiaccio, neve mista ad acqua, gelo o acqua associata a neve, neve mista ad acqua, ghiaccio o gelo nell'area di movimento;

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;»;

j) il punto 47) è sostituito dal seguente:

«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;»;

k) il punto 48) è sostituito dal seguente:

«48) aiuti visivi», indicatori e dispositivi di segnalazione, segnaletica orizzontale, luci, segnaletica verticale e marker o loro combinazioni;»;

l) è aggiunto il seguente punto 49):

«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;»;

2) l'allegato III è così modificato:

a) la norma ADR.OR.D.007 è sostituita dalla seguente:

«**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.

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

b) la norma ADR.OR.D.017 è sostituita dalla seguente:

«**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.

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.

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.»;

c) la norma ADR.OR.D.035, lettera d), è così modificata:

i) il punto 6) è sostituito dal seguente:

«6) l'ultima versione del registro dei rischi;»;

ii) sono aggiunti i seguenti punti 7) e 8):

«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;

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.»;

3) l'allegato IV è così modificato:

a) la norma ADR.OPS.A.010 è sostituita dalla seguente:

«**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) sono aggiunte le seguenti norme da ADR.OPS.A.020 a ADR.OPS.A.055:

«**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 (*) siano conformi alle specifiche del catalogo dei dati.

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.

(*) 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).»;

c) è aggiunta la seguente norma ADR.OPS.A.057:

«**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 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;

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;

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;

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;

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).»;

d) è aggiunta la seguente norma ADR.OPS.A.060:

«**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.»;

e) è aggiunta la seguente norma ADR.OPS.A.065:

«**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 riporto sulle condizioni della pista (RCR). Il riporto 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);

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.»;

f) è aggiunta la seguente appendice 1:

«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.»

g) è aggiunta la seguente appendice 2:

«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 DI LOCALITÀ) DATA-ORA DELLA VALUTAZIONE	(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) 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)	M	G)	// →
(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);

h) è inserita la seguente norma ADR.OPS.B.003:

«**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.»;

i) la norma ADR.OPS.B.010 è così modificata:

i) le lettere c), d) ed e) sono sostituite dalle seguenti:

«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.»;

ii) la lettera f) è soppressa;

j) è inserita la seguente norma ADR.OPS.B.016:

«**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;

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;

c) 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.»;

k) è inserita la seguente norma ADR.OPS.B.024:

«**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;

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) radiotelefonia, 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 continuino 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.»;

l) la norma ADR.OPS.B.25 è soppressa;

m) sono inserite le seguenti norme ADR.OPS.B.026, ADR.OPS.B.027, ADR.OPS.B.028 e ADR.OPS.B.029:

«**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;

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;

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;

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;

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 aeromobili

Il 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 (*);

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.

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.

(*) 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).»;

n) la norma ADR.OPS.B.030 è sostituita dalla seguente:

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

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

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.»;

o) è inserita la seguente norma ADR.OPS.B.031:

«**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.»;

p) è inserita la seguente norma ADR.OPS.B.033:

«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.»;

q) la norma ADR.OPS.B.035 è sostituita dalla seguente:

«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.»;

r) sono inserite le seguenti norme ADR.OPS.B.036 e ADR.OPS.B.037:

«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 riporti 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 riporti di volo speciali per attivare la rivalutazione dell'RWYCC.»;

s) la norma ADR.OPS.B.080 è sostituita dalla seguente:

«**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.»;

t) la norma ADR.OPS.C.005 è sostituita dalla seguente:

«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.»;

u) è inserita la seguente norma ADR.OPS.C.007:

«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.»;

v) i punti ADR.OPS.C.010 e ADR.OPS.C.015 sono sostituiti dai seguenti:

«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;

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;

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.

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.»;