

## **RACCOMANDAZIONI DI SICUREZZA ... E RISULTATI**

***Considerazioni all'attenzione dei Parlamentari della Repubblica italiana.***

***Studio del Com.te Renzo Dentese con un resoconto sullo stato e sulle competenze del recepimento degli Annessi ICAO in Italia.***

Il 9 novembre 2004 l'**N.T.S.B.** - National Transportation Safety Board - degli U.S.A. **ha richiamato** la **F.A.A.** - Federal Aviation Administration - per la **mancata adozione** delle dovute misure correttive ad essa spettanti quale Ente governativo dell'Aviazione Civile statunitense per la prevenzione degli incidenti e per il miglioramento della sicurezza nel pubblico trasporto aereo, relativamente a ben sei aree ritenute critiche e sulle quali pendono, non ancora corrisposte, altrettante Raccomandazioni (REC).

La prima di queste è relativa al problema delle **Intrusioni in pista** da parte di aeromobili, automezzi o persone non autorizzate, evidenziato di nuovo a seguito di un ennesimo caso (per giunta non denunciato come dovuto da parte del Servizio ATC della FAA) di *quasi-collisione* fra due aeromobili passeggeri sull'aeroporto di Los Angeles (uno dei quali era addirittura un B.747).

L'NTSB di conseguenza lamenta (nei confronti della FAA) pubblicamente come non veritiera la pretesa che i casi di intrusione in pista sugli aeroporti statunitensi stiano diminuendo di numero. Pertanto la relativa "Raccomandazione" (REC) in materia di "Runway incursion" è ritornata ad essere classificata per il NTSB della classe «Aperta - Risposta inaccettabile».

Un secondo argomento, su due temi strettamente legati fra loro, sul quale l'NTSB ha sollevato la sua disapprovazione nei confronti della FAA, mantenendo di fatto la classificazione di **REC «Aperta - Risposta inaccettabile»**, riguarda l'ormai da troppo lungo tempo raccomandata adozione a bordo degli aeromobili commerciali della capacità di **registrazioni video** dell'intero complesso dell'interno della cabina di pilotaggio, delle azioni e degli interventi dei piloti e dello stato degli strumenti, degli impianti e dei comandi da essi usati durante il volo; tali immagini dovrebbero rimanere disponibili per le investigazioni nell'eventualità di un incidente ed altrimenti cancellate alla felice conclusione del volo.

Oltre alla registrazione video l'NTSB reitera la richiesta del prolungamento da 30 a 120 minuti delle registrazioni audio del Cockpit Voice Recorder, oltre all'adozione di sorgenti indipendenti di alimentazione elettrica di riserva per tutti i "Crash Recorders" di bordo.

In merito al richiesto nuovo sistema di video-registrazione della cabina di pilotaggio si può notare che nello specifico settore l'industria italiana e più precisamente la Società LEAT facente parte del Gruppo "Vitrociset" sarà presto in grado di dare un prodotto idoneo, in quanto intende ottenere al più presto la certificazione da parte della FAA del suo sistema di video-registrazione, al momento denominato "VICRE", da installare nelle cabine di pilotaggio degli aeromobili commerciali. Una certificazione europea del sistema è stata al momento ostacolata dal fatto che la transizione dei poteri certificatori tra le J.A.A. e l'E.A.S.A. è stata ritardata dal procrastinato avvio dei processi organizzativi del nuovo organismo europeo di certificazione dei materiali aeronautici.

Altre mancate ottemperanze da parte della FAA alle raccomandazioni del NTSB sono quelle riguardanti la mancata adozione di sistemi per rendere inerti i vapori di carburante nei serbatoi degli aerei civili, i sistemi di protezione dei neonati e dei bambini a bordo degli aerei commerciali in caso d'incidente sopravvivibile ed infine

il miglioramento dei sistemi antighiaccio, particolarmente sui velivoli turboelica, a causa delle mancate iniziative di miglioramento sia nel campo della progettazione che della certificazione degli aeromobili commerciali da parte della FAA.

Dunque, ancora una volta (ed in assenza di gravi incidenti) il NTSB fa sentire la propria voce di deplorazione nei confronti della FAA a mezzo del richiamo alla propria posizione di *"Risposta inaccettabile"* su precisi argomenti riguardanti la sicurezza, posizione addirittura reiterata nei confronti della pubblica opinione a mezzo di proprio comunicato stampa (*Press Release*).

***Ed in Italia, come stiamo in tema di ottemperanza congiunta da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dell'ENAC (che pretendono di essere, anche senza apposita Legge, la nuova "Amministrazione dell'Aviazione Civile"), quanto meno in merito alle Raccomandazioni emesse dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo - A.N.S.V.?***

Anzitutto c'è da chiedersi per quale ragione l'ENAC non abbia ancora trovato modo di presentare sul proprio sito *web* una sezione dedicata allo *"status"* delle raccomandazioni ricevute da ANSV e delle risposte che ha dato o che intende dare alle raccomandazioni correttive richieste appunto dall'ANSV, anche se quest'ultima non è particolarmente attiva in questo campo e neppure in quello degli *studi* (art. 3, comma 2 del D . Lgs. n.66/99) atti a garantire la sicurezza della navigazione aerea ed a prevenire gli incidenti.

***E parimenti è lecito chiedersi come mai la Home Page del sito web dell'ANSV non pubblica tra i suoi contenuti dedicati a Notizie, Comunicati, Documenti, Relazioni e Rapporti d'inchiesta, nonché al classico Link, anche uno spazio dedicato alle Raccomandazioni emesse ed alle Risposte ricevute o ancora non pervenute?***

Passando ad un esempio concreto, fatta salva la precedente osservazione sulla mancanza d'una pubblicazione a carattere ufficiale, lo *stato di recepimento* o meno delle raccomandazioni emesse dall'ANSV e pubblicate al Cap. 4 della "Relazione d'inchiesta n. A/1/04" sul disastro di Linate, alla data di pubblicazione di detta Relazione (20 gennaio 2004) la deludente situazione risulta essere la seguente:

1. Alla Raccomandazione (REC) ANSV-17/113-1/A/02 del 9 luglio 2002 la risposta espressa in data 3 ottobre 2002 dall'ENAC sarebbe da considerarsi positiva, sennonché ad un controllo delle disposizioni particolari che dovevano essere impartite sull'AIP-Italia a Piloti e Controllori del Traffico Aereo (come pure a Scuole di volo e Centri addestramento) in materia di procedure di *read-back* e di autorizzazioni esplicite all'attraversamento delle piste degli aeroporti, **sull'AIP non esiste traccia.**
2. Alla REC ANSV-18-/113-2/A/02 rivolta direttamente ad ENAC **non v'è traccia di risposta di adeguamento**, così come alla REC ANSV-19/113-3/A/02, riguardo alla quale si fa osservare che nessuno dei due destinatari (ENAC ed ENAV) ha dato risposta alcuna. Anche la successiva REC ANSV-20/113-4/A/02 rivolta ai medesimi due destinatari non risulta degnata di risposta. Ed ancora, lo stesso dicasi per la successiva ANSV-21/113-5/A/02, salvo che non si voglia considerare risposta univoca la pubblicazione del "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, resa pubblica da ENAC in data 30 settembre 2002 con la sua prima edizione.

3. Diverso il risultato della REC ANSV -22/113-6/A/02 riguardante le "Procedure per *bassa* visibilità", anche se l'aggettivo "bassa" non è proprio corretto ed adeguato al caso di fornire l'indicazione d'una visibilità ridotta per cause meteorologiche sotto certi valori, così come contemplati dall'ICAO ed invece "interpretati in maniera molto diversa dall'ENAC. Tuttavia la risposta fornita da ENAC in data 26 luglio 2002 con la quale si dichiara testualmente che «*l'ENAC intende recepire la raccomandazione*» non viene indicato il termine entro il quale l'ENAC stessa s'impegna a dare attuazione alle norme "LVO per CAT II/III e LVTO" dell'ICAO. In definitiva non si riesce a sapere se l'ANSV considera "Aperto" o "Chiuso" l'argomento di notevole importanza per la polizia degli aerodromi e per la sicurezza della navigazione aerea.

4. Le successive sono tutte quelle emesse, appunto, con la Relazione finale deliberata dal Collegio dell'Agenzia il 20 gennaio 2004, ragion per cui, a distanza d'un anno dalla loro pubblicazione non è possibile conoscere in alcun modo lo stato d'attuazione o meno (con quello che ne consegue) di tutte quelle Raccomandazioni che vanno da REC ANSV-1/113-7/A04 a REC ANSV-12/113-18/A/04, rivolte a:

- il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - M.I.T. ed al suo Dipartimento per la Navigazione Aerea;
- all'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile e per esso al suo Consiglio di Amministrazione;
- all'Ente Nazionale Assistenza al Volo S.p.A. e per esso al Ministero del Tesoro, quale azionista di riferimento;
- al Ministero degli Interni e per esso al Corpo Nazionale dei Vigili del fuoco.

In conclusione esiste una legittima curiosità come contribuenti e come utenti (e perché no, anche come elettori) di conoscere almeno con il **Rapporto Informativo annuale sull'attività svolta dall'ANSV (che dev'essere sottoposto al Presidente del Consiglio e da questi inoltrato entro il 31 marzo al Parlamento)** quale sia lo "*status*" delle Raccomandazioni emesse nel 2004 ed in precedenza, così come risulta all'Agenzia che le ha emesse, in quanto solo a quel modo sarà possibile individuare le "responsabilità" (senza alcuna "interpretazione" né dell'Annesso 13 né della Direttiva 94/56/CE) almeno della eventuale mancata attuazione delle misure correttive richieste con le singole Raccomandazioni di sicurezza a ciascuno degli Enti dello Stato, destinatari delle richieste d'indispensabile intervento migliorativo di situazioni *insoddisfacenti, carenti e pericolose*.

A completamento di questo panorama di mancate ottemperanze o quanto meno di incertezza per la salute della sicurezza del volo e delle leggi che devono avvalorarne l'importanza nei confronti di tutte le componenti di quello che dovrebbe essere "*il sistema Aviazione Civile*" (rappresentato in primo luogo da quelle che dovrebbero essere le Autorità dello Stato contraente la Convenzione di Chicago sull'Aviazione Civile Internazionale) v'è la semi-secolare questione del *recepimento formale nell'ordinamento interno e della necessaria regolamentazione di applicazione in Italia del contenuto degli Annessi (Allegati tecnici) alla Convenzione di Chicago del 1944*.

La storia (ormai!) ci dice che a quella Convenzione, basilare per l'Aviazione Civile, si è aderito e quindi è stata resa esecutiva in Italia, con il Decreto Legge n. 616 del 6 marzo 1948 e quindi ratificata con la Legge n. 561 del 17 aprile 1956.

A questo proposito, sia consentito di citare qualche passo ineludibile del D.L. n. 616/1948, intitolato **"Approvazione della Convenzione internazionale per l'Aviazione Civile, stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944"**, Convenzione della quale nel trascorso mese di dicembre 2004 ricorrevano i sessant'anni di vita, ignorati (a triste dimostrazione della considerazione in cui è tenuta l'ICAO) perfino dall'Esecutivo dell'Ente che ne trae motivo e ragione d'esistenza.

Statuisce, fra gli altri, l'art. 22 della Convenzione che *«Ogni Stato contraente conviene di adottare, mediante speciali regolamenti od in altro modo tutte le misure possibili, atte ad assicurare ed accelerare la navigazione aerea fra i territori degli Stati contraenti, e ad evitare agli aeromobili, agli equipaggi, ai passeggeri ed alla merce **ritardi non indispensabili**, specialmente **nell'applicazione delle leggi relative all'immigrazione, alla quarantena, alla dogana ed all'uscita**».*

Qualora qualcuno fra le Autorità normatorie dell'Aviazione civile nazionale ed in particolare l'ex Direttore Generale dell'ENAC, avvocato dello Stato Pierluigi Di Palma, che definiva, nella Circolare APT-08B, *"farraginosi meccanismi di controllo sistematici"* quelli contemplati sia dagli artt. 801 e 802 del Codice della Navigazione che dalle norme della Convenzione, non avesse ben compreso il significato molto preciso del precedente articolo, avrebbe dovuto riflettere con maggior attenzione sul disposto dell'art. 16 della Convenzione, il quale stabilisce esattamente quanto segue: *«Le autorità competenti di ciascuno degli Stati contraenti **avranno il diritto di visitare, senza ingiustificati ritardi, gli aeromobili degli altri Stati contraenti all'atterraggio od alla partenza e di ispezionare i certificati e gli altri documenti prescritti dalla presente Convenzione**».*

Quindi, ci sembra chiaro ed inconfutabile, che le Autorità competenti hanno il diritto di visitare **senza perder tempo**, subito dopo l'atterraggio, gli aeromobili civili di qualsiasi altro Stato contraente e non, **come da libera interpretazione** dell'art. 802 del Codice della Navigazione - parte aerea -, emessa a firma di un *aeronauticamente* incolto Direttore Generale in una Circolare (la APT-08B del 29/1/2002 dell'ENAC) che l'ispezione ovvero la visita degli aeromobili *«contrasterebbe con l'esigenza, peraltro recepita dagli artt. 16 e 22 della Convenzione di Chicago, di evitare **ritardi ingiustificati e non indispensabili nello svolgimento delle operazioni aeronautiche**»*, in quanto, come ha riconosciuto e disposto l'**ECAC [European Civil Aviation Conference]** fin dal 1996, le visite e le ispezioni, non solo documentali, sono perfettamente lecite, anzi codificate provvisoriamente dal Programma SAFA delle JAA, che il nostro D.G. dell'epoca serenamente ignorava, e destinate a diventare presto norma comunitaria. Questo è ciò che utenti del trasporto aereo devono sapere per rendersi conto in quali cervelli "normatori" siano stati costretti a confidare, almeno allora ...

C'è voluto lo scandalo represso [in quanto mai portato alla luce dall'Investigazione condotta dall'ANSV in merito al disastro di Linate], per far apparire sulla stampa internazionale e quindi a conoscenza dell'opinione pubblica italiana, l'esistenza del Programma SAFA e la sua mancata applicazione in Italia anche dopo che l'Ufficio Federale svizzero per l'Aviazione Civile (FOCA) aveva reso noto fin dal 11 settembre 2002 di aver vietato il sorvolo degli aeromobili d'una aerolinea charter egiziana operante anche in Italia perfino lo stesso giorno (2-3 gennaio 2004) in cui uno dei suoi due aeroplani precipitava (per cause ancora ufficialmente ignote) a Sharm El-Sheikh con un carico di 135 passeggeri francesi e 13 tra membri d'equipaggio in servizio e fuori servizio!

Dunque, lo ripetiamo ancora, la Convenzione è vigente in Italia quanto meno dal 17 aprile 1956 con l'introduzione della Legge n.561 nel nostro ordinamento.

Non altrettanto purtroppo è avvenuto per gli Annessi (Allegati tecnici) alla convenzione, sebbene fin dal 29 gennaio 1957 il Parlamento avesse delegato il Governo a *rendere esecutivi* anche gli Annessi nel termine di **tre anni** dall'emanazione della Legge, ma tale termine **non fu mai rispettato** e così gli Annessi non furono formalmente recepiti (sebbene l'Aviazione Civile, gli Esercenti, i Costruttori, i Piloti, gli Ingegneri, i Controllori del Traffico Aereo, i Direttori d'aeroporto, ecc., li attuassero ed osservassero ogni giorno per poter far funzionare l'aviazione civile internazionale).

In teoria, il recepimento degli Allegati, secondo alcuni giuristi, sarebbe avvenuto mediante l'art. 1 della Legge n. 213 del 13 maggio 1983, recante l'ambiguo titolo "*Modifiche di alcune disposizioni del Codice della Navigazione relative alla Navigazione Aerea*", che ha integrato in senso formale l'art. 687 del Codice e con le disposizioni impartite (ma non con decreti applicativi) dal Ministro dei Trasporti dell'epoca per il loro recepimento per mezzo del DPR n.461 del 4 luglio 1985.

Da allora dunque gli Allegati hanno atteso per la loro formale attuazione l'emanazione degli indispensabili (a norma della Legge n. 461/85) *decreti ministeriali di attuazione*.

Ma i vari Ministri pro-tempore dei Trasporti (e con loro i vari Direttori della DGAC) negli ultimi tre lustri del secolo scorso non hanno mai avuto modo di ottemperare a questa fondamentale esigenza, avente peso anche a carattere internazionale, tanto da far sollevare a più riprese giuste rimostranze interne da parte degli utenti e, infine, dei rilievi da parte della Commissione ICAO incaricata di effettuare nel 2000 il primo *audit* all'Amministrazione nazionale, anche se soltanto su **tre** dei diciotto Annessi in vigore (precisamente sull'Annesso 1, 6 ed 8).

L'unica eccezione (soltanto parziale) è avvenuta per l'Annesso 1 - Licenze del personale - che fu "liberamente" recepito con l'art. 3 della Legge n. 566 del 18 aprile 1988.

Soltanto con l'istituzione dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile - ENAC - avvenuta con D. Lgs. n. 250 del 25 luglio 1997, qualcuno s'accorse della lacuna nei confronti degli obblighi internazionali sottoscritti nel lontano 1948 e decise di inserire nel testo del Decreto un articolo (precisamente il n. 13), dedicato alla "*Istituzione della Commissione per le modifiche al Codice della Navigazione*".

Questo articolo 13 stabilisce che con apposito decreto del Ministro dei Trasporti sia istituita una Commissione che, oltre alle modifiche di cui al titolo, debba effettuare, nel termine di **sei mesi**, «*il recepimento della normativa tecnica ICAO*».

Inutile dire che anche dell'art. 13 del D. 250/97, pur rispettandone il dettato con l'istituzione della Commissione composta esclusivamente da giuristi e cattedratici (del tutto assenti esperti operativi) non se ne è fatto niente, perché il lavoro prodotto fino ad un punto imprecisato da quei Commissari, completamente digiuni di cognizioni circa le necessità operative dell'aviazione civile internazionale, è finito comunque nei cassetti di quel Ministro pro-tempore, dai quali non è mai più uscito.

Il successivo aborto ordinamentale e giuridico avviene due anni più tardi, con il D. Lgs. n. 66 del 25 febbraio 1999, inteso ad istituire, su istanza della Direttiva 94/56/CE del 21 novembre 1984 (con scadenza entro il termine perentorio di 2 anni, naturalmente non rispettato), un *organismo indipendente e permanente* per le *inchieste sugli incidenti e sugli eventi di pericolo* dell'aviazione civile.

Tale Direttiva stabiliva che (art. 6, comma 1) «Ciascuno Stato membro garantisce che le inchieste tecniche siano effettuate da un organismo o da un ente aeronautico **civile permanente** oppure sotto il controllo di detto organismo o ente. Tale organismo o ente è **indipendente** sul piano funzionale, in particolare nei confronti delle autorità aeronautiche nazionali competenti per la navigabilità, l'omologazione, le operazioni di volo, la manutenzione, il rilascio delle licenze, il controllo del traffico aereo o la gestione degli aeroporti e in generale nei confronti di qualsiasi altra parte i cui interessi possano entrare in conflitto con la missione affidatagli».

Purtroppo gran parte della traduzione in lingua italiana del testo originale della Direttiva in lingua è stato fatto da incompetenti della materia aeronautica, in quanto molti dei *principi* contenuti nella Direttiva sono stati stravolti e travisati. Tra questi risalta per importanza lo svarione d'aver tradotto il termine inglese "incident" con un vocabolo italiano ("inconveniente") che con il tema non c'entra proprio per niente!

Si noti che per il Devoto-Oli il sostantivo maschile "inconveniente" sta a significare «Fatto o aspetto spiacevole o contrattempo», mentre che per il Webster's Dictionary, nella lingua originale opportunamente tradotta, il termine "incident" (con i suoi sinonimi "occurrence" ed "event") identifica «un accadimento (o evento) imprevisto o inusuale, che comporta conseguenze anche gravi», ma **mai mortali**, per le quali viene riservato il sostantivo "accident".

Come conseguenza del predetto svarione, nel Decreto 66/99 il termine "inconveniente" viene definito come «un evento diverso dall'incidente (!) [inteso come "accident" - ndr], associato all'impiego dell'aeromobile, che pregiudichi o possa pregiudicare la sicurezza delle operazioni» (!), ovvero si tratta della traduzione di quanto l'Annesso 13 dell'ICAO riporta come definizione di "incident" e non quella d'inconveniente tecnico, definito dalla parola "trouble".

In aperta contraddizione con la definizione di "incident" usata come "inconveniente" sta anche il fatto che la definizione di "serious incident" utilizzata in italiano nello stesso Decreto 66/99 non parla più di "inconveniente", ma spiega che si tratta di «un **evento** le cui circostanze rivelino che è stato sfiorato l'incidente [cioè l'accident - ndr]».

Purtroppo gli strafalcioni di traduzione della Direttiva 94/56 non finiscono così, come pure le conseguenze trasferite pari pari nel D. Lgs. 66/99, tanto che all'art. 3, comma 1 si può constatare che il testo inglese, derivato dall'Annesso 13 - Cap. 3 - paragrafo 3.1 - «Objective of the investigation.- The sole objective of the investigation of an accident or incident shall be the prevention of accidents and incidents. It is not purpose of this activity to apportion blame or liability», viene assurdamente presentato come segue:- «L'Agenzia ... omissis ... conduce le inchieste tecniche di cui all'art. 826 del Codice della Navigazione, così come sostituito dall'art. 17, comma 1, del presente decreto, **con il solo obiettivo di prevenire incidenti ed "inconvenienti", escludendo ogni valutazione di colpa e responsabilità**», quando invece la traduzione (pur grossolanamente errata nei termini usati) dell'art. 1 della Direttiva 94/56 indicava testualmente quanto segue:- «Art. 1. Obiettivo.- La presente Direttiva è intesa a migliorare la sicurezza del volo facilitando il rapido svolgimento delle inchieste tecniche il cui **unico fine** consiste nella prevenzione di futuri "accidents" e "incidents" [leggasi:- "eventi di pericolo" e non "inconvenienti" ! - ndr]».

Orbene, queste deviazioni, per ignoranza o per occulti fini, immesse nelle Leggi e nelle pratiche operative dell'Amministrazione dell'Aviazione Civile italiana,

comportano gravi conseguenze, quali quelle che ho cercato di indicare nella mia recensione alla "Relazione d'inchiesta n. A/1/04" dell'ANSV sul disastro aereo del 8 ottobre 2001 a Linate, Relazione pubblicata dall'Agenzia incaricata il 20 gennaio 2004 con l'imperdonabile difetto di non aver esplorato (come del resto la "perizia" compilata dall'Investigatore della stessa fonte) **le vere cause organizzative** che hanno consentito l'accadimento dell'assurdo incidente di Linate.

Così, per il recepimento degli Annessi alla Convenzione, bisogna ancora (teoricamente) arrivare al 23 aprile 2002, quando il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti emana un *Atto d'indirizzo* in merito al recepimento degli Annessi alla Convenzione di Chicago, per essere subito dopo scavalcato dalle disposizioni contenute nell'art. 26 della Legge n. 166 del 1 agosto 2002, che nulla aveva a che fare con il recepimento degli Annessi nell'ordinamento interno.

Ma si dà il caso che l'ormai potente C.d.A. dell'ENAC dell'epoca riesca a far includere appunto questo articolo 26 in una Legge dello Stato, per farsi riconoscere il potere di recepire *in via amministrativa* (e non più sacrale, come nel caso di recepimento per Decreto Ministeriale) quegli Annessi che faceva comodo poter poi normare per l'applicazione interna e tralasciando quelli che non faceva comodo adottare o addossarsene la responsabilità.

Sull'argomento, riferirsi all'articolo **Addendum to «de rerum navigationis securitate** sul numero di Dicembre 2002 di *airmanshiponline.com*.

Mi sia consentito a questo punto di indicare la situazione del recepimento degli Annessi, così come risulterebbe non solo allo scrivente, bensì anche ad un esimio cattedratico a suo tempo coinvolto nella famosa Commissione di cui all'art. 13 del Decreto n. 250/97, già citato.

Vediamo la situazione:

### **Annesso 1- Personnel Licensing**

#### **Oggetto:**

- Contiene le **specificazioni** la cui uniforme applicazione è riconosciuta **necessaria** per la sicurezza e la regolarità della Navigazione Aerea Internazionale ed alle quali gli Stati contraenti devono uniformarsi (**norme standard**), salvo il caso in cui (art. 38 della Convenzione) ad uno Stato «riesca impossibile conformarsi completamente», nel qual caso «notificherà immediatamente all'OACI le differenze fra i propri metodi e quelli stabiliti dallo standard internazionale», e
- quelle **specificazioni** la cui uniforme applicazione è riconosciuta **desiderabile** per la sicurezza, regolarità ed efficienza della Navigazione Aerea Internazionale (**pratiche raccomandate**), ovvero "Raccomandazioni" emanate dall'ICAO in attesa che il loro contenuto raggiunga un livello di maturazione riconosciuto internazionalmente,
- in materia di *licenze ed abilitazioni professionali* per tutte le specialità del personale aeronautico (piloti di velivolo e di elicottero, di aliante e di pallone, navigatori, tecnici di volo, radiotelefonisti di bordo, tecnici di manutenzione aeromobili, controllori del T.A., operatori di stazione aeronautica e addetti alle operazioni;

#### **Stato di recepimento in Italia:**

- Recepito con alcune *differenze* dal DPR n. 566/1988 (regolamento alla Legge n. 213/1983 sul rilascio, rinnovo, reintegrazione, sospensione, revoca di licenze, attestati ed abilitazioni e solo con il DPR n. 222 del 13 aprile 2000 e

con DPR n. 223 del 10 maggio 2000 completato con la disciplina delle licenze del personale addetto al Servizio Informazioni Volo ed a quello addetto al Servizio del Controllo del Traffico Aereo, rispettivamente;

- dunque l'Annesso è recepito ad eccezione della licenza di addetto alle operazioni volo (*flight dispatcher*), figura operativa esistente fin dal dopoguerra, ma mai riconosciuta ufficialmente dagli Esercenti nazionali.
- Questa situazione è stata constatata dal primo *audit* condotto dall'ICAO sull'Amministrazione dell'Aviazione Civile italiana nel giugno del 2000.

**Soggetto istituzionale di riferimento:**

- Dopo la Legge n. 265/2004 l'unico soggetto responsabile è l'ENAC.

**Attività applicative:**

- I "Requisiti JAR" applicabili per l'adesione italiana alle JAA sono stati adottati nella versione originale **in lingua inglese**, mentre un testo non ufficiale in lingua italiana delle JAR-FCL è stato reso disponibile per gli operatori esclusivamente domestici.

**Annesso 2- Rules of the Air**

**Oggetto:**

- Contiene *Norme standard* (soltanto!) che, assieme a quelle dell'Annesso 11 (Servizi del Traffico Aereo) regolano l'applicazione delle **Procedure per la Navigazione Aerea** e comprendono basilari *definizioni, applicabilità, regole generali e Regole del volo strumentale (IFR) e del volo a vista (VFR)*.

**Stato di recepimento:**

- Questo Annesso non è stato recepito nelle forme contemplate dall'art. 687 C.d.N., ma tuttavia nella pratica viene comunemente applicato fin dal dopoguerra. Da notare che nella "*Aeronautical Information Publication*" - (*AIP-Italia*) curata da ENAV S.p.A. sono riportate *le differenze nazionali* rispetto al testo internazionale dell'Annesso, così come adottate dal Ministero dei Trasporti e da ENAC.

**Soggetto istituzionale di riferimento:**

- ENAC (in collaborazione con ENAV S.p.A. ed A.M.I.).

**Attività applicative:**

- Si vagheggia di un testo regolamentare in **lingua italiana** da parte di un G.d.L. costituito da ENAC con la partecipazione di ENAV S.p.A. ed A.M.I.; tale schema regolamentare dovrebbe recepire amministrativamente l'Annesso e le specificazioni nazionali o differenze in materia di regolamentazione dello spazio aereo assegnato all'Italia dai Piani Regionali dell'ICAO.

**Annesso 3 - Meteorological Service.**

**Oggetto:**

- Contiene *Norme standard e raccomandazioni* riguardanti i Servizi meteorologici per la navigazione aerea internazionale al fine di garantirne la sicurezza, la regolarità e l'efficienza (sistemi di previsione, osservazione, rapporti e osservazioni degli aeromobili, informazioni SIGMET, AIRMET e windshear, informazioni per i Servizi di T.A., di ricerca e soccorso, ecc.), e

**Stato di recepimento:**

- Annesso non recepito nelle forme previste dall'art. 687 del C.d.N., anche se pressoché conformemente utilizzato dagli Enti preposti alla fornitura del Servizio, che sono rispettivamente l'A.M.I. per la meteorologia generale, l'ENAV S.p.A. per la meteorologia aeroportuale (almeno fino alla data di approvazione della Legge n. 265/2004, poi si vedrà !).

**Soggetto istituzionale di riferimento:**

- L'A.M.I. (vedi sopra) e l'ENAV S.p.A. (vedi sopra).

**Attività applicative:**

- Secondo indicazioni della Commissione di cui all'art. 13 del Decreto n. 250/97, anche per questo Annesso è ritenuto possibile utilizzare la **lingua inglese**, visto il tipo di soggetto cui le informazioni si rivolgono.

**Annesso 4- Aeronautical Charts.**

**Oggetto:**

- Contiene *Norme standard e raccomandazioni* per la produzione di carte aeronautiche di vari tipi rispondenti ai requisiti della navigazione aerea (carte per avvicinamenti strumentali, di precisione ed a vista, carte di rotta, d'area, SID e STAR, carte di aerodromo, per il movimento al suolo, per il parcheggio, carte ostacoli aeroportuali, carte aeronautiche mondiali e di navigazione a vista).

**Stato di recepimento:**

- Annesso non recepito nelle forme previste dall'art. 687 del C.d.N., ma nella pratica assunto come riferimento per la produzione di carte aeronautiche.

**Soggetto istituzionale di riferimento:**

- ENAV S.p.A. in coordinamento con A.M.I. (per mappe e carte di procedura) ed ENAC per le carte ostacoli.

**Attività applicative:**

- Dalla Commissione dell'art 13 del D. 250/97 per questo Annesso è ritenuto pratico utilizzare la **lingua inglese**.

**Annesso 5- Units of Measurements for Air and Ground Operations.**

**Oggetto:**

- Contiene le *specificazioni* per l'utilizzo di un sistema standardizzato delle unità di misura nelle operazioni dell'aviazione civile internazionale sia in volo che a terra. Il sistema è basato su l'*International System of Units*.

**Stato di recepimento:**

- Il citato sistema internazionale risulta recepito in Italia (**in lingua italiana**) fin dal 12 agosto 1982 con il DPR n. 802 e successive modifiche, ma le modalità di applicazione in campo aeronautico erano state rimandate a successiva regolamentazione da parte dell'Aviazione Civile nazionale. Di conseguenza, l'Annesso è stato recepito amministrativamente dall'ENAC con il "*Regolamento per l'utilizzo delle unità di misura nel settore dell'Aviazione Civile*", edizione del 24 novembre 1999!

**Soggetto istituzionale di riferimento:**

- ENAC.

**Attività applicative:**

- Adeguamento dell'Annesso per gli emendamenti emanati dall'ICAO a cura di ENAC.

**Annesso 6- Operation of Aircraft.**

**Oggetto:**

- Contiene *Norme standard e raccomandazioni*, applicabili all'esercizio dei velivoli (Parte I) nelle operazioni di trasporto aereo commerciale internazionale, nelle operazioni dell'aviazione generale internazionale (Parte II) e per l'esercizio degli elicotteri (Parte III) nelle operazioni di trasporto aereo commerciale internazionale e di aviazione generale.

**Stato di recepimento:-**

- Il D. M. 38 T del 30 marzo 1998 introduce nell'ordinamento aeronautico nazionale le JAR-OPS 1 e 3 per il rilascio del Certificato di Operatore Aereo (COA) di cui al Regolamento comunitario 24077/1992. Le suddette JAR-OPS sono state dichiaratamente sviluppate sulla base del contenuto dell'*Annesso 6 ICAO*, integrato però da ulteriori requisiti di origine europea o statunitense (FARs), e pertanto i giuristi considerano che l'Annesso 6 (limitatamente però alle parti I e III sul trasporto aereo commerciale internazionale) sia recepito nell'ordinamento interno attraverso l'adozione delle citate JAR-OPS I e III. La Parte II dello stesso Annesso risulterebbe parzialmente recepita a livello nazionale attraverso l'emanazione del Regolamento Tecnico ENAC (ex R.A.I.) ed altre disposizioni sparse della DGAC del Ministero dei Trasporti (soppressa con l'istituzione per Decreto n. 250/97 dell'ENAC e del Dipartimento dell'Aviazione Civile, quest'ultimo a sua volta soppresso nel 2000). Lo stato del recepimento sarebbe stato constatato con qualche riserva dall'*audit* condotto dall'ICAO sull'Amministrazione dell'Aviazione Civile italiana nel 2000 relativamente agli Annessi 1, 6 ed 8.

**Soggetto istituzionale di riferimento:-**

- L'ENAC.

**Attività applicative:-**

- Sarebbe in elaborazione la JAR-OPS 2 destinata a sostituire i requisiti nazionali esistenti.

A giudizio della Commissione di cui all'art. 13 del Decreto n. 250/97 per le JAR-OPS 1 e 3 sarebbe accettabile l'uso della **lingua inglese**, mentre per i rimanenti requisiti sarebbe opportuno che siano redatti in lingua italiana, secondo il parere della predetta Commissione, non condiviso dal redattore di questo compendio. Da parte di ENAC sarebbero stati identificati gli standard della Parte II - aviazione generale internazionale (e non più a livello ordinamentale nazionale) - non ancora recepiti, per procedere alla successiva definizione d'un programma di sviluppo regolamentare di adeguamento o di differenziazione (da notificare all'ICAO).

**Annesso 7- Aircraft nationality and Registration marks.**

**Oggetto:**

- Contiene *Norme standard* solamente, da applicarsi per l'assegnazione e l'apposizione delle marche indicanti la nazionalità e la registrazione degli aeromobili in base a quanto dettato addirittura all'art. 20 della Convenzione di Chicago.

**Stato di recepimento:-**

- Le *norme* di questo Annesso sono addirittura rintracciabili in maniera sostanzialmente conforme nel Codice della Navigazione - Parte Aerea - (Libro I° titolo IV°, capo II°), dal quale sembra siano state attinte al momento della prima edizione di questo Allegato tecnico. La parte applicativa è contenuta nel R.D. n. 356 del 11 gennaio 1925, denominato "Regolamento per la Navigazione Aerea", al titolo III°, capo I°, artt. 54 - 62, e nel successivo Regolamento Tecnico del R.A.I. (ora ENAC), limitatamente alla sezione *definizioni* e *classificazione*. Di conseguenza non pare sussistano nuove esigenze per il recepimento dei contenuti di questo Annesso nell'ordinamento interno.

**Soggetto istituzionale di riferimento:-**

- L'ENAC.

**Attività applicative:-**

- E' invece da definire un programma interno all'ENAC per l'emissione di un Regolamento applicativo **in lingua italiana** che tratti la materia in modo unitario e che comprenda anche quelle disposizioni di cui al contestato, in termini di perdurante efficacia, "Regolamento per la Navigazione Aerea" del 1925, che hanno mantenuto nel tempo la loro attualità anche in presenza dei contenuti di questo Annesso..

### **Annesso 8- Airworthiness of Aircraft.**

#### **Oggetto:**

- Contiene *Norme standard* solamente, che definiscono il livello minimo di aeronavigabilità quale base per il riconoscimento reciproco dei Certificati di aeronavigabilità, addirittura ai sensi dell'art. 33 della Convenzione di Chicago. L'Annesso contiene quattro parti, rispettivamente dedicate a: *definizioni, amministrazione, velivoli ed elicotteri*. Inoltre, l'*Airworthiness Technical Manual (Doc 9051)* fornisce agli Stati le linee guida per sviluppare i codici nazionali di aeronavigabilità.

#### **Stato di recepimento:-**

- I principi di cui all'Annesso 8, Parte III (aeroplani) e Parte IV (elicotteri) sono stati interamente sviluppati per l'applicazione in alcune JARs, ad es. nella JAR-25 (Large Aeroplanes), nella JAR-27 (Small Rotorcraft) e Jar-29 (Large Rotorcraft).

La normativa in questione è stata già accolta nell'ordinamento nazionale attraverso il "Regolamento Tecnico ENAC (ex RAI)", che copre anche le prime due Parti dell'Annesso (definizioni ed amministrazione).-

In materia di aeronavigabilità, il quadro di riferimento è completato dalla JAR-22, JAR 23, JAR-E (motori), JAR-P (eliche), JAR-APU, JAR-TSO (equipaggiamenti), JAR-VLA, nonché dai Regolamenti nazionali RAI-VLR e Parte 231 (palloni liberi pilotati, tutti richiamati nel citato Regolamento ENAC per l'omologazione delle specifiche categorie di prodotto. L'Annesso 8 risulta così integralmente recepito nell'ordinamento regolamentare nazionale, ma in maniera ritenuta troppo frazionata dall'*audit* condotto nel 2000 dalla Commissione ICAO proprio su questo Annesso (assieme all'Annesso 1 e 6, mentre la prossima ispezione all'Amministrazione italiana comprenderà anche l'*audit degli Annessi 2, 13 e 14*).

#### **Soggetto istituzionale di riferimento:-**

- L'ENAC.

#### **Attività applicative:-**

- Revisioni del Regolamento Tecnico in vigore per l'aggiornamento dei contenuti e l'adozione delle nuove JAR e relativi emendamenti.

La Commissione di cui all'art. 13 del Decreto 250/97 ritiene accettabile l'uso della **lingua inglese** (che a parere dello scrivente redattore del compendio dovrebbe essere obbligatoria) per i Regolamenti JAR a contenuto specificatamente tecnico, mentre e soltanto per i requisiti strettamente relativi a regolamenti nazionali potrebbe essere usata la lingua italiana.

### **Annesso 9- Facilitations.**

#### **Oggetto:**

- Contiene *Norme standard e raccomandazioni*, con riferimento diretto all'art. 22 della Convenzione di Chicago, affinché gli Stati contraenti adottino appositi regolamenti nazionali atti a facilitare ed accelerare la navigazione aerea fra i territori degli Stati contraenti, evitando ad aeromobili, equipaggi, passeggeri e merci *ritardi non indispensabili*, specialmente se derivanti dalle leggi nazionali

relative all'immigrazione, alla sanità ed alla dogana (ma non alle ispezioni di polizia legate a operazioni volte a garantire la "security" o a visite volte a garantire la "safety").

**Stato di recepimento:-**

- Annesso non recepito nelle forme previste dall'art. 687 del C.d.N., che si rivolge prevalentemente (come del resto la quasi totalità degli Annessi) alle attività degli Stati ed ai cui *standard* è stata data attuazione attraverso strumenti applicativi di tipo essenzialmente amministrativo. Le *raccomandazioni* contenute nell'Annesso non risultano adottate nell'ordinamento nazionale, con la giustificazione che "*sono di adozione facoltativa*", anche quando servirebbero veramente ad accelerare il traffico, mentre, di contro, si evitano attività ispettive riguardanti la "safety" con la scusante (non contemplata) di evitare ritardi alle partenze degli aeromobili !

**Soggetto istituzionale di riferimento:-**

- ENAC e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in cooperazione con altri Ministeri quali Sanità, Interni, Finanze, Agricoltura, Turismo, ecc.).

**Attività applicative:-**

- Recepimento da completare e sviluppare a cura del Ministero dei Trasporti ed ENAC con la partecipazione del Comitato Nazionale per le Facilitazioni al Trasporto Aereo (esistente ma per lo più inattivo) e con quella del Comitato per la sicurezza. Il recepimento potrebbe avvenire **in lingua italiana**.

**Annesso 10- Aeronautical Telecommunications.**

**Oggetto:-**

- Contiene *Norme standard e raccomandazioni* relative ai radioaiuti per la navigazione aerea (Vol. 1), alle procedure (Vol. 2), ai sistemi digitali di comunicazione dei dati e delle comunicazioni in voce (Vol. 3), alla sorveglianza del traffico a mezzo radar ed ai sistemi anticollisione (Vol. 4) ed all'utilizzazione e d assegnazione delle radiofrequenze aeronautiche (Vol. 5). L'Annesso richiama inoltre i regolamenti radio dell'*International Telecommunication Union (ITU)*.

**Stato di recepimento:-**

- Annesso solo parzialmente recepito, attraverso atti di recepimento della regolamentazione tecnica degli apparati e nelle norme aventi diretto impatto sulle procedure di volo e sull'utilizzo dello spazio aereo in generale.

**Soggetto istituzionale di riferimento:-**

- L'ENAC (per gli standard degli apparati di radiotelecomunicazioni, dello spazio aereo del mantenimento delle caratteristiche nel tempo dei sistemi di bordo, il Ministero delle Comunicazioni per apparati e frequenze e l'ENAV S.p.A. per tutti gli adempimenti di cui ai volumi 1,2,3,4 e 5 dell'Annesso relativamente al Controllo del Traffico aereo e dell'assistenza al Volo.

**Attività applicative:-**

- Necessità di sviluppare un programma coordinato da parte di ciascuno degli Enti interessati, mentre la soluzione ottimale sarebbe la concentrazione della responsabilità su di uno solo per le competenze di carattere aeronautico (tra i quali il più indicato dovrebbe essere l'Ente fornitore del servizio delle telecomunicazioni aeronautiche). Il recepimento dovrebbe avvenire **in lingua inglese**, particolarmente per gli standard tecnici degli equipaggiamenti del sistema.

**Annesso 11- Air Traffic Services.**

**Oggetto:**

- Contiene *Norme standard e raccomandazioni*, che, unitamente agli *standards* dell'Annesso 2, regolano l'applicazione delle *Procedure per i Servizi di navigazione aerea* (Regole dell'Aria e Servizi del Traffico Aereo).

**Stato di recepimento:-**

- Annesso non recepito nelle forme codificate dall'art 687 del C.d.N., in quanto a seguito del passaggio della responsabilità del Servizio dall'ITAV dell'A.M.I. all'AAAVTAG prima ed all'ENAV poi (fino ad ENAV S.p.A.), nessuna Amministrazione dell'Aviazione Civile si è mai preoccupato di provvedere al recepimento formale di questo essenziale strumento normativo per il Servizio del Controllo del Traffico Aereo, sebbene in pratica sia stato sempre applicato con maggiore o minore approssimazione. Con la costituzione di ENAV è stato adottato con disposizioni interne all'Ente per la fornitura dei Servizi di navigazione aerea, mai regolamentati dall'Amministrazione dell'Aviazione Civile nazionale. Lo stesso è stato per i Servizi ATC erogati dall'A.M.I. sugli aeroporti e negli spazi aerei sotto la sua giurisdizione.

**Soggetto istituzionale di riferimento:-**

- Lo spartiacque della responsabilità del Servizio ATC è il seguente:  
Prima della Legge n. 265/04:- responsabile della normazione e fornitore del Servizio:- ENAV S.p.A.;  
Dopo la Legge n. 265/04:- responsabile della normazione:- l'ENAC; fornitore del Servizio:- ENAV S.p.A.-

**Attività applicative:-**

- L'Annesso va recepito al più presto **in lingua inglese**, come pure il Regolamento unificato per la resa del Servizio di Controllo del Traffico Aereo da emanare da parte di ENAC e da applicare da parte del fornitore ENAV S.p.A.- Al momento sussistono forti dubbi sulla capacità di ENAC di adempiere al nuovo ruolo assegnatole forse improvvidamente dal Parlamento. Da tener presente che i contenuti dell'Annesso sono soggetti continuamente agli emendamenti emessi dall'ICAO in materia, in stretta relazione con l'evoluzione delle tecniche e delle procedure applicabili al Servizio.

**Annesso 12- Search and Rescue.**

**Oggetto:-**

- Contiene *Norme standard e raccomandazioni* per l'organizzazione, la cooperazione, le misure preparatorie e d'intervento e le procedure operative del Servizio di ricerca e salvataggio a largo raggio per gli aeromobili in pericolo e le persone sopravvissute di qualsiasi aeromobile incidentato (art. 25 della Convenzione) all'interno del territorio o delle acque territoriali degli Stati contraenti e perfino nelle acque extraterritoriali sottostanti gli spazi aerei assegnati al Servizio del Controllo del Traffico Aereo nazionale, oltre che nelle acque costiere adiacenti gli aerodromi nazionali prospicienti le coste.

**Stato di recepimento:-**

- L'Annesso non è stato recepito nelle forme previste dall'art. 687 del C.d.N., mentre che l'A.M.I., che fin dal dopoguerra ha accettato il ruolo di Organo nazionale preposto al Servizio di Ricerca e Salvataggio ha provveduto ad elaborare alcune normative interne, che, riprendono il contenuto dell'Annesso, con l'eccezione che il Servizio di salvataggio sotto costa e particolarmente per gli aerodromi prospicienti la costa marina del territorio nazionale è la Guardia Costiera a disimpegnare il Servizio con il proprio naviglio. Il coordinamento delle operazioni spetta comunque all'A.M.I. con la collaborazione del Servizio ATS di ENAV S.p.A.-

Solo per il soccorso degli aeromobili incidentati nei dintorni o sugli aerodromi nazionali intervengono oltre che i locali distaccamenti dei VVF anche le forze locali della Protezione Civile, ed in tal caso il Coordinamento spetterebbe al Direttore di aeroporto o al Direttore di Circostrizione Aeroportuale, ma con piani d'intervento tutti da verificare per adeguatezza ed assegnazione di compiti. Come si può vedere trattasi di materia di arduo coordinamento, che finora non è stata mai adeguatamente regolamentata, organizzata, coordinata e verificata con adeguate esercitazioni improvvise.

**Soggetti istituzionali di riferimento:-**

- Troppi e difficilmente coordinati, tra i quali spiccano in primo piano l'A.M.I. e l'ENAC con i suoi presidi aeroportuali, oltre che ENAV S.p.A. per i collegamenti necessari.

**Attività applicative:-**

- Quasi interamente da reinventare e coordinare tra gli Enti coinvolti. Gli atti di recepimento dell'Annesso dovrebbero essere sviluppati **in lingua inglese**, anche per facilitare il coordinamento con i Centri di Ricerca e Salvataggio degli Stati adiacenti, mentre che i necessari Regolamenti applicativi sarebbero forse più utili in lingua italiana.

**Annesso 13- Aircraft Accident and Incident Investigation.**

**Oggetto:-**

- Contiene *Norme standard e raccomandazioni* per le indagini tecniche da svolgere a seguito di *incidenti* e di *eventi di pericolo* (*Accidents - Incidents*) ovunque verificatisi sul territorio o nelle acque territoriali di uno Stato contraente, a fini di conoscenza delle cause e di prevenzione degli incidenti ed eventi di pericolo (art. 26 della Convenzione).

**Stato di recepimento:-**

- Il D. Lgs. n. 66 del 25 febbraio 1999 istitutivo dell'ANSV recepisce i principi fondamentali (del resto imposti dalla Direttiva 94/56/CE del 21 novembre 1994) in materia d'inchieste su incidenti e (purtroppo!) "inconvenienti" nel settore dell'Aviazione Civile, così come contemplati dall'Annesso stesso, particolarmente per quanto attiene nelle grandi linee l'organizzazione investigativa e le sue limitate competenze a causa della preponderanza dell'inchiesta giudiziaria nel caso degli incidenti con vittime. Comunque si deve rilevare che l'articolato del Decreto citato non comprende le disposizioni di carattere operativo che invece sono contenute nell'Annesso.

**Soggetto istituzionale di riferimento:-**

- L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del volo - ANSV -, così come impropriamente chiamato l'organismo permanente ed indipendente costituito in Italia a seguito della Direttiva 94/56/CE del 21 novembre 1994.

**Attività applicative:-**

- Recepimento dell'Annesso da completare con le disposizioni operative mancanti, a cura della Presidenza del Consiglio dei Ministri sotto la cui sorveglianza è posta l'attività dell'Agenzia, mentre servirebbe un intervento della stessa presidenza nei confronti del Ministero di Grazia e Giustizia per adeguare gli interventi della Magistratura ad una più aperta collaborazione con l'Agenzia in caso di incidente con vittime, pur nella rigida separazione delle inchieste parallele.

La lingua di recepimento dell'Annesso può benissimo essere **la lingua inglese**, mentre le norme applicative mancanti nel settore operativo del Decreto possono essere aggiunte nella lingua nazionale.

## **Annesso 14- Aerodromes.**

### **Oggetto:-**

- Contiene *Norme standard (Specificazioni necessarie) e raccomandazioni (norme riconosciute desiderabili)* relative alle caratteristiche fisiche, alle superfici ostacoli, alle installazioni ed alla segnaletica diurna e notturna, alle assistenze al volo ed alla circolazione, ai servizi tecnici considerati indispensabili per gli aeroporti (Vol. I°) e gli eliporti (Vol. II°). Da notare che le *norme* sono attinenti sia alla progettazione che all'esercizio degli aerodromi, comprese le norme operative normali e nei casi di emergenza, come pure per le operazioni in condizioni di *visibilità ridotta (LVO)*.

### **Stato di recepimento:-**

- E' il primo Annesso recepito nell'ordinamento da ENAC (e non con decreto ministeriale !) per via amministrativa, così come maldestramente autorizzato dall'art. 26 della Legge n.166 del 1 agosto 2002 (e gli effetti del solleone agostano si vedono tutti, in questo "aborto" emesso da un Parlamento ignaro delle conseguenze di ciò che veniva proposto da presentatori di istanze lobbistiche). Il tutto sotto la perdurante spinta emotiva delle tragiche conseguenze della collisione in pista fra due aeroplani passeggeri avvenuta il 8 ottobre 2001 sulla pista di Linate. In conseguenza di ciò in data **30 settembre 2002** veniva pubblicata da ENAC la **prima edizione** di un "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti", che entrava in vigore il 30 novembre 2002, infarcita di notevoli *differenze* rispetto al contenuto dell'Annesso. Differenze neppure *notificate all'ICAO*. A causa delle contestazioni sollevate a carico del contenuto di questa edizione, un anno dopo l'ENAC ne pubblicava una seconda edizione che di poco migliorava la prima e che continua a presentare notevoli *differenze* rispetto al contenuto dell'Annesso ICAO.

### **Soggetto istituzionale di riferimento:-**

- A norma dell'art. 687 del C.d.N. il soggetto dovrebbe essere (ora) il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, salvo il fatto che la Legge n. 166/2002 attribuisce ad ENAC la possibilità amministrativa di recepire come regolamenti tecnici i contenuti degli Annessi.

### **Attività applicative:**

- E' auspicabile innanzitutto che il recepimento dell'Annesso avvenga **in lingua inglese ed in versione originale** direttamente da parte del Ministero, mentre può esser lasciato alla potestà normatoria dell'ENAC l'edizione di una nuova edizione (eventualmente in lingua italiana) del Regolamento di attuazione, possibilmente contenente meno o nulle *differenze* rispetto al contenuto dell'Annesso.

## **Annesso 15- Aeronautical Information Service -AIS.**

### **Oggetto:-**

- Contiene *Norme standard e raccomandazioni* per il Servizio di informazioni aeronautiche, indispensabili al fine di garantire il mantenimento di un aggiornato flusso di informazioni indispensabili per la sicurezza, la regolarità e l'efficienza della navigazione aerea internazionale.

### **Stato di recepimento:-**

- Purtroppo anche questo Annesso non è stato recepito nelle forme dell'art. 687 del C.d.N. e forse per questo motivo il Manuale contenete le norme AIS risulta in istato di preoccupante incompletezza (del resto messa in luce anche dalla Relazione d'inchiesta sul disastro di Linate), senza che nulla sia ancora migliorato.

La "Aeronautical Information Publication - AIP" edita a cura di ENAV S.p.A. in base alle informazioni fornite da ENAC e dalle sue DCA periferiche attualmente non è corrispondente né alla suddivisione contemplata per la pubblicazione da parte dell'ICAO, né ai contenuti fortemente carenti in merito alla reale situazione particolarmente degli aeroporti nazionali.

**Soggetto istituzionale di riferimento:-**

- Fino all'emanazione della Legge n. 265/04 il soggetto di riferimento era l'ENAC S.p.A., in coordinamento con ENAC e A.M.I.; dopo tale Legge, sarebbe opportuno che ENAC si facesse carico della pubblicazione e dell'aggiornamento di un AIP-Italia ammodernato secondo lo standard ICAO, assumendosene in pieno, nella sua veste di Ente normatore e controllore dell'Aviazione Civile nazionale, la relativa responsabilità, che, in ogni caso non può esser lasciata in mano a privati, quali sono sia i Gestori aeroportuali che ENAV S.p.A., ormai solo fornitore del Servizio del Controllo del Traffico Aereo e Servizi ancillari.

**Attività applicative:-**

- Nella necessaria riedizione dell'AIP-Italia i testi possono, anzi debbono continuare ad essere pubblicati, fianco a fianco, sia nella versione italiana che in quella inglese.

Il recepimento del testo dell'Annesso può benissimo avvenire **in lingua inglese.**

**Annesso 16- Environmental Protection.**

**Oggetto:-**

- Contiene *Norme standard e raccomandazioni* per la certificazione acustica degli aeromobili classificati ed impiegati nella navigazione aerea internazionale, per la misurazione del rumore prodotto, al fine del relativo monitoraggio (Vol. I - *Aircraft Noise*). Inoltre stabilisce gli standard relativi alle emissioni gassose dei motori per gli aeromobili classificati ed impiegati dall'aviazione commerciale internazionale (Vol. II - *Aircraft Engine Emission*).

**Stato di recepimento:-**

- Lo stato di recepimento è alquanto difforme:- le disposizioni contenute nel volume I (ad esclusione delle parti III, IV e V, relative al rumore aeroportuale) sono contenute nella JAR-36, adottata amministrativamente da ENAC tra i propri regolamenti tecnici nel novembre 2000, mentre le disposizioni relative alle parti III, IV e V risultano sostanzialmente ma non formalmente accolte in diversi decreti del Ministero dei Trasporti e del Ministero dell'Ambiente. Dunque alla luce del quadro normativo indicato, anche se frammentato, il volume I dell'Annesso 16 risulterebbe recepito, anche se con riserva sul metodo.

Completamente diverso lo *status* del volume II di questo Annesso, che non è stato ancora recepito.

**Soggetto istituzionale di riferimento:-**

- L'ENAC.

**Attività applicative:-**

- In ambito europeo risulta sviluppato il requisito JAR-34 che recepisce gli standard del volume II dell'Annesso 16, neppure del quale l'ENAC ha provveduto all'adozione regolamentare. Per il recepimento dell'Annesso 16, la Commissione di cui all'art. 13 del decreto 66/97, ritiene accettabile l'uso della **lingua inglese.**

**Annesso 17- Security.**

**Oggetto:-**

- Contiene *Norme standard e raccomandazioni* per prevenire e contrastare le azioni illegali contro l'aviazione civile internazionale col l'obiettivo primario di garantire la sicurezza dei passeggeri, degli equipaggi, del personale di terra ed in generale di tutto il pubblico, utente e non, (incluse le merci) del trasporto aereo.

**Stato di recepimento:-**

- L'Annesso, non recepito nelle forme contemplate dall'art. 687 del C.d.N., si rivolge preminentemente alle attività preventive e repressive richieste agli Stati e contiene pochi standard, ma molte misure che si ricollegano agli standard contemplati in altri Annessi sotto forma di PANS-RAC o di istruzioni tecniche, come quelle contenute nell'Annesso 18 per il Trasporto di materiali pericolosi. In ambito nazionale l'Annesso risulterebbe ottemperato attraverso l'adozione di strumenti di tipo prevalentemente amministrativo nel settore dell'ordine pubblico, che però vengono attuate anche facendo ricorso a "vigilantes" arruolati da fornitori di Servizi o da Gestori aeroportuali. Inoltre nel settore è operativo il Comitato Interministeriale per la Sicurezza (Safety), con l'incarico di definire anche le misure in tema di controlli sui bagagli, le merci ed i carichi in generale, trasportati per via aerea.

**Soggetto istituzionale di riferimento:-**

- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in cooperazione con il Ministero degli Interni e l'ENAC.

**Attività applicative:-**

- Il recepimento del testo dell'Annesso è avvenuto **in lingua italiana**, mentre lo stato di applicazione ed il programma di completamento delle misure avviene continuamente attraverso il Comitato Interministeriale per la Sicurezza, sotto la responsabilità dell'ENAC per il settore dell'aviazione civile.

**Annesso 18- The safe transport of Dangerous Goods by Air.**

**Oggetto:-**

- Contiene *Norme standard e raccomandazioni* per la sicurezza del trasporto per via aerea delle merci e dei carichi pericolosi. Tiene altresì conto sia delle raccomandazioni del Comitato di esperti delle Nazioni Unite e dei regolamenti dell'Agenzia Internazionale per l'Energia Atomica, relativamente al trasporto di materiale radioattivo.

**Stato di recepimento:-**

- I contenuti dell'Annesso sarebbero recepiti (**in lingua inglese**) con l'adozione della JAR-OPS 1, limitatamente agli esercenti del trasporto aereo commerciale. Per gli aspetti ed i soggetti non compresi nella JAR-OPS 1 il recepimento rimane tutto da completare in un quadro complessivo di regolamentazione nazionale della materia. Risulterebbero invece recepiti i requisiti relativi ai programmi di addestramento per gli handlers delle compagnie aeree e degli spedizionieri (genericamente denominati, con la solita parola omnicomprensiva di "operatori aerei") e per gli altri soggetti coinvolti in queste delicatissime operazioni.

**Soggetto istituzionale di riferimento:-**

- L'ENAC.

**Attività applicative:-**

- L'ENAC avrebbe concluso un programma per l'emissione della regolamentazione tecnica del settore, mentre le attività di sviluppo ed aggiornamento sono continuamente in corso. Sia per l'Annesso che per la regolamentazione tecnica del settore dovrebbe essere accettabile, anzi auspicabile, il ricorso alla **lingua inglese**.

**Nota conclusiva al termine dell'esame sullo stato di recepimento degli Annessi ICAO.**

In tutti i testi in **lingua italiana** nei quali si debba far apparire l'equivalente del vocabolo inglese "Operator" sarebbe altamente opportuno di denominare ciascuna funzione con il proprio vocabolo adeguato della lingua italiana. Ad esempio:-

- Per Air Operator = Esercente;
- Per Airport Operator = Gestore;
- Per Ground Operator = Assistenza a terra o di scalo.

Questo semplice accorgimento nell'uso della lingua italiana dovrebbe prevenire tutti quei fraintendimenti e quegli equivoci sui quali si gioca molto spesso al momento delle assunzioni di responsabilità, quanto meno di quelle contemplate nelle disposizioni codicistiche del Codice della Navigazione - Parte Aerea - dove si tratta di Esercente di aeromobile o di impresa di navigazione aerea (Titolo III°, Capo I°) oppure dei Servizi sussidiari (Titolo I°, Capo IV°).

Con ciò si può ritenere conclusa, al momento, la preannunciata disamina sulla situazione del recepimento degli Allegati tecnici alla Convenzione di Chicago.

Con la speranza che finalmente si riesca ad avere finalmente una situazione normativa internazionale chiara e rispettosa degli obblighi assunti con l'adesione all'ICAO.

Roma, 1/1/2005.