

IL CONTROLLO DEGLI STANDARD

Com.te Gianbruno Mingiardi (GEDA)

Per “*STANDARD*” in campo aeronautico, così come definito dalla documentazione ICAO, si intende:

“qualsiasi norma riguardante le caratteristiche fisiche, la configurazione, i materiali, le performances operative, le procedure, gli equipaggi, la cui applicazione è necessaria per la sicurezza e la regolarità della navigazione aerea”.

E’ evidente, quindi la stretta correlazione fra “standard” e “sicurezza”, per cui: la sicurezza si basa sul rispetto delle norme, ovvero, la sicurezza ispira le norme medesime.

Ecco che, ogni Stato Contraente ed in accordo alla Convenzione sottoscritta, ha l’obbligo di conformarsi agli *standards*, salvo notifica obbligatoria e specifica, se impossibilitato, cosicché l’Italia, con il D.P.R. 4 luglio 1985 n.461 ha recepito nel proprio ordinamento interno, quale Stato Contraente, i principi contenuti nella documentazione ICAO (Chicago, 7.12.1944) imponendosi di introdurre nell’ordinamento nazionale, con carattere cogente, le norme necessarie.

Per *Controllo degli Standard*, conseguentemente, si intende il monitoraggio continuo del corretto impiego di tutte le norme che disciplinano il volo, nonché, l’adeguamento agli standard di compagnia e l’applicazione dei contratti stipulati tra Committente ed Esercente il servizio aereo.

Tutto ciò si realizza con l’impiego di aeromobili aderenti alle finalità stabilite dal contratto stipulato e conformi con i termini e le condizioni del Certificato di Operatore Aeronautico o Licenza equivalente, dell’operatore aeronautico.

Particolare attenzione, è devoluta al controllo delle infrastrutture a terra, necessarie alla sicura gestione dei voli, così come, all’adeguatezza dell’area di approdo e decollo, in funzione del tipo di elicottero utilizzato ed alle attrezzature operative di supporto necessarie.

Infine, l’obbligo di utilizzare aeromobili equipaggiati in conformità agli standard stabiliti dalla Committente, nonché, l’impiego di personale di volo qualificato al tipo di operazioni richieste ed il rispetto dei requisiti di manutenzione, con specifico riferimento all’aeromobile in contratto.

Ritornando allo “standard” con valore di “norma”, possiamo riepilogare gli organismi preposti alla regolamentazione in campo aeronautico:

- ICAO: standards validi a carattere internazionale per gli Stati aderenti (la quasi totalità);
- JAA : standards validi nell’ambito della Comunità Europea “allargata”;
- ENAC/RAI: norme valide in ambito nazionale;

Oltre a dette strutture istituzionali, possiamo annoverare, collateralmente:

- L’Operatore aeronautico, sia Esercente che Ditta di Manutenzione, attraverso le proprie pubblicazioni interne;
- Il Committente del Servizio Aereo, attraverso i Capitolati ed i Contratti;
- In questi ultimi anni, infine, ha assunto valore di “standard” anche un “Sistema di gestione della Qualità”, interno all’organizzazione dell’operatore aeronautico.

In particolare, volendo annoverare, sia pure in modo schematico, le norme più salienti, in ambito nazionale, ricordo:

- la *Pubblicazione di Informazioni Aeronautiche* “A.I.P. – Italia”, la quale è il documento base di informazioni aeronautiche permanenti, essenziali per la navigazione aerea;
- i *Notam* mensili di serie A, B, C, D riguardanti regole di carattere generale, le radioassistenze di navigazione in rotta, le radiocomunicazioni, gli ostacoli alla navigazione in rotta e le notizie concernenti gli aeroporti;
- le *Circolari di Informazione Aeronautica* “AIC” di serie A e C, contenenti notizie tecnico/amministrative, di interesse generale;
- L’impiego degli aeromobili che operano in servizio di *Trasporto Pubblico Passeggeri* (T.P.P.), inoltre, è disciplinato dal Doc. 41/23100/M3 ediz. 1/1997 del MINISTERO DEI TRASPORTI – Direzione Generale Aviazione Civile – Servizio Navigazione Aerea.

Ed ancora, a completamento, le norme nazionali e le circolari che riguardano, ad esempio:

la concessione del Decreto Istitutivo del Servizio Antincendi negli eliporti e la concessione del Certificato di Abilitazione all’espletamento del servizio al personale impiegato.

La classificazione antincendio distinta per tipi di eliporti, se al livello del suolo o sopraelevati, nonché, la quantità minima di sostanze estinguenti, le portate minime richieste, il personale addetto, la qualifica rilasciata ed il numero di essi previsto, con particolare riferimento all’attività di volo su elisuperfici in elevazione ed al livello del suolo, a servizio di strutture ospedaliere ed a quelle comunque destinate ad attività sanitarie e di soccorso.

La definizione dei tipi di elisuperfici, la loro classificazione, i requisiti, la gestione, le norme operative d’impiego ed i requisiti dei piloti che le utilizzano.

Le licenze e le abilitazioni dei piloti, gli addestramenti in volo e con allenatore strumentale, l’attività minima periodica, i controlli di addestramento, la reintegrazione delle licenze, degli attestati e delle abilitazioni soggette a scadenza.

L’abilitazione al volo strumentale I.F.R.; gli incarichi di Pilota d’addestramento (P.A.E.) e di pilota controllore di addestramento (C.A.E.);

Ed ancora, altri argomenti altrettanto interessanti: si pensi ad esempio alle assicurazioni o alle norme riguardanti l’impiego ed i limiti del tempo di servizio del personale di condotta degli elicotteri adibiti al trasporto pubblico passeggeri non di linea per collegamenti con piattaforme petrolifere e per servizio medico di emergenza ed ancora e non ultimi, gli standard di natura tecnica riguardanti l’obbligo di ottemperare ai requisiti di manutenzione con specifico riferimento all’aeromobile in contratto, oppure, al Contratto Collettivo Nazionale di lavoro per piloti di elicottero ed alle norme riguardanti il trattamento economico e previdenziale degli iscritti al regime del Fondo Volo.

Con riferimento alle norme ICAO:

Tutti gli ANNESSI con particolare riferimento a quello riguardante le operazioni di volo, le limitazioni operative degli elicotteri, le performances, gli strumenti di volo, gli apparati di comunicazione e navigazione, la composizione degli equipaggi, i manuali, nonché, quello riguardante le elisuperfici, le loro caratteristiche, gli aiuti visivi ed i servizi richiesti.

In ambito Comunitario:

la JAR-OPS1 per la parte generale riguardante anche gli elicotteri, la JAR FCL (flight Crew Licensing) e la JAR-OPS 3 (Joint Aviation Requirements) anche se non ancora in vigore, la quale regolerà le operazioni europee di trasporto aereo commerciale degli elicotteri ed alla quale, il

legislatore italiano sta man mano uniformandosi. A tal proposito, tuttavia, sarebbe interessante comprendere il perché di tale ritardo.

Infine, il “Sistema di gestione della Qualità”, interno all’organizzazione dell’operatore aeronautico:

Quest’ultimo, a parere del JAA trae fondamento dalla circostanza che negli ultimi trenta anni il settore dell’aviazione è cambiato in modo sostanziale, cosicché, man mano che gli aeromobili sono diventati sempre più complessi e le aziende più grandi, sono aumentati sempre più i requisiti richiesti dagli enti di controllo e le loro aspettative. Il conseguente risultato, in pratica, è quello che gli Enti pubblici di certificazione e controllo non possono più avere una visione adeguata dell’intera situazione operativa a meno che non provvedano ad un considerevole e progressivo ampliamento delle risorse. Purtroppo, l’ampiezza di tale incremento, per quanto necessario, non è sostenibile dal settore ed inoltre, non è detto che sia la migliore risposta al problema.

L’alternativa è distinguere e formalizzare i doveri degli Enti pubblici da una parte e quelli dell’operatore, dall’altra. Ciò è ancora una tendenza in quanto che, non ancora esecutiva, tuttavia, il risultato finale dovrebbe essere quello di determinazione una struttura funzionale che regolamenti l’intero settore aeronautico con complementarità dei ruoli, fra pubblico e privato.

L’Ente pubblico aeronautico mantiene le sue responsabilità nel determinare le regole che costituiscono la base su cui si fonda un’operazione sicura ed insieme, una sorveglianza generale.

L’operatore rimane responsabile della sicurezza delle operazioni e della conformità ai requisiti richiesti. Ecco che all’operatore è richiesta una “qualità” propria ed un corrispondente “sistema di qualità”.

I concetti esposti introducono il ruolo del *Consulente ed Auditor aeronautico*, esterno alle strutture sia degli enti dell’Aviazione Civile di Stato, sia dell’operatore aeronautico (esercente/manutentore).

Di fatto, mentre l’Ente pubblico si esprime di norma, attraverso interventi calendariali di medio termine in base al principio per cui l’operatore è titolare delle sue licenze, certificazioni, autorizzazioni conseguenti al suo sistema di qualità, lo stesso Ente pubblico delega le proprie funzioni ispettive a carattere di regolarità allo stesso operatore.

Se il sistema di qualità risulta ben definito nei contenuti, nelle regole e negli standard riferiti sia all’organizzazione del personale che alle procedure tecniche ed operative applicabili per tipologia di mezzi ed attività, si può ben immaginare come possa essere sottile il sipario che divide l’effettiva conformità alle norme dal fatto di non rispettarle, anche per brevi periodi, perché c’è sempre un momento contingente in cui la necessità è probabilmente, l’illusione e la presunzione fa ritenere che nel frangente *nulla possa accadere*

Quel sottile sipario è il momento più fragile del sistema perché si basa su una delega della funzione di controllo ad un organismo interno allo controllato medesimo!

Il consulente aeronautico, invece, garantisce l’imparzialità ed assicura una presenza ed un controllo costanti nel tempo. Non è un controllo fiscale bensì, utile a tener dente le attenzioni sulle funzionalità dei servizi e quindi, assicurare le conformità agli impegni assunti.