



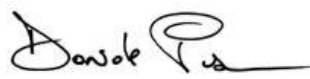


MANUALE DI AEROPORTO

MALPENSA

Edizione: 2 - Revisione: 1
Codice: MA/MXP/RE139
Parte: B – Capitolo 2
Data: 01/03/2022
Foglio Firme

CAPITOLO 2: DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE

Safety Manager Giorgio Medici	Par. 2.2 (Man. SMS) Par. 2.5	
Compliance Monitoring Manager Marco Maderna	Par. 2.3 Par. 2.4	
Operations Manager Davide Pisoni	Par. 2.8	



MANUALE DI AEROPORTO MALPENSA

Edizione: 2 - Revisione: 1
Codice: MA/MXP/RE139
Parte: B - Capitolo: 2
Data: 01/03/2022
Pag. 1 di 31

PARTE B: SISTEMA DI GESTIONE DELLA SAFETY AEROPORTUALE, QUALIFICHE E REQUISITI FORMATIVI

CAPITOLO 2: DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE

SOMMARIO

MATRICE DELLE REVISIONI DEL PRESENTE CAPITOLO	2
2.1 ORGANIZZAZIONE DELL’AEROPORTO E RESPONSABILITÀ – CONTRACTED ACTIVITIES	3
2.2 DESCRIZIONE DEL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM – RINVIO A MANUALE SMS	9
2.3 DESCRIZIONE DEL COMPLIANCE MONITORING - EASA REGULATION E RELATIVE PROCEDURE - RINVIO A MANUALE CMMM	10
2.4 SISTEMA DI GESTIONE DELLA QUALITÀ DEI DATI E DELLE INFORMAZIONI AERONAUTICHE	12
2.4.1 QUALITY MANAGEMENT SYSTEM	12
2.4.2 SECURITY MANAGEMENT SYSTEM	13
2.5 REPORTING SYSTEM.....	15
2.5 a) REGOLAMENTO UE N. 376/2014 – EVENTI E SOGGETTI OBBLIGATI	15
2.5 b) REPORTING ACTIVITIES.....	18
2.5 c) RECORDING	20
2.6 USO DI ALCOL, DROGHE E MEDICINALI	23
2.6.1 RESPONSABILITÀ ED AZIONI	23
2.6.2 LE CONSEGUENZE LEGATE ALL'USO DI SOSTANZE STUPEFACENTI	25
2.7 PROCEDURE PER ASSICURARE	26
2.7.1 Conformità alle direttive di sicurezza.....	26
2.7.2 Reazione a problemi di sicurezza	26
2.7.3 Gestione delle raccomandazioni di sicurezza emanate dalle autorità investigative sulla sicurezza	27
2.8 METODO E PROCEDURE DI REGISTRAZIONE DEI MOVIMENTI DEGLI AEROMOBILI	28
2.8.1 SCOPO.....	28
2.8.2 CAMPO D'APPLICAZIONE	28
2.8.3 RIFERIMENTI.....	28
2.8.4 RESPONSABILITÀ ED AZIONI	29
2.8.5 REGISTRAZIONI	31



MANUALE DI AEROPORTO MALPENSA

Edizione: 2 - Revisione: 1
Codice: MA/MXP/RE139
Parte: B - Capitolo: 2
Data: 01/03/2022
Pag. 2 di 31

MATRICE DELLE REVISIONI DEL PRESENTE CAPITOLO

ED. / REV. MDA	DATA	DESCRIZIONE SOMMARIA DELLA MODIFICA
Ed. 0	26/12/2016	Prima edizione del Manuale di Aeroporto (MDA) con la conversione del Certificato in conformità ai nuovi requisiti dettati dal Reg. UE n. 139/2014.
Ed. 0 / Rev. 1	25/07/2018	In attuazione delle azioni correttive ed osservazioni emerse dalle attività di audit svolte, sono state apportate modifiche minori di tipo gestionale al presente Capitolo, ai seguenti paragrafi: 2.3: modifiche apportate ai seguenti punti: <ul style="list-style-type: none">– campo di applicazione;– specifiche sulle modalità per garantire la conformità alla normativa; descrizione più dettagliata della preparazione, dello svolgimento e della chiusura di un audit;– aggiunto l'allegato "PARAMETRI DI PERFORMANCE PER GLI AUDIT DI COMPLIANCE". 2.4: Ampliati i paragrafi Quality e Security System dei dati aeronautici, con inserimento di ulteriori specifiche di dettaglio. 2.8: Inserita la figura professionale dell'Airport Specialist del CdS.
Ed. 1 / Rev. 0	11/12/2020	Suddiviso l'MDA in singoli Capitoli separati per una più agevole gestione e consultazione documentale e inserita numerazione sottoparagrafi con indicazione dei rispettivi riferimenti normativi. Modifiche apportate a seguito degli ultimi ODS aziendali emanati. Aggiornamenti riportati nel presente Capitolo in relazione ai seguenti paragrafi: 2.1: Rivisto il capoverso relativo alla figura del Deputy; 2.2: Rinvio a Manuale SMS (con specifica matrice delle revisioni); 2.3: Rivisitazione completa della funzione Compliance Monitoring Management - EASA Regulation e relative attività, scorporando e rinviando a Manuale separato dal testo del Capitolo; 2.4: Modifiche minori sulla fraseologia adottata; modifica della cadenza audit interni di Qualità (rif. norma ISO 19011); modalità di eliminazione utenze d'accesso ai sistemi; 2.5: Rivista l'intera procedura di reporting, in linea con le previsioni EASA; 2.6: Aggiornamento del processo con modifiche di tipo gestionale; 2.8: Aggiornata denominazione addetti di Operations e di Aviazione Generale coinvolti nel processo; aggiunte informazioni alla fase 3; inseriti dettagli sui dati operativi di volo. Ulteriori revisioni introdotte a seguito delle osservazioni sollevate dal Team di Enac.
Ed. 2 / Rev. 0	22/11/2021	A seguito di aggiornamenti in conformità alle disposizioni del Reg. Delegato UE 2020/2148, si è ritenuto opportuno procedere ad assegnare una nuova edizione al Manuale d'Aeroporto. Ulteriori correzioni di formattazione.
Ed. 2 / Rev. 1	01/03/2022	Ulteriore aggiornamento del Capitolo in adeguamento al Reg. Delegato UE 2020/2148 e Annex to ED Decision 2021/003/R. Aggiornamento del Capitolo in termini di responsabilità dei processi.



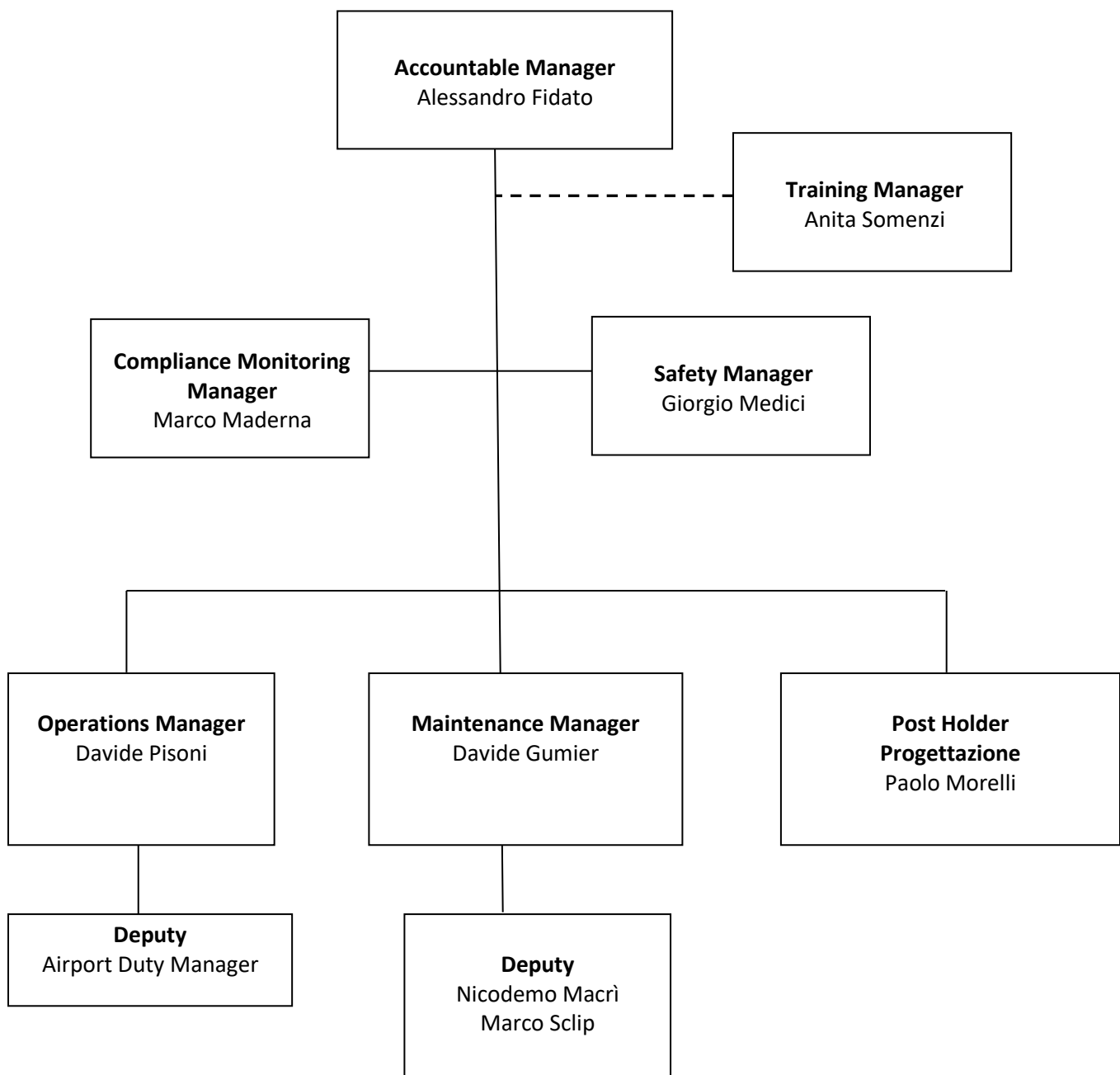
MANUALE DI AEROPORTO MALPENSA

Edizione: 2 - Revisione: 1
Codice: MA/MXP/RE139
Parte: B - Capitolo: 2
Data: 01/03/2022
Pag. 3 di 31

2.1 ORGANIZZAZIONE DELL'AEROPORTO E RESPONSABILITÀ – CONTRACTED ACTIVITIES

ADR.OR.D.005 – AMC1 ADR.OR.D.005 - ADR.OR.D.015 - AMC1 ADR.OR.D.015 (a) - GM1 ADR.OR.D.015 (a) - AMC1 ADR.OR.D.015 (b) - GM1 ADR.OR.D.015 (b) - AMC1 ADR.OR.D.015 (c) - AMC1 ADR.OR.D.015 (d) - GM1 ADR.OR.D.015 (d) - AMC1 ADR.OR.D.015 (d); (e) - GM1 ADR.OR.D.015 (d);(e) - ADR.OR.D.020 (a) (FACILITIES REQUIREMENTS) AMC1 ADR.OR.B.015 (b) (4) - AMC1 ADR.OR.B.025(a) (1) - ADR OR.D.010 - AMC1.ADR.OR.D.010 - GM1 ADR.OR.D.010 - GM2 ADR.OR.D.010 - ADR.OR.C.015 - ADR.OR.C.020

2.1.1 ORGANIGRAMMA E NOMINATED PERSONS





MANUALE DI AEROPORTO MALPENSA

Edizione: 2 - Revisione: 1
Codice: MA/MXP/RE139
Parte: B - Capitolo: 2
Data: 01/03/2022
Pag. 4 di 31

Tutte le figure Responsabili di seguito descritte sono in possesso dei requisiti, certificazioni e qualifiche idonee per lo svolgimento delle proprie funzioni (rif. Cap. 3 MDA e relativi allegati).

L'ACCOUNTABLE MANAGER (AM) assicura la conformità ai requisiti applicabili, alla Base di Certificazione, al sistema di gestione della safety dell'organizzazione, nonché al sistema di gestione della qualità riguardo alle attività di fornitura dei dati e informazioni aeronautiche. Ai fini di tutto quanto sopra riportato, l'AM dispone dell'autorità e di ogni risorsa idonea e necessaria alla gestione dell'aeroporto in conformità ai requisiti applicabili ed al Manuale d'Aeroporto.

Provvede, in caso di riduzione delle risorse o in circostanze anomale che possano influire sulla safety, ad implementare una conseguente diminuzione del livello delle operazioni aeroportuali consentite.

Stabilisce, sviluppa e promuove una strategia di safety e assicura la conformità ai requisiti applicabili, alla base di certificazione rispetto a SMS, al sistema di gestione della qualità nelle attività di fornitura dei dati e delle informazioni aeronautiche.

L'AM dispone dell'appropriato livello di autorità, all'interno dell'organizzazione del Gestore, per assicurare il finanziamento delle attività ed il loro svolgimento secondo gli standard richiesti; è in possesso dell'adeguata conoscenza dei documenti che prescrivono i requisiti rilevanti di safety, nonché dei requisiti di competenza richiesti al personale dirigente aeroportuale; delle conoscenze dei sistemi di gestione di safety, security e qualità e relativi principi, di come questi siano applicati nell'organizzazione e dei temi chiave di gestione del rischio in aeroporto.

II TRAINING MANAGER, delegato e nominato dall'AM, è il responsabile per l'area della formazione con il compito di stabilire, coordinare ed implementare - in coordinamento con il Safety Manager (SM) - i programmi di formazione ed assicurare la tracciabilità dell'addestramento del personale, così come i proficiency check. In ogni caso la responsabilità ultima resta in capo all'AM. Garantisce adeguate conoscenze, un addestramento adeguato e continuo e la qualificazione del personale competente incaricato dello svolgimento di tutte le funzioni previste dal sistema di gestione della sicurezza delle operazioni, della manutenzione e della gestione dell'aeroporto, riportandone i feedback direttamente all'AM.

II COMPLIANCE MONITORING MANAGER (CMM) si occupa di monitorare - con continuità nel tempo - la conformità di SEA ai requisiti applicabili. Assolve altresì a compiti di feedback dell'attività svolta direttamente all'AM, nonché a garantire l'implementazione di eventuali azioni correttive.

L'attività svolta dal CMM è dettagliata al successivo paragrafo 2.3 del presente Capitolo.

II SAFETY MANAGER (SM) è il responsabile del Safety Management System (SMS) dell'organizzazione e riporta gerarchicamente e funzionalmente all'AM. Il SM è dotato dell'autorità e dell'autonomia necessarie all'espletamento delle funzioni e responsabilità attribuite dalla normativa per garantire la conformità del sistema SMS del Gestore ai requisiti applicabili. Ulteriori specifiche di dettaglio sono riportate nel Manuale SMS (cfr. 2.2.3b), cui si rinvia.



MANUALE DI AEROPORTO MALPENSA

Edizione: 2 - Revisione: 1
Codice: MA/MXP/RE139
Parte: B - Capitolo: 2
Data: 01/03/2022
Pag. 5 di 31

Il POST HOLDER (PH) o Manager è in possesso dei seguenti requisiti:

- adeguata esperienza ed approfondita conoscenza nelle operazioni aeroportuali / manutenzione, a seconda dell'area di competenza;
- esaustiva conoscenza dei requisiti applicabili in ambito aeroportuale;
- un appropriato livello di conoscenza nella gestione della safety e della qualità, nonché del Manuale d'aeroporto.

Ciascuna Nominated Person assicura, nel rispetto dei processi e delle procedure approvate dall'Autorità e attraverso l'organizzazione aziendale, lo svolgimento in sicurezza delle attività aeroportuali afferenti all'area stessa, assumendo, quando necessario, le opportune decisioni operativo-gestionali atte a garantire il rispetto del Regolamento UE n. 139/2014.

Per tutto quanto precede sono responsabilità del PH/Manager:

- mantenere i necessari rapporti con ENAC inerenti il ruolo rivestito sia per raccogliere indicazioni, richieste, disposizioni e osservazioni che comportano la modifica delle attività e delle relative procedure, sia per presentare al suddetto Ente lo stato dell'arte dell'area seguita, i problemi emersi e le eventuali soluzioni individuate, le opportunità di miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia delle operazioni aeroportuali;
- assicurare, attraverso i responsabili delle strutture aziendali preposte alla materiale realizzazione delle attività, lo svolgimento delle stesse in conformità ai requisiti di sicurezza ed efficienza stabiliti dalla normativa vigente e recepire dai suddetti responsabili le eventuali criticità o opportunità che rispettivamente ostacolassero o migliorassero lo svolgimento in sicurezza delle attività;
- impostare e attuare un sistema di reportistica (attraverso incontri periodici e/o documentazione specifica) a cura delle strutture aziendali preposte allo svolgimento delle attività aeroportuali seguite, che lo metta nelle condizioni di essere costantemente informato sullo stato dell'arte, con particolare attenzione a quegli eventi che, in misura non sporadica, abbiano impedito la corretta attuazione delle procedure;
- valutare con i responsabili delle strutture aziendali preposte le suddette criticità e garantire l'attuazione delle appropriate soluzioni, affinché venga ripristinata la normalità;
- acquisire l'autorizzazione di spesa da parte dell'AM quando la soluzione comporti un impegno economico per la società che esuli dai poteri dei suddetti responsabili;
- assicurare, attraverso le procedure della propria area e le strutture aziendali preposte alla loro attuazione, il corretto ed efficace svolgimento in sicurezza delle attività operative, anche in sua assenza, in ottemperanza alla normativa vigente;
- assicurare, per l'area di competenza, che le procedure del Manuale siano rispondenti a quanto prescritto nel Regolamento UE n. 139/2014, previo opportuno coordinamento con gli altri enti aziendali coinvolti;
- assicurare, attraverso il coinvolgimento degli Enti aziendali preposti (Auditing, Qualità, SMS, etc.), l'effettiva e corretta attuazione delle procedure, recependo le difformità rilevate e intervenendo per la loro risoluzione;
- mantenere costanti collegamenti con gli altri PH/Manager, sia attraverso riunioni periodiche per un'analisi dell'andamento delle attività in generale, sia ogni qualvolta le decisioni da prendere nell'ambito della propria area abbiano impatti sulle aree degli altri PH/Manager;
- tenere periodicamente informato l'AM sullo stato dell'arte delle attività aeroportuali, predisponendo una relazione annuale;
- attivarsi affinché il personale SEA preposto alle attività afferenti alla propria area di competenza sia adeguatamente formato e in numero consono allo svolgimento delle attività richieste dalla normativa vigente.



MANUALE DI AEROPORTO MALPENSA

Edizione: 2 - Revisione: 1
Codice: MA/MXP/RE139
Parte: B - Capitolo: 2
Data: 01/03/2022
Pag. 6 di 31

Inoltre, si riportano di seguito le specifiche funzioni attribuite da SEA ai PH/Manager per rispettiva area di competenza e in allegato al presente Capitolo si riportano sintetici organigrammi delle funzioni essenziali delle singole strutture, mentre per SMS e i comitati di safety si rinvia allo specifico Manuale (rif. 2.2).

OPERATIONS MANAGER

Le funzioni attribuite all'Operations Manager (o Operational Services Manager) e relativa struttura – così come da organigramma riportato in allegato - comprendono:

- l'esecuzione in sicurezza della movimentazione degli aa/mm, dei propri mezzi e l'espletamento di tutte le attività e le operazioni connesse con il volo che si svolgono o comprendono l'area di movimento;
- l'allontanamento dei volatili e l'attuazione del piano di prevenzione e controllo del rischio da impatto con volatili;
- il contenimento del rumore;
- la registrazione dei dati relativi agli incidenti e agli incidenti gravi, la rimozione dei mezzi e degli aerei incidentati;
- la redazione e l'implementazione dei piani di emergenza e delle procedure di crisi e di "contingency" per le parti di competenza;
- le procedure di sicurezza e di assistenza ai passeggeri e di quelle che, ai fini della "safety", interessano la correlazione terminal/aeromobile;
- la predisposizione delle procedure operative necessarie al corretto ed efficace svolgimento delle attività aeroportuali per l'area di competenza, anche in sua assenza, attraverso l'Airport Duty Manager.

SEA ha stabilito che l'Operations Manager sia responsabile per l'Area di Movimento e per l'Area Terminal.

POST HOLDER AREA PROGETTAZIONE INFRASTRUTTURE E SISTEMI

Il PH Progettazione assicura, attraverso la rispettiva struttura, così come riportata in allegato:

- la conformità ai requisiti delle progettazioni, di proprio sviluppo o effettuate da terzi, di tutte le nuove infrastrutture relative alle aree terminal, movimento (ivi comprese piste, raccordi, piazzali, taxiway, etc.), sedime aeroportuale ed aree limitrofe;
- la conformità della progettazione di tutte le ristrutturazioni e che le medesime siano in accordo alle leggi e regolamenti in vigore;
- la determinazione e la comunicazione dei dati relativi alle caratteristiche fisiche dell'aeroporto;
- che i progetti garantiscano la sicurezza delle operazioni, il rispetto delle vigenti normative in materia ambientale ed il monitoraggio sulle interrelazioni aeroporto/territorio.

MAINTENANCE MANAGER

Le funzioni attribuite al Maintenance Manager e relativa struttura, così come riportata da organigramma in allegato, comprendono:

- la predisposizione dei programmi manutentivi di tutti gli apparati, edifici, segnaletica, AVL,



MANUALE DI AEROPORTO MALPENSA

Edizione: 2 - Revisione: 1
Codice: MA/MXP/RE139
Parte: B - Capitolo: 2
Data: 01/03/2022
Pag. 7 di 31

- piste, taxiway, raccordi, strade aeroportuali, recinzioni, drenaggi, equipaggiamenti e mezzi di trasporto ed attrezzature speciali (De-Icing Bay e De-Icing System, mezzi per rimozione aerei incidentati), alimentazioni etc. concernenti l'aeroporto nella sua completezza;
- l'effettiva e corretta attuazione della manutenzione programmata e straordinaria, al fine di garantire la costante efficienza di infrastrutture ed impianti per il mantenimento di un adeguato livello di sicurezza delle operazioni;
 - la gestione dei servizi connessi con il volo (ispezione delle piste, controllo dei sistemi di illuminazione piste e segnaletica luminosa, controllo del coefficiente di attrito della pista, etc.);
 - la verifica delle corrette caratteristiche dei cantieri aperti nelle aree aeroportuali comprese entro la recinzione doganale e il loro mantenimento per tutta la durata dei lavori ai fini della sicurezza delle operazioni degli aeromobili a terra ed in volo (delimitazione e segnalazione dei cantieri, compresi i percorsi dei mezzi di lavoro – controllo degli ostacoli – controllo delle lavorazioni che possano creare difficoltà agli aeromobili - etc.), sia nel caso di interventi di manutenzione, sia nel caso di nuove realizzazioni;
 - la verifica del ripristino delle condizioni di agibilità delle aree di movimento interessate dai lavori e la relativa attestazione ai fini operativi riguardo sia alle infrastrutture preesistenti (pavimentazioni, segnaletica orizzontale e verticale, aiuti visivi luminosi), sia a quelle appena realizzate;
 - il monitoraggio ostacoli in relazione alle superfici ostacoli connesse alla pista, al decollo e all'avvicinamento;
 - il controllo dello stato della pista, delle taxiway e dei raccordi, della segnaletica orizzontale, verticale e luminosa e degli AVL;
 - il coordinamento delle informazioni aeronautiche e la definizione delle comunicazioni (NOTAM) da emettere nei casi di lavori di manutenzione e di realizzazione di nuove opere nelle aree aeroportuali, riguardo alle limitazioni operative dovute al cantiere e/o agli ostacoli realizzati.

Deputy: sullo scalo di Malpensa SEA ha stabilito di nominare la figura del Deputy per l'AM, per il Safety Manager, gli Operations e Maintenance Manager allo scopo di assicurare la continuità di esercizio delle attività afferenti la safety. Il Deputy interviene sempre in caso di assenza della rispettiva Nominated Person assumendone le funzioni, con un passaggio di consegne verbali o scritte, a seconda delle esigenze contingenti. In questo caso, pur continuando a svolgere le mansioni aziendali assegnate, esplicita anche gli incarichi giornalieri della Nominated Person sostituita.

Per quanto attiene alla **descrizione ed ubicazione delle facilities non aeronautiche**, SEA gestisce tutte le facilities, in termini di edifici e relative dotazioni funzionali alle attività di safety erogate, con un software denominato *Airport Facilities Management* disponibile nella intranet aziendale. Si specifica che i luoghi in cui si svolgono le attività amministrative e di controllo della Safety sono situati all'interno delle palazzine della Direzione Generale di entrambi gli aeroporti, oltre che nelle aerostazioni di Linate e Malpensa T2. Gli spazi citati dispongono delle dotazioni necessarie e funzionali alle attività; nel rispetto delle norme applicabili SEA, infatti, garantisce i servizi, la strumentazione e gli equipaggiamenti adeguati al proprio personale od al personale delle società in appalto, funzionali allo svolgimento delle attività operative e di manutenzione svolte.



MANUALE DI AEROPORTO MALPENSA

Edizione: 2 - Revisione: 1
Codice: MA/MXP/RE139
Parte: B - Capitolo: 2
Data: 01/03/2022
Pag. 8 di 31

In ambito di **Contracted Activities** SEA garantisce che nell'appaltare o acquistare parte delle sue attività, l'oggetto dell'appalto sia conforme ai requisiti applicabili in materia di safety, ai sensi del Reg. UE n. 139/2014; a tal fine, SEA effettua un audit preventivo ed assicura che i contratti stipulati con gli operatori prevedano una clausola specifica inerente ai requisiti applicabili a carico dell'appaltatore, in ottemperanza alla normativa vigente, nonché rispetto ai requisiti specificatamente previsti da SEA.

Inoltre, SEA garantisce che anche l'appaltatore consenta l'accesso alla propria organizzazione da parte dell'Autorità competente al fine di determinare la costante conformità a tali requisiti, nonché l'attuazione delle azioni correttive che dovessero essere definite a seguito di audit o monitoraggio. Queste ultime attività possono essere effettuate anche senza preavviso.

Per gli operatori che forniscono servizi a SEA e che rientrano nell'ambito della certificazione (*contracted activities*) già presenti in aeroporto all'entrata in vigore del sopra citato Regolamento UE, SEA, tramite la struttura del Compliance Monitoring EASA Regulation, effettua audit a garanzia del rispetto dei requisiti previsti.



MANUALE DI AEROPORTO MALPENSA

Edizione: 2 - Revisione: 1
Codice: MA/MXP/RE139
Parte: B - Capitolo: 2
Data: 01/03/2022
Pag. 9 di 31

2.2 DESCRIZIONE DEL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM – rinvio a Manuale SMS

AMC1 ADR.OR.D.005 (b) (1) - GM1 ADR.OR.D.005 (b) (1) - GM2 ADR.OR.D.005 (b) (1) - AMC2 ADR.OR.D.005 (c) - GM1 ADR.OR.D.005 (c) - AMC2 ADR.OR.D.005 (c) (Manuale SMS) - AMC1 ADR.OR.D.027 - GM1 ADR.OR.D.027 - GM2 ADR.OR.D.027 - AMC2 ADR.OR.D.027 - GM3 ADR.OR.D.027 (SAFETY PROGRAMMES) - GM1 ADR.OR.E.005

Per la descrizione del SMS in conformità a quanto richiesto da EASA AMC3 ADR.OR.E.005 si rinvia al Manuale SMS.

- 2.2.1 Scopo e campo di applicazione del sistema di gestione della sicurezza
- 2.2.2 Politica e obiettivi di sicurezza
- 2.2.3 Le responsabilità del personale addetto alla sicurezza
- 2.2.4 Procedure di controllo della documentazione
- 2.2.5 Processo di gestione del rischio della sicurezza, tra cui l'individuazione dei pericoli e programmi di valutazione del rischio
- 2.2.6 Monitoraggio dell'attuazione e dell'efficacia delle azioni di sicurezza e le misure di mitigazione del rischio
- 2.2.7 Monitoraggio delle prestazioni della sicurezza
- 2.2.8 Reporting System ed investigazioni
- 2.2.9 Pianificazione della risposta di emergenza
- 2.2.10 Gestione del cambiamento (*Change Management*, ivi compresi cambiamenti organizzativi in materia di responsabilità di sicurezza)
- 2.2.11 Promozione della sicurezza (*Safety Promotion*)
- 2.2.12 Output del Safety Management System.



MANUALE DI AEROPORTO MALPENSA

Edizione: 2 - Revisione: 1
Codice: MA/MXP/RE139
Parte: B - Capitolo: 2
Data: 01/03/2022
Pag. 10 di 31

2.3 DESCRIZIONE DEL COMPLIANCE MONITORING - EASA REGULATION E RELATIVE PROCEDURE - rinvio a Manuale CMMM

AMC1 ADR.OR.D.005 (b) (11) - AMC2 ADR.OR.D.005 (b) (11) - GM1 ADR.OR.D.005 (b) (11)

Per la descrizione del Compliance Management System si rinvia al Manuale CMMM (Compliance Monitoring Management Manual), comprendente il seguente indice.

2.3.0 Introduzione Management System

- 2.3.0.1 Introduzione Scopo del Compliance Management Manual
- 2.3.0.2 Introduzione Sistema di emendamento e revisione
- 2.3.0.3 Introduzione Ciclo di pubblicazione
- 2.3.0.4 Introduzione a Distribuzione
- 2.3.0.5 Introduzione Approccio al processo
- 2.3.0.6 Introduzione Processi e procedure

2.3.1 Format del Manuale e Documenti

- 2.3.1.1 Regole generali di formattazione Documenti

2.3.2 Layouts

- 2.3.2.1 Manuale
- 2.3.2.2 Forms
- 2.3.2.3 Annesso/Allegato

2.3.3 Record Keeping

- 2.3.3.1 Record Keeping Policy
- 2.3.3.2 Documentazione relativa al Compliance Assurance Program

2.3.4 Compliance Monitoring Management

- 2.3.4.1 Principi generali
- 2.3.4.2 Riferimenti Normativi applicabili
- 2.3.4.3 Organizzazione del Compliance Monitoring Management

2.3.5 Elementi del Compliance Monitoring Program

2.3.6 Scopo del Compliance Monitoring

2.3.7 Compliance Assurance

2.3.8 Audits & Inspection

- 2.3.8.1 Obiettivo dell'Audit.
- 2.3.8.2 Tipologia di Audit
- 2.3.8.3 Procedure di Audit e Ispezione
- 2.3.8.4 Processo di Audit

2.3.9 Audit Plan

- 2.3.9.1 Monitoraggio Audit Contracted Activities
- 2.3.9.2 Audit Checklist



MANUALE DI AEROPORTO MALPENSA

Edizione: 2 - Revisione: 1
Codice: MA/MXP/RE139
Parte: B - Capitolo: 2
Data: 01/03/2022
Pag. 11 di 31

2.3.10 Inspection

- 2.3.10.1 Obiettivo della Compliance Inspection
- 2.3.10.2 Ambito di Compliance Inspection
- 2.3.10.3 Elementi basilici di un Inspection

2.3.11 Auditors

- 2.3.11.1 Emissione dell'Autorizzazione interna
- 2.3.11.2 Auditors Performance Evaluation
- 2.3.11.3 Auditors Currency

2.3.12 Classificazione dei Findings

- 2.3.12.1 Gestione dei Findings
- 2.3.12.2 Monitoraggio Non Conformità

2.3.13 Processo di review

2.3.14 Attività sorveglianza ENAC

2.3.15 Management Review



MANUALE DI AEROPORTO MALPENSA

Edizione: 2 - Revisione: 1
Codice: MA/MXP/RE139
Parte: B - Capitolo: 2
Data: 01/03/2022
Pag. 12 di 31

2.4 SISTEMA DI GESTIONE DELLA QUALITÀ DEI DATI E DELLE INFORMAZIONI AERONAUTICHE

ADR.OR.D.007 - AMC1 ADR.OR.D.007 (a) - GM1 ADR.OR.D.007 (a) - AMC1 ADR.OR.D.007 (b)

Premessa

SEA è un'azienda dotata di un Quality System certificato ai sensi della normativa UNI EN ISO 9001:2015. Il certificato, rilasciato da TÜV Italia e da questa riveduto in occasione dei prescritti audit di mantenimento e conservato dalla funzione aziendale competente, include nel suo perimetro, tra i vari processi, anche quello circa la gestione dei dati e delle informazioni aeronautiche, dal momento dell'acquisizione fino alla fornitura all'utente finale.

Il processo di gestione dei dati aeronautici è organizzato nel rispetto dei requisiti del Reg. UE n. 139/2014, del Reg. UE n. 469/2020, delle norme ISO 9001, 27001, e dell'Allegato 1 dell'“Accordo Quadro Gestore aeroportuale - ENAV per l'applicazione della normativa comunitaria, di cui ai Regolamenti UE n. 1139/2018, n. 1108/2009 e n. 139/2014”.

SEA per la gestione dei dati aeronautici critici, essenziali e di routine di cui all'Aeronautical Data Catalogue di competenza del Gestore, si avvale di accordi commerciali sottoscritti con il provider dei servizi aeronautici Italiano ENAV, al fine di garantire una filiera certificata e garantita in ogni ambito normativo; ENAV, certificato ISO 9001 e 27001, garantisce all'interno del processo di gestione del dato accuratezza, risoluzione e integrità e, nei termini di trasmissione del dato si avvale dello strumento informatico formalmente riconosciuto per lo scambio dati (PLX) anch'esso oggetto di certificazione.

Nel rispetto di quanto sopra indicato il processo nella sua totalità risulta inserito nell'ambito di certificazione e quindi conforme alla normativa vigente.

2.4.1 QUALITY MANAGEMENT SYSTEM

Il processo di qualità dei dati è inerente a:

1. pubblicazione di informazioni aeronautiche in AIP Italia;
2. emissione NOTAM;
3. rilevazione e gestione del dato da parte del Gestore aeroportuale.

I procedimenti di rilevazione e gestione dei dati, sono in capo al Maintenance Manager ed al PH Progettazione (per quanto attiene ai soli dati infrastrutturali vds. Capp. 4, 5, 6 Mda) e sono certificati in base ai requisiti della norma 9001:2015, come specificati nel Manuale SEA della Qualità al quale si rinvia (in allegato certificato ISO 9001:2015).

Inoltre, il sistema di gestione per la sicurezza delle informazioni di SEA è stato certificato da TÜV Italia in base ai requisiti della norma ISO 27001:2017 per la “raccolta, elaborazione e comunicazione dei dati aeronautici AIP relativi alle strutture aeroportuali gestite dalla società” (vds. certificato allegato al presente Capitolo).

La pubblicazione di tutti i dati di cui sopra è responsabilità del Maintenance Manager.

Detti processi risultano dettagliati nel successivo Capitolo 7 Mda e le procedure di cui ai paragrafi 7.1(a) e 7.1(b) costituiscono parte integrante della certificazione di Qualità emessa da TÜV Italia.

Il Maintenance Manager ed il PH Progettazione, in caso di affidamento a terzi di attività inerenti alla rilevazione/elaborazione di dati e informazioni aeronautiche che possano generare modifiche nei dati già pubblicati, si accertano che il rispetto dei requisiti di qualità sia mantenuto richiedendo



MANUALE DI AEROPORTO MALPENSA

Edizione: 2 - Revisione: 1
Codice: MA/MXP/RE139
Parte: B - Capitolo: 2
Data: 01/03/2022
Pag. 13 di 31

contrattualmente ai fornitori il possesso di certificazione in riferimento alla norma ISO 9001:2015 e ISO 27001:2017.

La responsabilità di monitorare il Quality System dei dati è affidata al Responsabile Compliance Monitoring - EASA Regulation, che la assume:

- assicurando tramite le verifiche programmate nel Piano di Audit, la conformità ai requisiti applicabili delle procedure esplicitate nei Capitoli 4, 5, 6 e 7 del MdA;
- monitorando le risultanze degli audit di sorveglianza dell'ente certificatore (TÜV Italia), per quanto attiene le certificazioni ISO 9001:2015 e ISO 27001:2017, controllando l'implementazione tempestiva delle azioni correttive eventualmente individuate;
- verificando quanto emerso durante gli specifici Audit della Qualità, svolti dalla funzione aziendale SEA Airports Quality Certifications, ed eseguendo eventuali follow-up degli stessi;
- monitorando le risultanze degli audit di sorveglianza di ENAC e controllando l'implementazione tempestiva delle azioni correttive eventualmente individuate.

2.4.2 SECURITY MANAGEMENT SYSTEM

Per quanto concerne il security management dei dati, SEA utilizza gli applicativi denominati "Gestione Emendamenti AIP/AIRAC" e "Gestione Pubblicazione NOTAM" per la gestione e archiviazione delle informazioni aeronautiche pubblicate direttamente in AIP e/o tramite NOTAM. Sono costituiti da un Database relazionale di back-end per la storicizzazione dei dati e da client front-end per l'inserimento e consultazione delle informazioni. Tutte le informazioni contenute nel Database sono oggetto di back-up giornaliero automatico.

Allo scopo di garantire la sicurezza dei dati aeronautici, l'accesso agli stessi è permesso esclusivamente a macchine con utenze di dominio aziendale specificamente autorizzate sulla base dell'IP assegnato alla macchina stessa. Inoltre, le opportune profilazioni impostate nel Database dell'applicativo permettono la gestione differenziata delle autorizzazioni di utenza correlate al ruolo, limitandole alla sola consultazione, alla modifica oppure permettendo anche l'implementazione dei dati contenuti.

SEA garantisce:

- la **riservatezza** dei dati, assicurando che le informazioni siano accessibili soltanto a coloro che ne abbiano autorizzazione;
- l'**integrità**, assicurando l'accuratezza e completezza delle informazioni e dei metodi con cui le stesse vengono processate, in riferimento a quanto specificato anche nel Cap. 7 del presente MdA (rif. par. 7.1 e 7.2); in particolar modo per quanto concerne i metodi adottati per evitare la corruzione dei dati si rimanda al paragrafo "Trasmissione dei dati" (7.2);
- la **disponibilità**, assicurando che gli utenti autorizzati possano accedere alle informazioni quando necessario.

Al fine di assicurare quanto sopra, la Direzione SEA Information and Communication Technology (ICT) ha effettuato una specifica analisi relativa alla sicurezza dei dati ed alla business continuity, dotandosi di sistemi software e hardware che garantiscano, sfruttando al massimo le potenzialità offerte dalla tecnologia, quanto richiesto dalla norma.

Le misure di sicurezza applicate alla gestione dei dati ed informazioni aeronautiche rispettano le norme nazionali e comunitarie in materia di business infrastructures e business continuity,



MANUALE DI AEROPORTO MALPENSA

Edizione: 2 - Revisione: 1
Codice: MA/MXP/RE139
Parte: B - Capitolo: 2
Data: 01/03/2022
Pag. 14 di 31

all'interno di un sistema aziendale in continuo miglioramento: a tale proposito, ICT ha portato a completamento anche il processo di certificazione basato sullo standard della norma ISO 27001: 2017 (certificato allegato alla presente sezione).

In particolare, SEA utilizza il sistema standard LDAP di Microsoft, denominato "Active Directory", all'interno del quale sono configurate tutte le proprietà dei singoli utenti aziendali ed anche le credenziali di accesso (username / password).

SEA ha implementato presso le "server farm" del provider internet cui è connessa in modalità sicura, sistemi di protezione perimetrali, tra i quali i Firewall, al fine di regolamentare gli accessi e gli IPS (Intrusion Prevention System), per monitorare e prevenire eventuali casi di attacco/intrusione alla rete. Come entità a supporto del monitoraggio della sicurezza ICT, SEA si avvale della struttura SOC (Security Operations Center) presso il provider di connettività. Alla struttura SOC corrisponde l'onere sulle 24h per 365 gg/anno di analizzare eventuali casi comportamentali anomali e di darne pronta segnalazione a SEA.

Allo scopo di garantire la disponibilità e l'integrità dei servizi applicativi, SEA ha configurato un sistema "open" denominato "Xspotter", che oltre ad aver mappato tutti gli asset ICT aziendali di business (applicazioni e infrastrutture), ne rileva lo stato di buon funzionamento con campionamenti automatizzati, generando in modo reattivo e proattivo segnalazioni, che a seguire sono oggetto di procedura di "incident", gestita dall'Help Desk ICT, operativo h24.

Il sistema applicativo in oggetto, residente su server con opzioni di resilienza, beneficia di funzioni di protezione e recovery automatica di "fault" hardware, a garanzia della disponibilità e integrità dello stesso servizio applicativo.

Oltre ciò, la componente Database del sistema Client/Server in oggetto viene salvaguardata da backup dei dati giornaliero, effettuato con sistemi automatici (TSM di IBM) che, per maggiore garanzia, viene copiata su server distinti, situati in entrambi gli aeroporti.

Per quanto concerne la sicurezza dei dati nell'ambito della supply chain, qualora i dati sensibili fossero forniti o originati da terzi, il Maintenance Manager e il PH Progettazione si avvalgono di clausola contrattuale che ne tuteli la sicurezza, richiedendo ai fornitori il rispetto di quanto previsto nella norma ISO -28000 relativamente all'*Information Security Management System*.

In caso di cambio di mansione o cessazione del rapporto di lavoro, da parte di una delle figure responsabili del processo di aggiornamento dati aeronautici di cui al successivo Cap. 7 del presente MDA, sarà cura del Maintenance Manager accertarsi che le password utilizzate nello svolgimento dell'attività vengano revocate.



MANUALE DI AEROPORTO MALPENSA

Edizione: 2 - Revisione: 1
Codice: MA/MXP/RE139
Parte: B - Capitolo: 2
Data: 01/03/2022
Pag. 15 di 31

2.5 REPORTING SYSTEM

ADR.OR.C.030 - AMC1 ADR.OR.C.030 - ADR.OR.D.035 - AMC1 ADR.OR.D.035 - AMC2 ADR.OR.D.035
- GM1 ADR.OR.D.035(b)

Premessa

La presente sezione comprende le procedure di riporto delle segnalazioni di eventi nell'aviazione civile cosiddette “Mandatory” (**M**andatory **O**ccurrence **R**eporting) alle Autorità Competenti (ENAC - ANSV), in base agli obblighi derivanti dalla seguente normativa comunitaria di riferimento e successive modifiche:

- Reg. UE n. 996/2010
- Reg. UE n. 376/2014
- Reg. UE n. 1018/2015.

Tutte le procedure adottate dal Gestore in relazione alle indagini ed approfondimenti sugli eventi segnalati sono descritte al paragrafo 2.2.8 del Manuale SMS, cui si rinvia per ogni ulteriore dettaglio.

Il Gestore ottempera alla normativa citata, per quanto di propria competenza, attraverso alcune figure professionali identificate all'interno dell'organizzazione di SMS e della Direzione Operations. Ogni altra organizzazione terza, operante in ambito aeroportuale, è obbligata a propria volta a inoltrare le notifiche MOR per quanto di propria competenza, così come indicato dal Reg. UE n. 376/2014. Le modalità di segnalazione alle Autorità competenti sono le medesime per tutti i soggetti obbligati individuati dalla normativa.

2.5 a) REGOLAMENTO UE N. 376/2014 – EVENTI E SOGGETTI OBBLIGATI

Ai sensi della normativa sopra citata, deve essere segnalato all'Autorità competente ogni evento che possa rappresentare un rischio per la sicurezza aerea o che possa mettere in pericolo un a/m, i suoi occupanti e/o qualsiasi altra persona, attrezzatura o installazione aeroportuale, compromettendo l'operatività aeroportuale.

Si riportano di seguito tutti gli **eventi** oggetto di obbligo di segnalazione, in base al Reg. UE n. 376/2014:

- a) eventi collegati alle operazioni dell'aeromobile, quali: i) eventi relativi a collisioni; ii) eventi relativi a decollo e atterraggio; iii) eventi relativi al carburante; iv) eventi relativi al volo; v) eventi relativi alle comunicazioni; vi) eventi relativi alle lesioni, alle emergenze e ad altre situazioni critiche; vii) eventi relativi all'inabilità fisica dell'equipaggio e ad altri eventi riguardanti l'equipaggio; viii) eventi relativi alle condizioni meteorologiche o alla sicurezza;
- b) eventi relativi alle condizioni tecniche, alla manutenzione e alla riparazione dell'aeromobile, quali: i) difetti strutturali; ii) funzionamento difettoso del sistema; iii) problemi di manutenzione e riparazione; iv) problemi di propulsione (motori, propulsori e rotori) e problemi relativi a propulsori ausiliari;
- c) eventi relativi ai servizi e alle installazioni di navigazione aerea, quali: i) collisioni, mancate collisioni o collisioni potenziali; ii) eventi specifici relativi alla gestione del traffico aereo e ai servizi di navigazione aerea (ATM/ANS); iii) eventi operativi correlati ad ATM/ANS;



MANUALE DI AEROPORTO MALPENSA

Edizione: 2 - Revisione: 1
Codice: MA/MXP/RE139
Parte: B - Capitolo: 2
Data: 01/03/2022
Pag. 16 di 31

d) eventi relativi agli aeroporti e ai servizi a terra, quali: i) eventi relativi alle attività e agli impianti aeroportuali; ii) eventi relativi all'imbarco di passeggeri, bagagli, posta e carico; iii) eventi relativi alle manovre e ai servizi a terra dell'aeromobile.

SEA ha stabilito un proprio Mandatory Occurrence Reporting System – come dettagliato nei successivi paragrafi della presente sezione - per la raccolta delle segnalazioni relative agli eventi di cui sopra (ai sensi dell'art. 4 comma 2 del Reg. 376/2014).

Tali eventi sono altresì classificati in base alle seguenti macro-categorie, ai sensi di quanto previsto dal Reg. UE n. 996/2010:

- **Incidente** (*Accident*): un evento, associato all'impiego di un a/m che, nel caso di un a/m con equipaggio, si verifica fra il momento in cui una persona si imbarca con l'intento di compiere un volo e il momento in cui tutte le persone che si sono imbarcate con la stessa intenzione sbarcano o, nel caso di un a/m a pilotaggio remoto, si verifica tra il momento in cui l'a/m è pronto a muoversi per compiere un volo e il momento in cui si arresta alla conclusione del volo e il sistema propulsivo principale viene spento, nel quale:
 - a) una persona riporti lesioni gravi o mortali (...);
 - b) l'a/m riporti un danno o un'avaria strutturale che comprometta la resistenza strutturale, le prestazioni o le caratteristiche di volo dell'a/m e richieda generalmente una riparazione importante o la sostituzione dell'elemento danneggiato (...);
 - c) l'aeromobile sia scomparso o sia completamente inaccessibile.
- **Inconveniente** (*Incident o Occurrence*): un evento, diverso da un incidente, associato all'impiego di un a/m, che pregiudichi o possa pregiudicare la sicurezza delle operazioni.
- **Inconveniente grave** (*Serious Incident*): un inconveniente associato all'impiego di un aeromobile le cui circostanze rivelino che esisteva un'alta probabilità che si verificasse un incidente tra il momento in cui, nel caso di un aeromobile con equipaggio, una persona si imbarca con l'intento di compiere un volo e il momento in cui tutte le persone che si sono imbarcate con la stessa intenzione sbarcano o tra il momento in cui, nel caso di un aeromobile a pilotaggio remoto, l'aeromobile è pronto a muoversi per compiere un volo e il momento in cui si arresta alla conclusione del volo e il sistema di propulsione principale viene spento.

I soggetti obbligati ad effettuare queste segnalazioni, sono individuati dalla normativa nelle seguenti persone fisiche:

- a) il pilota in comando, o, nei casi in cui il pilota in comando non possa segnalare l'evento, qualsiasi altro membro dell'equipaggio successivo nella catena di comando di un aeromobile immatricolato nell'Unione o di un aeromobile immatricolato al di fuori dell'Unione ma utilizzato da un operatore per il quale uno Stato membro assicura il controllo delle operazioni o da un operatore stabilito nell'Unione;
- b) la persona addetta alla progettazione, alla costruzione, al monitoraggio continuo dell'aeronavigabilità, alla manutenzione o alla modifica di un aeromobile, o di qualsiasi apparecchiatura o parte di esso, sotto il controllo di uno Stato membro o dell'Agenzia;
- c) la persona che firma un certificato di revisione dell'aeronavigabilità o un certificato di riammissione in servizio di un aeromobile, o di qualsiasi apparecchiatura o parte di esso, sotto il controllo di uno Stato membro o dell'Agenzia;



MANUALE DI AEROPORTO MALPENSA

Edizione: 2 - Revisione: 1
Codice: MA/MXP/RE139
Parte: B - Capitolo: 2
Data: 01/03/2022
Pag. 17 di 31

- d) la persona che svolge una funzione per la quale deve essere autorizzata da uno Stato membro quale membro del personale di un prestatore di servizi del traffico aereo con competenze relative ai servizi di navigazione aerea o quale addetto al servizio di informazione di volo;*
- e) la persona che svolge una funzione connessa con la gestione della sicurezza di un aeroporto cui si applica il RE n. 1008/2008;*
- f) la persona che svolge una funzione connessa con l'installazione, la modifica, la manutenzione, la riparazione, la revisione, le prove di volo o l'ispezione di strutture della navigazione aerea delle quali uno Stato membro garantisce il controllo;*
- g) la persona che svolge una funzione connessa con le manovre a terra dell'aeromobile, compresi il rifornimento di combustibile, la preparazione dei documenti di carico, le operazioni di carico, le operazioni antighiaccio e il rimorchio in un aeroporto contemplato dal RE 1008/2008.*

Dette persone devono segnalare gli eventi al Reporting System del Gestore (GSR) entro 72 ore dal momento della loro occorrenza oppure dal momento in cui ne siano venute a conoscenza, a meno che circostanze eccezionali lo impediscano. Entro le successive 72 ore le segnalazioni dovranno essere riportate da parte del Gestore ad ENAC; inoltre gli eventi oggetto di segnalazione obbligatoria anche all'ANSV (ai sensi del Reg. UE n. 996/2010) devono essere notificati entro 60 minuti dall'accadimento.

Nell'ambito dell'organizzazione del Gestore ed all'interno di SMS, la funzione Occurrences and Safety Investigation del Safety Services Office di ciascuno scalo agisce in tal senso, inoltrando la reportistica alle Autorità Competenti. In questo contesto, infatti, le risorse fisiche in organico a ciò dedicate sono state adeguatamente addestrate, nonché accreditate e riconosciute dal sistema quali responsabili per lo svolgimento di dette funzioni connesse con la gestione della sicurezza di un aeroporto.

Oltre alla reportistica obbligatoria, SEA ha previsto l'istituzione del Voluntary Reporting System di cui all'art. 5 Reg. UE n. 376/2014; le segnalazioni possono, infatti, essere generate su base spontanea sempre in ottica di safety al di là delle casistiche e soggetti mandatori stabiliti dalla normativa. In ottemperanza all'Articolo 5.1.b, il Safety Manager si riserva di segnalare ad ANSV ogni evento che si ritiene rappresenti, o possa rappresentare, un pericolo per la safety delle operazioni anche se non compreso nell'elenco del Regolamento (UE) n. 2015/1018.



MANUALE DI AEROPORTO MALPENSA

Edizione: 2 - Revisione: 1
Codice: MA/MXP/RE139
Parte: B - Capitolo: 2
Data: 01/03/2022
Pag. 18 di 31

2.5 b) REPORTING ACTIVITIES

Ai sensi dell'art. 6 del Reg. UE n. 376/2014, il Gestore aeroportuale si è strutturato, a livello organizzativo, individuando, all'interno di SEA SMS, le funzioni preposte e designate per gestire in modo indipendente la raccolta, la valutazione, l'elaborazione, l'analisi e la registrazione delle informazioni dettagliate sugli eventi segnalati. Le informazioni sono registrate e tracciate a livello informatico nel sistema MRS, di cui SEA si è a tal scopo dotata (come dettagliato al par. 4 della presente sezione). La gestione delle segnalazioni è effettuata allo scopo di impedire l'utilizzo delle informazioni per fini diversi dalla sicurezza ed essa tutela opportunamente la riservatezza dell'identità dell'informatore e delle persone menzionate nella promozione della *Just Culture*.

Le segnalazioni vengono inoltrate all'Autorità Competente necessariamente attraverso l'accesso e accreditamento al sistema realizzato da ENAC a tal scopo: si tratta di un Data Base delle segnalazioni eE-MOR (*electronic ENAC – Mandatory Occurrence Reporting*), con portale di interfaccia WEBDAS o canale alternativo compatibile per la trasmissione, come dalle modalità indicate e rese disponibili on line sul sito di ENAC al seguente indirizzo internet <https://www.enac.gov.it/sicurezza-aerea/flight-safety/segnalazione-eventi-aeronautici-sistema-ee-mor>. Si precisa che in questo ambito rientrano anche le casistiche relative agli impatti da Bird/Wildlife. La notifica obbligatoria viene inviata da SMS alla Direzione Funzione Organizzativa Safety di ENAC, secondo le modalità previste da WEBDAS. SEA SMS gestisce, inoltre, il processo di feedback di chiusura degli eventi all'interno dello stesso sistema WEBDAS a completamento delle indagini preliminari da concludersi entro il termine di 30 giorni dalla data dell'occorrenza. Entro l'ulteriore termine massimo di 90 giorni dalla data della comunicazione dell'evento dovranno essere trasmessi, inoltre, i risultati finali dell'analisi eventualmente richiesti.

Oltre a quanto sopra descritto, gli eventi classificati come incidenti o inconvenienti gravi, alla luce delle definizioni contenute all'art. 2 del Reg. UE n. 996/2010, devono essere comunicati anche all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV) tassativamente entro 60 minuti dal ricevimento della notizia. Questa comunicazione è inoltrata dal Duty Manager SEA in turno, data l'esigenza di tempestività della notifica, all'ANSV attraverso uno specifico modulo *ad hoc*, registrato e conservato nella documentazione SMS. La classificazione finale di questi eventi resta in capo ad ANSV, una volta acquisite tutte le evidenze necessarie; tale classificazione potrebbe anche non necessariamente coincidere con quella riportata nella precedente comunicazione.

Le funzioni preposte di SMS, nell'ambito del lavoro di analisi e raccolta, effettuano verifiche di qualità sui dati ricevuti al fine di migliorarne la coerenza, in particolare tra le informazioni raccolte inizialmente e le segnalazioni registrate nella banca dati. L'analisi degli eventi mira ad individuare i rischi per la sicurezza associati a determinati eventi o gruppi di eventi. Sulla base di tale analisi vengono di conseguenza stabilite eventuali azioni correttive o preventive opportune ai fini del miglioramento della sicurezza aerea.

Ove reputato necessario, in caso di primarie esigenze di safety, SMS provvede ad attuare tempestivamente le azioni correttive/preventive opportune ed avvia un monitoraggio sulla loro



MANUALE DI AEROPORTO MALPENSA

Edizione: 2 - Revisione: 1
Codice: MA/MXP/RE139
Parte: B - Capitolo: 2
Data: 01/03/2022
Pag. 19 di 31

efficacia, attraverso il coinvolgimento delle altre funzioni presenti in SMS (come dettagliato all'interno del Manuale SMS, di cui al paragrafo 2.2 del Manuale d'Aeroporto), nonché in collaborazione con gli altri enti aziendali competenti.

Nel lavoro di indagine svolto alla ricerca della *root cause*, per ciascuna pratica vengono individuate le seguenti caratteristiche principali dell'evento:

- l'*occurrence category* o categoria di evento;
- i possibili *event type* da assegnare all'occurrence;
- una descrizione della severità dell'occurrence a seconda degli effetti reali o potenziali provocati in termini di safety nelle diverse casistiche considerate, in ordine crescente di severità ovvero: "Occurrence without safety effect", "Incident", "Serious Incident", "Accident" (in ottemperanza al Reg. UE n. 996/2010 ed al relativo Vademecum eE-MOR pubblicato da ENAC).

Per quanto sopra, la classificazione riportata potrà essere utilizzata sia per gli eventi la cui segnalazione è obbligatoria, sia per quelli tracciati e classificati ai soli fini del reporting interno al Gestore. Le segnalazioni si basano sulla tassonomia ECCAIRS implementata nel sistema WEBDAS, ultima release.

Si riporta di seguito a titolo esemplificativo la videata della maschera GSR, con i campi compilabili in ottemperanza all'Annesso I del Reg. UE n. 376/2014:

In ottemperanza alla normativa in materia di riservatezza dei dati, tutte le informazioni ricevute da SMS sono trattate quali dati sensibili e confidenziali, e sono adeguatamente protetti dall'uso e/o diffusione non autorizzati, per essere utilizzati unicamente per mantenere o migliorare la sicurezza aerea e non, invece, per attribuire colpe e/o responsabilità. Vengono quindi sempre garantite la privacy e la tutela della fonte della segnalazione: le generalità e identità dell'informatore e delle persone menzionate nelle segnalazioni non vengono inserite in banche



MANUALE DI AEROPORTO MALPENSA

Edizione: 2 - Revisione: 1
Codice: MA/MXP/RE139
Parte: B - Capitolo: 2
Data: 01/03/2022
Pag. 20 di 31

dati; ciò anche al fine di incoraggiare sempre le segnalazioni di eventi. Nel caso in cui una segnalazione contenesse dati personali gli stessi non vengono, quindi, mai indebitamente divulgati. Ciò tuttavia non esenta dall'obbligo di legge incombente in materia di segnalazioni mandatorie a tutela dell'Aviation Safety.

2.5 c) RECORDING

Tutte le segnalazioni pervenute al SMS@seamilano.eu all'indirizzo internet <http://sea.airportsafety.it/> - oppure anche attraverso le cassette SMS collocate presso le strutture delle mense aziendali di Linate e Malpensa - vengono inserite nel data base MRS di GESTIONE SAFETY, un software specifico di cui SEA si è appositamente dotata, che garantisce un'adeguata tracciatura e conservazione delle registrazioni, nonché delle ulteriori azioni intraprese successivamente alle segnalazioni di eventi secondo il principio del *Record Keeping* di cui ad ADR.OR.D.035.

Ogni evidenza documentale e registrazione legata al processo di segnalazione ed investigazione degli eventi è recepita, tracciata, gestita, archiviata e conservata in formato elettronico per 5 anni a partire dalla sua creazione o ultima modifica, attraverso detto sistema MRS. Quest'ultimo è in grado di fornire: una gestione operativa dei processi, funzioni di archiviazione, ricerca, consultazione, nonché una conseguente elaborazione statistica dei dati. L'accesso a tale software è riservato ai soli soggetti autorizzati tramite password personale, ovvero: il Safety Manager ed alcune funzioni organizzative alle sue dipendenze. Inoltre, ogni accesso al sistema è modulato a seconda del tipo di mansione svolta. Infine, l'applicativo informatico utilizzato è dotato di un sistema di backup continuo, che si aggiorna ogni 24 ore, protetto dai sistemi informativi aziendali, in grado di escludere ogni eventuale accesso non autorizzato. Gli originali della corrispondenza, che documenta le indagini svolte sono anche archiviati in forma cartacea – ove presente - presso la segreteria del Safety Manager a Linate.

Si riporta di seguito una lista indicativa, non esaustiva, degli eventi che devono essere obbligatoriamente segnalati al Gestore (la tassonomia di dettaglio utilizzata da SEA è descritta nel paragrafo 2.2.8 del Manuale del Safety Management System):

a) Eventi relativi ad aeromobili ed ostacoli

1. Una collisione o una mancata collisione a terra o in volo, con un altro aeromobile, con il suolo o con un ostacolo (anche veicolo).
2. Impatto con fauna, ivi compresi i volatili.
3. Escursione dalla via di rullaggio o dalla pista.
4. Invasione effettiva o potenziale della via di rullaggio o della pista.
5. Invasione o uscita dall'area di avvicinamento finale e di decollo (FATO).
6. L'inosservanza di un aeromobile o di un veicolo di attenersi all'autorizzazione, alle istruzioni o alle restrizioni mentre opera sull'area di movimento di un aeroporto (per esempio: errore nella pista di decollo, nella via di rullaggio o nella parte riservata di un aeroporto).
7. Oggetto estraneo presente sull'area di movimento di un aeroporto che ha messo o



MANUALE DI AEROPORTO MALPENSA

Edizione: 2 - Revisione: 1
Codice: MA/MXP/RE139
Parte: B - Capitolo: 2
Data: 01/03/2022
Pag. 21 di 31

avrebbe potuto mettere in pericolo l'aeromobile e i suoi occupanti o qualsiasi altra persona.

8. Presenza di ostacoli nell'aeroporto o nelle vicinanze dell'aeroporto che non figurano nelle AIP (pubblicazione di informazioni aeronautiche) o nei NOTAM (comunicazioni ai piloti) e/o che non sono contrassegnati o illuminati adeguatamente.

9. Interferenza nel push-back, nel power-back o nel rullaggio da parte di veicoli, attrezzature o persone.

10. Passeggeri o persone non autorizzate lasciati senza sorveglianza sul piazzale.

11. Flusso dei reattori (jet blast), effetti dovuti al flusso del rotore o dell'elica.

12. Dichiarazione di situazione di emergenza (chiamate «MAYDAY» o «PAN»).

b) Degrado o interruzione totale di servizi o funzioni

1. Interruzione o malfunzionamento delle comunicazioni tra:

- i. aeroporto, veicolo o altro personale di terra e unità dei servizi di traffico aereo o unità di servizio di gestione del piazzale;
- ii. unità di servizio di gestione del piazzale e aeromobile, veicolo o unità di servizi di traffico aereo.

2. Guasto, malfunzionamento o difetto significativo di equipaggiamenti o sistemi dell'aeroporto che ha o avrebbe potuto mettere in pericolo l'aeromobile o i suoi occupanti.

3. Carenze significative nell'illuminazione, la marcatura o la segnaletica dell'aeroporto.

4. Guasto al sistema di allarme di emergenza dell'aeroporto.

5. Servizi di salvataggio e antincendio non disponibili come previsto dai requisiti in vigore.

c) Altri eventi

1. Incendio, fumo, esplosioni nelle installazioni, nei dintorni e negli impianti aeroportuali che hanno o avrebbero potuto mettere in pericolo l'aeromobile e i suoi occupanti o qualsiasi altra persona.

2. Eventi correlati alla sicurezza dell'aeroporto (per esempio: ingresso illegale, atti di sabotaggio, allarme bomba).

3. Mancata comunicazione di una modifica significativa nelle condizioni operative dell'aeroporto che ha o avrebbe potuto mettere in pericolo l'aeromobile e i suoi occupanti o qualsiasi altra persona.

4. Trattamento per la rimozione/prevenzione della formazione di ghiaccio (De-icing/Antiicing) mancante, non corretto o inadeguato.

5. Fuoriuscita significativa di carburante durante le operazioni di rifornimento.

6. Caricamento di carburante contaminato o di tipo non adeguato o di altri fluidi essenziali contaminati o di tipo non adeguato (inclusi ossigeno, azoto, lubrificanti e acqua potabile)

7. Mancata sistemazione di cattive condizioni della superficie della pista.

8. Qualsiasi evento nel quale la prestazione umana ha contribuito direttamente o potrebbe aver contribuito a provocare un incidente o un inconveniente grave.

d) Eventi specifici relativi ai servizi di assistenza a terra

1. Gestione o imbarco non conforme di passeggeri, bagagli, posta o merci, che può avere conseguenze significative sulla massa e/o il bilanciamento dell'aeromobile (inclusi errori significativi nei calcoli del foglio di carico).

2. Rimozione dei dispositivi di imbarco che comporta un possibile rischio per gli occupanti dell'aeromobile.

3. Stivaggio o vincolo non conforme di bagagli, posta o merci che potrebbe mettere in pericolo l'aeromobile, le apparecchiature o gli occupanti o impedire un'evacuazione di emergenza.

4. Trasporto, tentato trasporto o gestione di merci pericolose che ha messo o avrebbe



MANUALE DI AEROPORTO MALPENSA

Edizione: 2 - Revisione: 1
Codice: MA/MXP/RE139
Parte: B - Capitolo: 2
Data: 01/03/2022
Pag. 22 di 31

potuto mettere in pericolo la sicurezza delle operazioni o ha portato a una condizione di non sicurezza (per esempio: inconveniente o incidente con merci pericolose secondo la definizione contenuta nelle Istruzioni Tecniche ICAO).

5. Non conformità concernente la riconciliazione di bagagli o passeggeri.
6. Non conformità alle procedure prescritte di assistenza e servizi a terra dell'aeromobile, in particolare per quanto riguarda le procedure antighiaccio, di rifornimento di carburante o di carico, incluso un posizionamento non corretto o la rimozione di attrezzatura.
7. Fuoriuscita significativa di carburante durante le operazioni di rifornimento.
8. Carico di quantitativi di carburante inadeguati che potrebbero compromettere l'autonomia, le prestazioni, il bilanciamento o la resistenza strutturale dell'aeromobile.
9. Caricamento di carburante o di altri fluidi essenziali contaminati o di tipo non adeguato (inclusi ossigeno, azoto, olio e acqua potabile).
10. Guasto, malfunzionamento o difetto di un'apparecchiatura utilizzata per l'assistenza a terra, che ha causato o potrebbe causare un danno all'aeromobile [ad esempio: barra di traino o GPU (gruppo per l'alimentazione a terra)].
11. Trattamento per la rimozione/prevenzione della formazione di ghiaccio (De-icing/Antiicing) mancante, non corretto o inadeguato.
12. Danni all'aeromobile causati da attrezzature di assistenza a terra o da veicoli, compresi danni non comunicati precedentemente.
13. Qualsiasi evento nel quale le prestazioni umane hanno contribuito direttamente o potrebbero aver contribuito a provocare un incidente o un inconveniente grave.



MANUALE DI AEROPORTO MALPENSA

Edizione: 2 - Revisione: 1
Codice: MA/MXP/RE139
Parte: B - Capitolo: 2
Data: 01/03/2022
Pag. 23 di 31

2.6 USO DI ALCOL, DROGHE E MEDICINALI

ADR.OR.C.045 - GM1 ADR.OR.C.045

Premessa

L'assunzione di alcol, droghe e medicinali che possono influire negativamente sulle capacità psicofisiche durante lo svolgimento di ogni attività lavorativa in ambito aeroportuale, può comportare gravi rischi per la sicurezza e la salute del singolo lavoratore, dei colleghi e potenzialmente dei passeggeri e dell'utenza presente in aeroporto.

2.6.1 RESPONSABILITÀ ED AZIONI

Ferme restando le responsabilità di ogni organizzazione in ordine al rispetto della normativa italiana vigente (D. Lgs. n. 81/08, Accordo Stato - Regioni) e in accordo a quanto previsto dal Reg. UE n. 139/2014, SEA stabilisce per tutto il personale che abbia accesso all'area airside, il divieto di assunzione ed uso di sostanze alcoliche e stupefacenti e il divieto di operare in tale ambito in caso di impiego di sostanze, anche medicinali, che possono influire negativamente sulle capacità psicofisiche degli operatori, definendo in particolare le seguenti misure:

- per il proprio personale:
 - il divieto di assunzione e uso di qualsiasi sostanza che possa influire negativamente sulle capacità cognitive e psicofisiche al fine di mantenere uno stato di attenzione non alterato;
 - il dovere da parte dell'operatore di sospendere immediatamente l'attività lavorativa nel caso di compromissione delle proprie capacità cognitive o psicofisiche;
 - il dovere da parte dell'operatore di informare il datore di lavoro attraverso il proprio responsabile, circa il proprio stato psicofisico, in particolar modo se potenzialmente compromesso dall'assunzione anche temporanea di agenti che alterano le capacità cognitive e/o fisiche;
- per tutti gli enti e le società che operano in airside:
 - l'obbligo di prevedere ed implementare per il proprio personale misure equivalenti con specifiche procedure.

SEA monitora attraverso audit di verifica del Compliance Management – EASA Regulation e monitoraggi sul campo operati dalla Direzione EAS – funzione Safety Services Office, che tutti gli enti e le società che operano in airside, abbiano implementato le procedure di cui sopra (specificando le responsabilità connesse all'osservanza di dette misure e le azioni consequenziali al mancato rispetto delle stesse), in conformità a quanto previsto dal Reg. UE n. 139/2014, nonché alla presente prescrizione ed al Regolamento di Scalo in vigore. In caso di inottemperanza a quanto sopra, SEA attraverso le figure preposte, provvede a richiedere le opportune azioni correttive e, se del caso, ad effettuare segnalazione ad ENAC.

Inoltre, la normativa vigente (Accordo Stato Regioni ed Enti Locali del 30/10/2007) consente al datore di lavoro di effettuare accertamenti preventivi e periodici sull'uso di sostanze psicotrope solo per i lavoratori che utilizzino specifiche attrezzature (ad es.: conducenti di veicoli stradali per i quali è



MANUALE DI AEROPORTO MALPENSA

Edizione: 2 - Revisione: 1
Codice: MA/MXP/RE139
Parte: B - Capitolo: 2
Data: 01/03/2022
Pag. 24 di 31

richiesto il possesso della patente di guida di categoria C, D, E, carrelli elevatori, macchine movimento terra, etc. - rif. Allegato 1 all'Accordo di cui sopra).

Nella normativa citata non viene previsto un protocollo di screening preventivo sull'uso di alcol, ma la sola possibilità di attivare, in caso di sospetta condizione acuta, il Medico Competente aziendale per ulteriori verifiche sul lavoratore.

2.6.1.1 Personale SEA

SEA, tramite ogni funzione aziendale interessata, in ottemperanza dell'Accordo Stato-Regioni ed Enti Locali del 30/10/2007, provvede ad effettuare screening preventivi e periodici al proprio personale individuato, comunicando per iscritto i nominativi di tali soggetti al Medico Competente, il quale stabilisce il "cronoprogramma" per gli accertamenti sanitari "a sorpresa". In caso di negatività del test, il lavoratore viene dichiarato idoneo alla mansione e sottoposto a nuovo accertamento l'anno successivo secondo le medesime modalità.

In caso di esito positivo, il lavoratore viene sospeso immediatamente dall'attività lavorativa e avviato al SERT (Servizio per le tossicodipendenze del Sistema Sanitario Nazionale Italiano) per ulteriori accertamenti.

Il rifiuto del lavoratore di sottoporsi ai test antidroga comporta l'immediata sospensione dall'attività lavorativa; analoga sospensione scatta nell'ipotesi di mancata presentazione alla visita medica, senza validi e documentati motivi.

Il lavoratore, che dovesse essere ritenuto dal proprio Responsabile aziendale in stato confusionale o di alterazione delle capacità psicomotorie, presumibilmente a causa dell'assunzione di sostanze capaci di alterarne le funzioni cognitive e/o psicofisiche, viene sospeso immediatamente dalle attività lavorative e indirizzato al Servizio Sanitario Aziendale e al Medico Competente (che ha facoltà di effettuare controlli sui lavoratori ove ne ravvisi la necessità). Analoga procedura viene attuata in caso il lavoratore dovesse comunicare al diretto Responsabile aziendale l'assunzione di medicinali che possano influire negativamente sulle proprie capacità psicofisiche.

SEA, in riferimento alla trattazione del tema in oggetto, in aggiunta alla presente procedura interna, ha divulgato in ambito formativo i contenuti delle dispense informative al proprio personale ed inserito nella propria Intranet aziendale uno specifico opuscolo informativo al seguente indirizzo:

<https://seanet.seamilano.eu/conoscere-sea/sicurezza-del-lavoro/Pagine/Dispense-informative-suddivise-per-profili-di-rischio%2c-Opuscoli-informativi-e-Regolamenti-di-edificio.aspx> (*Stupefacenti, fumo, alcol*).

Ogni responsabile aziendale è incaricato del controllo e del rispetto delle norme da parte del personale sottoposto, per quanto ciò possa essere visivamente riscontrabile o rappresentare comunque fonte di motivato sospetto di trasgressione.

2.6.1.2 Personale operatori aeroportuali

In analogia con quanto definito da SEA e sopra descritto nei confronti del personale dipendente, ai



MANUALE DI AEROPORTO MALPENSA

Edizione: 2 - Revisione: 1
Codice: MA/MXP/RE139
Parte: B - Capitolo: 2
Data: 01/03/2022
Pag. 25 di 31

sensi della normativa vigente è vietato anche a tutto il personale di “terze parti” operare in airside se non in condizioni psicofisiche adeguate.

Tale divieto si applica al personale alle dipendenze degli operatori aeroportuali, a quello di altre organizzazioni da questi appaltate e al personale alle dipendenze di altre imprese (ad es. prestatori), nonché a tutto il personale scortato o non scortato che opera in airside, secondo anche quanto disciplinato nel Regolamento di Scalo in vigore.

Ogniqualvolta un lavoratore abbia il sospetto che un collega sia in stato confusionale o di difficoltà psicomotorie, presumibilmente a causa dell'assunzione di sostanze capaci di alterarne le funzioni cognitive e/o psico-fisiche, deve renderlo noto al responsabile dello stesso, che a sua volta attiva le proprie procedure interne in accordo a quanto previsto dal Reg. UE n. 139/2014, nonché dalle prescrizioni del Regolamento di Scalo in vigore e dall'Accordo Stato-Regioni ed Enti Locali del 30/10/2007.

I datori di lavoro di ogni organizzazione operante in ambito aeroportual, sono responsabili della vigilanza di quanto sopra espresso.

È fatto obbligo a tutti i lavoratori in caso riscontrino, durante le attività lavorative in ambito aeroportuale, la presenza di un soggetto in stato confusionale o di alterazione delle proprie capacità psicomotorie, di richiedere direttamente allo stesso, o attraverso la propria organizzazione al suo responsabile, la sospensione dell'attività lavorativa e se questo non fosse presente al Duty Manager SEA. Gli stessi soggetti, in caso di necessità, potranno chiedere l'intervento degli organi competenti (es. Polizia) per gli accertamenti e i provvedimenti del caso.

2.6.2 LE CONSEGUENZE LEGATE ALL'USO DI SOSTANZE STUPEFACENTI

Numerose sono le sostanze in circolazione e diversi i nomi con cui vengono chiamate, nomi che spesso cambiano da zona a zona. Le droghe possono essere classificate in base agli effetti ricercati da chi le usa, nelle seguenti tipologie:

- allucinogene, in quanto stimolano alterazioni della percezione e dell'interpretazione della realtà (es. mescalina, LSD, DMT, ecstasy, cannabinoidi)
- stimolanti, in quanto stimolano l'attività cerebrale (cocaina; amfetamine; caffeina)
- sedative, in quanto deprimono e/o calano l'attività cerebrale (alcol, oppioidi come l'eroina).

2.6.2.1 Principali effetti provocati dall'assunzione delle sostanze considerate

- amfetamine/metamfetamine e MDMA: possono causare disabilità per alterazione della percezione del rischio
- oppiacei, eroina, metadone e buprenorfina: possono determinare riduzione del coordinamento muscolare, sonnolenza, rallentamento ideomotorio, etc.
- cannabinoidi: determinano difficoltà nella visione notturna e messa a fuoco, soprattutto se in movimento, riduzione della vigilanza, distorsione dello spazio e del tempo, reazioni rallentate agli stimoli, difficoltà di giudizio e di coordinazione motoria, etc.
- cocaina: nella conduzione di veicoli si è generalmente osservato il mancato rispetto dei limiti di velocità, notevole riduzione delle distanze di sicurezza e ridotta reazione a stimoli sonori e visivi.



MANUALE DI AEROPORTO MALPENSA

Edizione: 2 - Revisione: 1
Codice: MA/MXP/RE139
Parte: B - Capitolo: 2
Data: 01/03/2022
Pag. 26 di 31

2.7 PROCEDURE PER ASSICURARE

2.7.1 Conformità alle direttive di sicurezza

ADR.OR.C.030

Il presente paragrafo definisce le modalità con le quali SEA Milan Airports si attiva in caso di ricezione di direttive di Safety da parte di EASA e /o ENAC, o in caso di rilievo di condizioni di Safety che necessitino di azione correttiva immediata. Una direttiva di Safety normalmente è emanata da ENAC (anche su impulso di EASA) dopo aver constatato l'esistenza di rischi per una specifica operazione; la direttiva normalmente contiene i seguenti elementi:

- a. Descrizione della condizione interessata da margini di safety insufficienti;
- b. Descrizione dell'infrastruttura, attrezzatura o operazione interessati;
- c. Azione richiesta, includendo la norma (CS) alla quale mantenere la conformità;
- d. Limite temporale per l'introduzione dell'azione correttiva;
- e. Effective date della direttiva.

La struttura del CMM SEA prevede al suo interno una funzione amministrativa, a diretto riporto, che ha il compito di monitorare qualunque direttiva, SIB, update, Linea Guida, Ordinanza applicabile emessa dagli organi ed istituzioni competenti (EASA, ENAC, ANSV) e di trasferire l'informazione al CMM, il quale, rimanendo la persona responsabile all'interno dell'azienda di assicurare aderenza all'impianto normativo applicabile, valuta eventuali campi di applicazioni interni, prendendo di fatto in carico tale documento. Qualora l'argomento citato richieda una valutazione o abbia impatto su temi di Safety, al fine di predisporre un piano di implementazione, veicolerà il documento come di seguito descritto:

- il CMM informerà il SM al fine di predisporre un SAG;
- il SAG condividerà la necessità di implementazione di eventuali azioni correttive, disponendo un piano di attivazione, individuando azioni e process owner;
- i Post Holders interessati implementeranno azioni correttive;
- il CMM ed il SM saranno responsabili di verificare l'effettiva ed efficace implementazione attraverso azioni di follow up, audit, inspection, riportando eventuali disomogeneità all'AM.

2.7.2 Reazione a problemi di sicurezza

ADR.OR.C.030 – ADR.OR.C.025

All'interno dell'area aeroportuale, potrebbe presentarsi una condizione di contingency operativa immediata ed inaspettata, che determini ricadute in ambito safety, per le quali siano necessarie azioni immediate; tale condizione potrebbe essere identificata da un'anomalia infrastrutturale in area



MANUALE DI AEROPORTO MALPENSA

Edizione: 2 - Revisione: 1
Codice: MA/MXP/RE139
Parte: B - Capitolo: 2
Data: 01/03/2022
Pag. 27 di 31

di movimento. In tale contesto, si riassume di seguito il flusso di comunicazioni e attività di carattere generale destinate alla risoluzione di problematiche impreviste inerenti alla safety.

1. Chiunque, nell'ambito delle proprie attività in airside, venga a conoscenza di una situazione che possa determinare ricadute di safety, è tenuto ad avvisare immediatamente il proprio responsabile in linea gerarchica; diversamente in sua assenza verrà informato il Duty Manager, dettagliando il contesto e la condizione riscontrata;
2. Il Duty Manager valuta se l'evento possa essere gestito con le procedure già in essere e illustrate in dettaglio nel presente Manuale - Parte E; in caso contrario:

a) valuta un'eventuale sospensione temporanea delle operazioni e, se in area di manovra ed in relazione all'ordinato movimento degli aa/mm al suolo, informa TWR;

b) informa immediatamente il PH competente per il necessario coordinamento, ai fini di un'eventuale temporanea inagibilità di un'infrastruttura di volo o inagibilità di un sistema ad essa afferente;

c) valuta e qualora necessario, dispone emissione di NOTAM, fornendo le informazioni necessarie, stimando l'ora ipotizzata per il ripristino delle *normal operations*;

d) il PH competente si attiva mediante la propria struttura fino alla risoluzione dell'anomalia, comunicandone l'esito positivo al Duty Manager, il quale fornisce *read-back* circa la conferma di agibilità dell'infrastruttura/sistema, provvedendo quindi alla cancellazione del NOTAM emesso (con riferimento al precedente punto c).

2.7.3 Gestione delle raccomandazioni di sicurezza emanate dalle autorità investigative sulla sicurezza

ADR.OR.C.030

L'Autorità italiana incaricata delle investigazioni di sicurezza è ANSV (Agenzia Nazionale Sicurezza del Volo); questa, a seguito delle attività effettuate, ha facoltà di emettere raccomandazioni di sicurezza principalmente destinate all'Autorità Competente (ENAC), che in subordine può emanare direttive alla società di gestione. Il Gestore, pertanto, è tenuto ad adeguarsi immediatamente a quanto ivi prescritto. Dal momento che le raccomandazioni provenienti da ANSV vengono veicolate verso il Gestore aeroportuale tramite ENAC, si invita a fare riferimento a quanto sopra descritto al paragrafo 2.7.1.



MANUALE DI AEROPORTO MALPENSA

Edizione: 2 - Revisione: 1
Codice: MA/MXP/RE139
Parte: B - Capitolo: 2
Data: 01/03/2022
Pag. 28 di 31

2.8 METODO E PROCEDURE DI REGISTRAZIONE DEI MOVIMENTI DEGLI AEROMOBILI

AMC2 ADR.OR.D.035

2.8.1 SCOPO

La presente procedura definisce il processo di consuntivazione dei dati operativi di traffico aereo nel Giornale di Scalo, ai fini della fatturazione e dell'archiviazione dei suddetti dati.

2.8.2 CAMPO D'APPLICAZIONE

La seguente procedura si applica ai metodi di registrazione dei movimenti aerei, al fine di garantire la disponibilità nel sistema informativo di scalo delle informazioni necessarie ai processi operativi ed alla fatturazione dei servizi/infrastrutture resi disponibili da SEA alle Compagnie Aeree.

Le informazioni registrate contenute nel Giornale di Scalo comprendono il dettaglio dei dati inseriti negli appositi campi predisposti per ogni movimento aereo, ivi inclusi almeno i seguenti: il numero di volo, il tipo di a/m in utilizzo, la data, la tipologia del movimento aereo (aviazione commerciale/generale) ed il numero dei passeggeri trasportati, secondo quanto previsto da AMC2 ADR.OR.D.035.

Il corretto caricamento del piano voli viene garantito da Assoclearance mediante messaggistica SCR inviata al Gestore aeroportuale.

Le funzioni Airport Information Management (AIM) e l'Airport Operations Control Center (AOCC) appartenenti alla Direzione Operations sono le funzioni aziendali impegnate nello svolgimento della presente procedura e competenti a:

- ricevere le informazioni relative ai voli dalle Compagnie Aeree/handler attraverso la messaggistica, secondo quanto previsto dall'Airport Handling Manual IATA;
- correggere eventuali anomalie (correttezza e completezza della messaggistica), dandone segnalazione a handler / Compagnie Aeree;
- inviare i dati relativi alla movimentazione dei voli a ENAC.

2.8.3 RIFERIMENTI

Reg. UE n. 139/2014 e s.m. e i.

Codice della Navigazione

Regolamento di Scalo

Istruzioni operative / Comunicazioni di servizio SEA

Procedure Operative - Sistema di Qualità. Area Operations.



MANUALE DI AEROPORTO MALPENSA

Edizione: 2 - Revisione: 1
Codice: MA/MXP/RE139
Parte: B - Capitolo: 2
Data: 01/03/2022
Pag. 29 di 31

2.8.4 RESPONSABILITÀ ED AZIONI

2.8.4.1 Movimenti Aeromobili di Aviazione Commerciale

N.	FASE	SOGGETTO RESPONSABILE	AZIONE
1	Inserimento programma voli stagionale	Addetto AIM	INSERISCE nel sistema di scalo programma MAIS applicativo <i>Clearance</i> il programma voli stagionale fornito da ASSOCLEARANCE. AGGIORNA il Programma Voli con le nuove richieste, che devono essere fornite da ASSOCLEARANCE con almeno 24 ore di anticipo sullo schedulato.
2	Inserimento voli non programmati	Line Coordinator / AIM	INSERISCE nel sistema di scalo i voli non presenti nel programma ed operanti solo nella giornata corrente, richiesti da ASSOCLEARANCE o direttamente dalla Compagnia Area.
3	Inserimento risorse di scalo programmate	Addetto Sala Operativa AOCC / AIM	INSERISCE nel sistema di scalo la programmazione delle risorse di scalo per i singoli voli. Gli altri dati operativi relativi ai voli (messaggi in formato standard IATA, DUV, aggiornamenti orari stimati, etc.) vengono acquisiti e/o corretti dai sistemi di Compagnia e/o attraverso la messaggistica.
4	Acquisizione dati di atterraggio	Addetto Sala Operativa AOCC	CONFERMA a sistema l'acquisizione corretta dei dati di <u>atterraggio</u> forniti dai sistemi di ENAV.
4.1	Acquisizione dati di decollo	Addetto Sala Operativa AOCC	CONFERMA a sistema l'acquisizione corretta dei dati di <u>decollo</u> forniti dai sistemi di ENAV.



MANUALE DI AEROPORTO MALPENSA

Edizione: 2 - Revisione: 1
Codice: MA/MXP/RE139
Parte: B - Capitolo: 2
Data: 01/03/2022
Pag. 30 di 31

5	Inserimento dati operativi	Addetti Sala Operativa AOCC Addetto AIM	<p>INSERISCONO a sistema, ciascuno per quanto di propria competenza, i dati operativi relativi alle risorse di scalo assegnate al singolo volo (gate, molo di riconsegna bagagli, etc.).</p> <p>Gli altri dati operativi relativi ai voli (messaggi in formato standard IATA, DUV, aggiornamenti orari stimati, etc.) vengono acquisiti e/o corretti dai sistemi di Compagnia e/o attraverso la messaggistica.</p> <p><i>Le CNA sono tenute all'invio di tali dati secondo gli standard IATA (Airport Handling Manual). I dati disponibili nel sistema di scalo sono contestualmente consultabili e direttamente controllabili da ENAC mediante accesso al sistema aziendale dedicato via web.</i></p>
6	Controllo e correzione di eventuali anomalie nella giornata operativa	Addetto AIM	CONTROLLA, nel corso della giornata operativa, la completezza della messaggistica ricevuta a sistema intervenendo, ove necessario, per reperire i dati mancanti.
7	Verifica sulla completezza dei dati	Addetto AIM	VERIFICA, nella giornata successiva, la completezza delle informazioni necessarie alla redazione del Giornale di Scalo, intervenendo eventualmente con opportune modifiche e/o integrazioni, allo scopo di redigere un documento corretto e completo.
8	Rilascio Giornale di Scalo per fatturazione	Addetto AIM	RENDE DISPONIBILE, attraverso il sistema informativo aziendale, il consuntivo dei dati di traffico necessario alla successiva fatturazione inoltrata alle CNA per gli importi di competenza SEA.
9	Invio Giornale di Scalo ad ENAC	AIM Segreteria della Direzione Operations	<p>INVIA mensilmente tramite e-mail il consuntivo dei dati di traffico ad ENAC DA.</p> <p>INVIA annualmente il consuntivo dei dati di traffico ad ENAC DA tramite CD-ROM.</p>



MANUALE DI AEROPORTO MALPENSA

Edizione: 2 - Revisione: 1
Codice: MA/MXP/RE139
Parte: B - Capitolo: 2
Data: 01/03/2022
Pag. 31 di 31

2.8.4.2 Movimenti Aeromobili Aviazione Generale

N	FASE	SOGGETTO RESPONSABILE	AZIONE
1	Inserimento dati	Handler di Aviazione Generale	In base alla programmazione del volo, INSERISCE i dati operativi relativi ai voli nel sistema di scalo programma MAIS. <i>I dati disponibili nel sistema di scalo sono contestualmente consultabili e direttamente controllabili da ENAC mediante Personal Computer fornito alla stessa ENAC DA.</i>
2	Rilascio Giornale di Scalo per fatturazione	SEA Prime	RENDE DISPONIBILE, attraverso il sistema informativo aziendale, il consuntivo dei dati di traffico necessari alla successiva fatturazione per gli importi di competenza SEA, dopo averne verificato la completezza e la correttezza.
3	Invio Giornale di Scalo a ENAC	AIM Segreteria della Direzione Operations	INVIA mensilmente tramite e-mail il consuntivo dei dati di traffico ad ENAC DA. INVIA annualmente il consuntivo dei dati di traffico ad ENAC DA tramite CD-ROM.

2.8.5 REGISTRAZIONI

Il Giornale di Scalo viene trasmesso annualmente tramite CD-ROM ad ENAC DA e conservato in forma digitale nel sistema informativo di scalo per almeno 5 anni, a disposizione degli enti di controllo preposti.