



ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE
SISTEMA DIREZIONALE MILANO
DIREZIONE CIRCOSCRIZIONE AEROPORTUALE MALPENSA

ORDINANZA N. 12/02

Il Direttore d'aeroporto, Capo della Circonscrizione Aeroportuale di MILANO MALPENSA

RESO NOTO

Che, ai fini della presente ordinanza, s'intende per:

- E.N.A.C., l'Ente nazionale per l'aviazione civile, istituito con decreto legislativo 25 luglio 1997, n.250;
- Società di gestione aeroportuale, il soggetto cui è affidato, insieme con altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e di gestire le infrastrutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori presenti nell'aeroporto o nel sistema aeroportuale considerato;
- Vettore in autoassistenza a terra o autoproduzione, l'utente aeroportuale che fornisce direttamente a se stesso una o più categorie di servizi d'assistenza a terra di cui all'allegato "A" richiamato dall'art.1 del decreto legislativo 13 gennaio 1999, n.18;
- Handler o Società di gestione in funzione di handler, persona fisica o giuridica che fornisce a terzi una o più categorie di servizi d'assistenza a terra.

VISTI

Gli articoli 688, 689,718 e seguenti, 801,802,889,1174 e 1175 del Codice della navigazione, approvato con Regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, e successive integrazioni e modificazioni.

VISTA

La Convenzione per l'aviazione civile internazionale firmata a Chicago il 17 dicembre 1944, cui l'Italia ha dato esecuzione con il decreto legislativo 6 marzo 1948, n.616, con particolare riguardo all'Allegato tecnico n. 6, cap. 4, di tale Convenzione relativo all'impiego degli aeromobili, ed in particolare alle parti inerenti ai doveri del pilota comandante in materia di preparazione del volo, d'impiego e di sicurezza dell'aeromobile e delle persone imbarcate.



VISTO

Il decreto del Ministro dei trasporti n. 38 – T del 30 marzo 1998 che, all'art. 2, comma 1, indica le "JAR OPS", quali regolamenti per l'emissione del "certificato d'operatore aeronautico" di cui al decreto del Ministro dei trasporti n. 30 – T, sempre del 30 marzo 1998.

ESAMINATA

La delibera del Consiglio di Amministrazione dell'Ente nazionale per l'aviazione civile n.18/99, con particolare riguardo agli aspetti inerenti i controlli del piano di carico (load-sheet).

VISTA

La circolare F.N.A.C. APT 08B emessa in data 1 marzo 2002, avente ad oggetto "procedure operative per l'applicazione degli articoli 801 e 802 del Codice della navigazione in relazione alle attribuzioni delle Direzioni d'aeroporto e dei pertinenti uffici operativi".

CONSIDERATO

Che il personale dell'handler, del vettore in autoassistenza a terra o autoproduzione e della società di gestione aeroportuale in funzione di handler è:

- Specificatamente addestrato ed abilitato per la compilazione del piano di carico (load-sheet) degli aeromobili impiegati in servizi di trasporto pubblico e che le metodologie in predisposizione dello stesso sono autorizzate e verificate da ogni singolo vettore interessato, anche mediante sessioni specifiche di "auditing";
- Sempre presente sotto bordo agli aeromobili impiegati in servizio di trasporto pubblico tramite l'agente di rampa, o altra figura professionale formalmente incaricata dall'organizzazione.

CONSIDERATO

Che nell'ambito delle proprie funzioni di regolazione del sistema di trasporto aereo l'Ente nazionale per l'aviazione civile, con nota prot. N. 01-2109/DG del 7 dicembre 2001° firma del Direttore generale, ha formulato precise disposizioni procedurali ed operative per disciplinare le modalità di svolgimento di taluni specifici adempimenti aeroportuali in materia di piani di carico e centraggio.

VISTA

Al riguardo anche la nota dell'Ente nazionale per l'aviazione civile prot. 420306 del 25 marzo 2002, anch'essa a firma del Direttore generale, con la quale è definitivamente sancito il principio, in tale materia, della centralità del gestore aeroportuale individuato quale soggetto di riferimento per



l'operatività in sicurezza e per la funzionalità dell'aeroporto, in coerenza con l'assunzione di competenze e responsabilità aggiuntive rispetto ai compiti precedentemente svolti.

RITENUTA

Pertanto la necessità di provvedere, attraverso il presente atto regolamentare, disposizioni procedurali attuative in ordine alla compilazione, controllo e conservazione del piano di carico (load-sheet) di tutti gli aeromobili impiegati in servizi di trasporto pubblico in partenza dall'aeroporto di **MILANO MALPENSA**.

CONSIDERATO

Quanto previsto dalle JAR-OPS 1, section 1 (requirements) Subpart "J" (mass and balance) commi 1.625 (a), 1.625 (b), 1.625 (c), in materia di metodologie alternative d'elaborazione del piano di carico (load-sheet), nonché quanto previsto dalle JAR-OPS 1, section 2 (AMC – Acceptable Means of Compliance and IEM-Interpretative and Explanatory Material), Subpart "P", IEM OPS 1.1055 (a) (12).

VISTO

L'accordo in materia intercorso tra l'Asse aeroporti e L'Ente nazionale per l'aviazione civile nell'apposita riunione tenutasi a Roma in data 19 aprile 2002.

SENTITA

La società di gestione aeroportuale,

ORDINA

ARTICOLO 1

Per tutti i voli in servizio di trasporto pubblico di linea, charter e comunque quelli per i quali la normativa vigente lo richieda, in partenza dall'aeroporto di **MILANO MALPENSA** è confermata l'obbligatorietà della elaborazione del piano di carico (load-sheet) alternativamente da parte:

- Del comandante dell'aeromobile;
- Del vettore in autoassistenza a terra o autoproduzione (anche tramite cargo-master);
- Dell'handler specificatamente incaricato dal vettore e dallo stesso ritenuto idoneo;



- Dalla società di gestione aeroportuale in funzione di handler, specificatamente incaricato dal vettore e dallo stesso ritenuto idoneo, che vi provvederanno mediante personale adeguatamente addestrato ed abilitato per tale compito.

ARTICOLO 2

In applicazione di quanto disposto nel precedente articolo 1 l'agente di rampa o altro personale formalmente incaricato dal vettore in autoassistenza a terra o autoproduzione, dell'handler o della società di gestione aeroportuale in funzione di handler, provvederà a ritirare copia del piano di carico (load-sheet) approvato e firmato dal Comandante del volo.

In ogni caso all'agente di rampa o altro personale formalmente incaricato come sopra indicato, sempre presente sotto bordo in tutti i voli in servizio di trasporto pubblico, è demandato l'obbligo dell'accertamento della effettiva compilazione del piano di carico (load-sheet) del quale, prima della chiusura delle porte dell'aeromobile, dovrà acquisire una copia firmata dal Comandante del volo per approvazione.

La copia firmata potrà essere acquisita anche utilizzando quanto previsto dalle JAR-OPS 1 Subpart J ai punti 1.625 (a), 1.625 (b), 1.625 (c), purchè la procedura alternativa utilizzata dall'Operatore aereo, sia approvata dalla propria Autorità.

In ogni caso l'evidenza formale dell'accettazione del piano di carico e/o eventuali Last Minutes Changes da parte del Comandante del volo dovrà seguire quanto indicato dalla IEM JAR-OPS 1 Subpart "p", punto 1.1055 (a) (12).

ARTICOLO 3

Qualora l'agente di rampa o altro personale formalmente incaricato dal vettore in autoassistenza o autoproduzione o dall'handler, per qualsiasi motivo, non accerti l'elaborazione del piano di carico (load-sheet) e, quindi, non ne abbia potuto acquisire una copia firmata, secondo quanto previsto dall'articolo 2, dal Comandante del volo, per approvazione, ovvero accerti eventuali difformità o anomalie, dovrà immediatamente avvertire via telefono la società di gestione aeroportuale (nr. 02/748-62313; 02 748-69151) che a sua volta interesserà immediatamente via telefono registrato (nr. 02/748-67018)- l'ENAC UOC (Ufficio Operativo Circostrizionale), che contestualmente provvederà, tramite la torre di controllo, a negare l'autorizzazione al decollo, a verificare personalmente la situazione di fatto e, se del caso, a contestare ai responsabili l'inosservanza di tale inderogabile obbligo di sicurezza.

Le frequenze e/o le linee telefoniche utilizzate ai fini del presente articolo devono essere registrate.

ARTICOLO 4

La Circostrizione aeroportuale, nell'ambito dei singoli controlli a campione disposti a seguito dell'applicazione della Circolare E.N.A.C. APT 08 B, dovrà accertare direttamente quanto disposto ai precedenti articoli 2 e 3.



ARTICOLO 5

La società di gestione aeroportuale, ove non operi direttamente in funzione di handler, dovrà in ogni caso acquisire la certezza della conservazione obbligatoria per almeno tre mesi da parte del vettore in autoassistenza a terra o autoproduzione e dell'handler del piano di carico (load-sheet), firmato dal Comandante, secondo quanto previsto dall'articolo 2, insieme alla rimanente documentazione di carico d'ogni volo operato sull'aeroporto di **MILANO MALPENSA** in servizio di trasporto pubblico.

La società di gestione aeroportuale dovrà formalmente comunicare il luogo ove la documentazione di carico sarà conservata alla Direzione di Circostrizione Aeroportuale .

ARTICOLO 6

La presente Ordinanza entra in vigore con effetto immediato ed è fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e farla osservare ferma restando, ove il fatto non costituisca reato, l'applicazione delle sanzioni e pene accessorie previste dagli artt. 1174 e 1175 del Codice della navigazione.

IL DIRETTORE
Dr. Francesco Federico