

GEN 1.7 DIFFERENZE RISPETTO ALLE PROCEDURE, AGLI STANDARD ED ALLE PRATICHE RACCOMANDATE ICAO DIFFERENCES FROM ICAO STANDARDS, RECOMMENDED PRACTICES AND PROCEDURES

1 APPLICABILITÀ DEI DOCUMENTI ICAO

Le regolamentazioni nazionali e le raccomandazioni relative a facilitazioni per il trasporto aereo internazionale operante sugli aeroporti internazionali italiani sono state compilate, per quanto possibile, in accordo con quanto previsto dalle Norme e dalle Raccomandazioni dell'Annesso 9 alla Convenzione per l'Aviazione Civile Internazionale.

Le differenze rispetto all'Annesso 9 esistono soltanto nei casi in cui non è stato possibile conformare alle stesse le regolamentazioni nazionali. Continui sforzi vengono fatti, attraverso il Comitato Nazionale FAL formato, tra l'altro, dai rappresentanti delle Autorità elencati in GEN 1.1, per eliminare tali differenze.

Le differenze principali sono riportate nelle Regolamentazioni e nelle procedure descritte nelle pagine che seguono e sono riassunte qui di seguito.

2 DIFFERENZE RISPETTO ALLE DISPOSIZIONI ICAO

1 ICAO DOCUMENTS APPLICABILITY

National regulations and recommended practices concerning facilitation of international air transport are carried out at Italian airport as far as possible in accordance with the provisions set forth in the Standard and Recommended Practices of Annex 9 to the Convention on International Civil Aviation.

Some differences from Annex 9 provisions are due to cases where it has not been possible to amend the national legislation accordingly. Continuous efforts are however being made, through the National FAL Committee, composed also of representative of the Authorities listed in GEN 1.1, to eliminate such differences.

Any significant difference is reflected in the regulations and procedures of the following pages, and are listed hereafter.

2 DIFFERENCES FROM ICAO REGULATORY MATERIAL

ANNEX 1 (Edition 10th)

1.2.9.4

"PERSONNEL LICENSING"

Per i piloti in possesso di una licenza di pilota privata IR con radiotelefonica in inglese, rilasciata prima del 5 marzo 2008, l'ENAC, su richiesta, manterrà valido il riconoscimento del livello 4, qualora già riconosciuto, fino al 31 dicembre 2011 sulla base dei metodi di valutazione applicati prima di tale data.

Ciò al fine di completare la valutazione IR dei piloti privati con il nuovo metodo entro il 31 dicembre 2011 nel rispetto della normativa e dei requisiti ICAO.

Per gli operatori di stazione aeronautica, la piena applicazione del Regolamento LPR è prorogato al 31 dicembre 2011.

For pilots holding a private IR flight licence with a radiotelephony communication in English, issued before 5 March 2008, ENAC, on demand, will maintain valid the endorsement at level 4 already granted based on assessment methods enforced before that date up to 31 December 2011.

This is in order to complete private pilots IR evaluation with the new assessment method in compliance with ICAO regulations and requirements no later than 31 December 2011.

For aeronautical station operators full implementation of LPR regulation is postponed to 31 December 2011.

ANNEX 2 (Edition 10th)

4.6

"RULES OF THE AIR"

Per riconosciute necessità operative, gli elicotteri possono volare ad altezze inferiori a quelle definite in 4.6 a) e b) senza preventiva autorizzazione.

For specific operational needs helicopters are allowed to fly below the heights defined in 4.6 a) and b) with no prior authorisation.

Appendix 2
1.1 a)

Il Regolamento italiano chiarisce che l'intercettazione sarà intrapresa ogni qualvolta ritenuto necessario e che potrà, tra l'altro, essere effettuata nei casi di mancanza di autorizzazione diplomatica al sorvolo o scalo sullo Stato Italiano, di deviazioni non autorizzate dalla rotta e di mancato rispetto delle procedure radio, nonché nei casi di particolare gravità.

The Italian Regulation clarifies that an interception will be undertaken whenever deemed necessary. It might take place, among others, in case of lack of diplomatic clearance to overfly, or land on, the Italian territory, of non-authorized deviations from the cleared route and of non compliance with radiotelephony procedures, as well as in particularly serious situations.

Appendix 1
2.1
Series 1
Intercepting
Aircraft Signals

Il posizionamento dell'intercettore e l'utilizzo delle virate in volo livellato successive alla risposta da parte dell'aeromobile intercettato dipende dall'azione richiesta all'aeromobile intercettato (continuare il volo o atterrare).

The positioning of the intercepting aircraft and the use of level turns after acknowledgement depends on the action requested to the intercepted aircraft (continuation of the flight or landing)

Appendix 1
2.1

Può essere utilizzato un nuovo segnale che consiste nel rilascio di una o più salve di artifizi pirotecnici (flares) con il seguente significato: "Ultimo avvertimento. Seguitemi. Se non eseguirete la vostra sicurezza non sarà garantita".

A new signal consisting in one or more volleys of flares can be used to signify: "Last warning. Follow me. If you don't comply your safety will not be assured".

Amendment
40

Non implementato
Not implemented

ANNEX 3 (Edition 17th Emd75)

Chap. 1
Definitions

"METEOROLOGICAL SERVICE FOR INTERNATIONAL AIR NAVIGATION"

È adottata la seguente definizione di Visibilità:

per visibilità ai fini aeronautici si intende il maggiore fra i seguenti valori:

- la massima distanza alla quale un oggetto nero di dimensioni opportune, posto in prossimità del suolo, sia visibile e riconoscibile quando osservato su uno sfondo luminoso;

- b) la massima distanza alla quale luci o oggetti illuminati possono essere visti e identificati quando osservati su uno sfondo non illuminato.

NOTA: a parità di coefficiente di estinzione nell'aria le due distanze hanno valori differenti e quella relativa alla lettera b) varia con l'illuminazione di fondo. Quella relativa alla precedente lettera a) è riconducibile alla MOR (Meteorological Optical Range). Riferimenti tecnici sulle grandezze luminose sono contenuti nel documento WMO Vol. n. 8 Part I Chap. 9 e Part II Chap. 2.

Visibility for aeronautical purposes is the greater of:
the following definition of Visibility is adopted:

- a) the greatest distance at which a black object of suitable dimensions, situated near the ground, can be seen and recognized when observed against a bright background;
- b) the greatest distance at which lights or illuminated objects can be seen and identified against an unlit background.

REMARK: the two distances have different values in air of a given extinction coefficient, and the latter b) varies with the background illumination. The former a) is represented by the meteorological optical range (MOR). Technical references about the physical quantities involved are given in WMO Vol. n. 8 "Guide of meteorological instruments and methods of observations" Part I Chap. 9 - Part II Chap. 2.

Chap. 4 4.1.6	Sugli aeroporti con piste destinate alle operazioni di avvicinamento e atterraggio per avvicinamenti strumentali in Categoria I, devono essere installati sistemi integrati automatici per l'acquisizione, l'elaborazione, la diffusione e la visualizzazione in tempo reale del vento al suolo e della portata visuale di pista. Tali aeroporti potrebbero non disporre di sistemi integrati automatici per l'acquisizione, l'elaborazione, la diffusione e la visualizzazione in tempo reale di visibilità, altezza della base delle nubi, temperatura dell'aria, temperatura di rugiada e pressione atmosferica. At aerodromes with runways intended for Category I instrument approach and landing operations, automated equipment for measuring and for monitoring and remote indicating of surface wind and runway visual range shall be installed. Such aerodromes could not have fully integrated automatic systems for acquisition, processing, dissemination and display in real time of visibility, height of cloud base, air and dew-point temperatures and atmospheric pressure.
Chap. 6 6.4.2	Gli elementi meteorologici oggetto di una previsione per il decollo sono stabiliti da accordi locali. The meteorological elements included in a forecast for take-off are locally agreed.
Chap. 7 7.1.4	La disposizione sarà attuata quando i dati prodotti dal VAAC saranno pienamente disponibili. The provision is implemented when VAAC's data are available.
Chap. 11 11.1.9	Internet non può essere usata per lo scambio dei seguenti messaggi critici da un punto di vista temporale: - SIGMET; - Special Air-reports; - Volcanic ash advisories; - Tropical cyclone advisories; - Amended aerodrome forecasts (TAF). The public Internet cannot be used for the exchange of following time-critical messages: - SIGMET; - Special Air-reports; - Volcanic ash advisories; - Tropical cyclone advisories; - Amended aerodrome forecasts (TAF).
App. 3 4.5.4.1	Negli aeroporti con altitudine minima di settore superiore a 10000 ft, nei riporti regolari e speciali locali e nei METAR e SPECI, l'altezza della base delle nubi è riportata in gradini di 1000 ft oltre i 10000 ft. At airports having the minimum sector altitude above 10000 ft, in local routine and special reports and in METAR and SPECI, the height of cloud base is reported in steps of 1000 ft above 10000 ft.
ANNEX 4 17	"MAPS AND CHARTS" Il titolo della carta non è quello del Capitolo 17, ma "Carta Aeronautica - ICAO". Chart title is not the one shown in Chapter 17, but "Carta Aeronautica d'Italia - ICAO".
17.9.3	Gli ostacoli importanti sono rappresentati per il solo territorio italiano. Gli ostacoli costituiti da viadotti, funivie, teleferiche, ponti sospesi ed altre opere di analoghe caratteristiche non sono rappresentati. Significant obstructions are shown for the Italian territory only. Viaducts, aerial cableways, suspension bridges and similar manmade features are not shown.
App. 2-19 Item 128	Le aree proibite, pericolose e regolamentate sono rappresentate mediante una linea rossa, una banda rossa tratteggiata. Prohibited, restricted and danger areas are depicted with a red line and a red hatched band.
ANNEX 7 3.2.5	"AIRCRAFT NATIONALITY AND REGISTRATION MARKS" La normativa italiana non prevede requisiti relative alla "posizione delle marche di nazionalità e di registrazione" per palloni liberi non pilotati. The Italian regulation does not provide requirements of "location of nationality and registration marks" for unmanned free balloons.
4.1.2	La normativa italiana non prevede requisiti relativi alle "dimensioni delle marche di nazionalità e di registrazione" per palloni liberi non pilotati. The Italian regulation does not provide requirements of "measurements of nationality and registration marks" for unmanned free balloons.
8	La normativa italiana non prevede la "targhetta di identificazione" per palloni liberi non pilotati. The Italian regulation does not require the "identification plate" for unmanned free balloons.
9	La normativa italiana non si applica a tutte le tipologie di palloni liberi non pilotati. The Italian regulation of Nationality and Registration Marks doesn't apply to any kind of unmanned free balloons.

ANNEX 9 (Edition 11th)	"FACILITATION"
2.11	<p>Documento identificato come "Dichiarazione Unica del Vettore" introdotto a titolo sperimentale dal 1 gennaio 1982 permette di abolire la Dichiarazione Generale ed altri documenti richiesti dall'Amministrazione. Detto formulario deve essere presentato, dal vettore o dall'agente handling autorizzato entro sei ore dalla partenza o dall'arrivo dell'aeromobile per tutti i voli commerciali regolari e non regolari. La "Dichiarazione Unica del Vettore", che non è un documento di congedo, permette di raggruppare dati statistici di traffico, informazioni necessarie per il controllo e l'esercizio dei diritti del traffico e per il pagamento delle tasse aeroportuali.</p> <p>The form identified as "Dichiarazione Unica del Vettore", introduced on an experimental basis as from January 1st, 1982, consents to the abolition of the General Declaration and other documents required by the Administration. Such form shall be produced, by the Carrier or the Handling Agent, within six hours of the arrival or departure time of all aircraft operating scheduled and non - scheduled commercial flights. The "Dichiarazione Unica del Vettore", which is not a clearance document, is featured to comprise not only traffic statistical data, but also such information as needed for checking and administering traffic rights and payment of airport taxes.</p>
2.12	<p>La lista passeggeri può essere richiesta per alcune categorie di voli charter, compresi i voli taxi.</p> <p>Passenger manifest may be require for a few categories of charter flights, including air taxi flights.</p>
2.13	<p>Il Manifesto Merci è richiesto.</p> <p>Cargo Manifest required.</p>
2.14	<p>Le autorità competenti possono richiedere la consegna di una "Lista delle provviste di bordo" relativa a quelle provviste che restano a bordo dell'aeromobile.</p> <p>Competent authorities may require presentation of a "List of provision on board" specifying stores still on board the aircraft.</p>
2.15	<p>Sono richieste le seguenti copie/Copies are required as follows:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Lista delle provviste di bordo/List of provisions on board: 1 2) Manifesto Merci/Cargo Manifest: 2 <p>NOTA/REMARK: carburanti e lubrificanti sono considerati provviste di bordo/fuels and lubricants are considered to be provisions on board.</p>
2.31	<p>Si richiede una autorizzazione preventiva con almeno tre giorni di anticipo.</p> <p>Advance authorization is required, not less than 3 days before.</p>
2.36	<p>Le seguenti informazioni sono ugualmente richieste/The following details are also required:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) capacità dell'aeromobile/aircraft capacity 2) titolo giuridico di utilizzazione dell'aeromobile quando l'esercente non sia il proprietario/legal title for the use of the aircraft when the operator is not the owner 3) natura o categoria del volo non regolare per cui sia stata richiesta l'utilizzazione/type or category of non-scheduled flight for which permission has been requested <p>NOTA/REMARK: per alcune categorie di voli internazionali non regolari vengono richiesti dei documenti in conformità alle Raccomandazioni ECAC ed alla prassi internazionale a seconda dell'area geografica interessata/for some categories of non-scheduled international flights documents are required, conforming to ECAC Recommendations enforced in the different geographical areas.</p>
3.4	<p>La Nota viene applicata sulla base di accordi internazionali multilaterali o bilaterali.</p> <p>The Note is implemented according to international multilateral or bilateral agreements.</p>
3.8.1 e/and 3.8.2	<p>Non applicata/Not implemented.</p>
3.8.4	<p>I visti di rientro sono richiesti nei confronti di alcuni residenti stranieri.</p> <p>Visas for entry are required with respect to certain foreign residents.</p>
3.23	<p>Si applica su base di reciprocità e prevede che i membri degli equipaggi possono entrare in Italia con aeromobili in servizio regolare di linea, in relazione ai propri compiti collegati alle operazioni degli aeromobili.</p> <p>Implemented on the basis of reciprocity and provided that the crew member enter in Italy by aircraft on a regular scheduled service in connection with his/her duties in the operation of the aircraft standing on the matter has been reached.</p>
3.23.1 e/and 3.24	<p>Accettate soltanto in relazione ai membri degli equipaggi e che sono cittadini di uno Stato con il quale sia stato raggiunto un accordo in merito.</p> <p>Accepted only with respect to crew members who are citizens of a State with which an understanding on the matter has been reached.</p>
3.24.1	<p>Accettate soltanto in relazione ai membri degli equipaggi che sono cittadini di uno Stato con il quale non esiste richiesta di visto e con il quale sia stato raggiunto uno specifico accordo in merito.</p> <p>Accepted only with respect to crew members who are citizens of a State with which non visa requirement exists and with which a specific agreement on the matter has been concluded.</p>
3.24.2 e/and 3.24.3	<p>Si applicano sulla base di accordi internazionali.</p> <p>Implemented according to international agreements.</p>
3.32	<p>Il vettore è responsabile del pagamento dei diritti aeroportuali per i passeggeri imbarcati, ma è autorizzato a riscuotere direttamente tali diritti da ciascun passeggero in partenza.</p> <p>Carrier is held responsible for payment of airport passenger charges for passengers embarked, but authorized to collect such charges from each embarking passenger.</p>
3.36	<p>L'Italia si riserva di applicare la norma sulla base della reciprocità.</p> <p>Italy reserves the right to implement this provision on the basis of reciprocity.</p>
4.18	<p>Non applicata. La fattura commerciale e l'eventuale certificato di origine sono richiesti in documenti distinti.</p> <p>Not implemented. Commercial invoice and certificate of origin if any, are required as separate documents.</p>
4.22 e/and 4.23	<p>Non applicata per i campioni commerciali che non sono a seguito di viaggiatori.</p> <p>Not implemented in the case of unaccompanied trade samples.</p>

- 4.42 La franchigia non viene accordata a tutti i materiali ripresi nella Raccomandazione.
The exemption is not extended to all of the items regarded in the Recommendation.
- 4.44 La franchigia viene accordata soltanto per i simulatori di volo e i "link trainers".
The exemption is only granted for flight simulator and link trainers.
- 4.45 Sono ammessi in franchigia solo i biglietti di passaggio, i biglietti di bagagli in eccedenza e gli orari; questi ultimi a condizione che sugli stessi non sia utilizzato oltre 25% dello spazio per la pubblicità.
The exemption is only granted for passenger tickets, excess baggage tickets and timetables; the latter, under condition that no more than 25% of their space is used for advertisements.
- 4.48 e/and 4.50 Sono in parte applicate dalle autorità doganali, in tutti i casi in cui è dimostrato l'errore o in forza maggiore.
Implemented only partially by Customs Authorities when evidence is given that errors or cause beyond control have occurred.
- 5.4 Una dichiarazione sommaria può essere richiesta per le merci.
A summary declaration may be required for cargo.
- 6.4 Non applicata.
Not implemented.

**ANNEX 10 - Vol. 1
DOC 8071 Vol. 1**

"AERONAUTICAL TELECOMMUNICATIONS"

- 3.1 I controlli in volo dei radiofari non direzionali (NDB) saranno effettuati solo a seguito della installazione o di un incidente o di una manutenzione non pianificata o di interferenze.
Quando una procedura strumentale di avvicinamento o di partenza è associata ad un NDB il controllo in volo verificherà esclusivamente che i segnali radioelettrici garantiscano che la procedura possa essere correttamente volata in analogia a quanto previsto per i Locator (L, LO).
In flight checks of non-directional beacons (NDB) will only be performed after the installation or an accident or a non pre-planned maintenance or interferences.
When an NDB is associated with an instrumental approach and/or departure procedure the flight check will only verify that the radio electrical values guarantee that the procedure can be correctly flown similarly to the provisions enforced for Locators (L, LO).
- 3.2 La frequenza dei controlli in volo degli ILS, VOR e DME può essere ridotta in relazione all'età, tecnologia e stabilità dell'impianto interessato.
The time in between flight checks for ILS, VOR and DME can be reduced according to the age, technology and stability of the equipment installed.

ANNEX 12

"SEARCH AND RESCUE"

- 2.6.8 Il materiale di soccorso aviolanciabile è disponibile soltanto sugli aeroporti ove sono dislocati Reparti SAR o aerei normalmente impiegati in operazioni SAR.
The dropping help material is only available in airports where SAR Units or aircraft normally employed in SAR operations are located.
- 5.2.3 Lo Stato di immatricolazione non è sistematicamente avvisato nel momento di inizio di una fase di pericolo.
The State of matriculation is not systematically advised in the initial moment of dangerous phase.

NOTA/REMARK: l'attivazione del Desk SAR dell'A.M.I. è curata dall'Aeronautica Militare. In alcuni punti non esiste corrispondenza geografica tra area di competenza del Desk SAR e le FIR/Activation of Italian Desk SAR is care of Italian Air Force. In some limited areas no geographical correspondence exists between Desk SAR area responsibility and FIR.

ANNEX 15

"AERONAUTICAL INFORMATION SERVICES"

- 5.1.1.1 l)
e/and
5.1.1.3 h)
5.1.1.4 Per i lanci paracadutistici sono sempre originati i relativi NOTAM, tranne nel caso di lanci in zone riservate attive.
A NOTAM is originated for all parachuting events except those in active parachuting areas.
In caso di urgenza è possibile emettere i NOTAM con anticipo inferiore a sette giorni.
For the issue of a NOTAM in the case of urgent needs the seven-days advance notice may not be used.
- Amendment 34 Non implementato.
Not implemented.
- Amendment 35 Non implementato.
Not implemented.
- Amendment 36 Non implementato.
Not implemented.

DOC 7030

"REGIONAL SUPPLEMENTARY PROCEDURES"

- Delle procedure regionali supplementari contenute nella Sezione EUR del Doc 7030 ICAO si applicano solo quelle pubblicate dal Servizio Informazioni Aeronautiche italiano.
With regard to the regional supplementary procedures contained in the ICAO Doc 7030 EUR Section only those published by the Italian Aeronautical Information Service apply.
- 3.3.1.1 a) Gli obblighi, relativi ai servizi Data Link, definiti, non si applicano alle operazioni d'aeromobile all'interno delle UIR di Brindisi, Milano e Roma.
The obligations, concerning Data Link services, defined, don't apply to aircraft operations within Brindisi UIR, Milano UIR and Roma UIR.

Il processo di creazione delle disposizioni nazionali per rispettare pienamente il REGOLAMENTO DELLA COMMISSIONE EUROPEA (UE) NR. 73/2010 (ADQ - AERONAUTICAL DATA QUALITY) non è stato ancora completato.

Tutti i dati aeronautici e le informazioni pubblicate in AIP devono intendersi come non conformi al REGOLAMENTO DELLA COMMISSIONE EUROPEA (UE) NR. 73/2010 (ADQ) fino a quando tutti i requisiti definiti nell' indicato regolamento siano stati soddisfatti.

4 'REGOLAMENTO DELLA COMMISSIONE EUROPEA (UE) NR. 29/2009' (SERVIZI DATA LINK)

Il processo di attuazione delle disposizioni nazionali per rispettare il REGOLAMENTO DELLA COMMISSIONE EUROPEA (UE) NR. 29/2009 (SERVIZI DATA LINK), per le operazioni di volo, sopra FL285, all'interno della FIR italiana, non è stato ancora completato.

I servizi Data Link non sono disponibili, l'attivazione sarà annunciata con sei mesi di anticipo, per mezzo di una pubblicazione AIP con ciclo AIRAC.

Gli obblighi stabiliti nell'articolo 3, comma 2, del REGOLAMENTO DELLA COMMISSIONE EUROPEA (UE) NR. 29/2009 (SERVIZI DATA LINK), non sono applicabili agli operatori aerei fino a quando l'effettiva attuazione dei servizi Data Link non verrà pubblicata in AIP.

The process of establishing national provisions to completely fulfill EUROPEAN COMMISSION REGULATION (EU) NR. 73/2010 (ADQ - AERONAUTICAL DATA QUALITY) has not been completed yet.

All aeronautical data and information published in AIP Italia shall be intended as not compliant with EUROPEAN COMMISSION REGULATION (EU) NR. 73/2010 (ADQ) until all the requirements defined in mentioned regulation have been met.

4 'EUROPEAN COMMISSION REGULATION (EU) NR. 29/2009' (DATA LINK SERVICES)

The implementation process of national provisions to fulfill EUROPEAN COMMISSION REGULATION (EU) NR 29/2009 (DATA LINK SERVICES) referred to flight operations above FL285 within Italian FIR has not been completed yet.

Data Link services are not available, the activation will be announced six months in advance by means of an AIP AIRAC publication.

The obligations established in article 3, paragraph 2 of EUROPEAN COMMISSION REGULATION (EU) NR 29/2009 (DATA LINK SERVICES) are not applicable to aircraft operators until the actual implementation of Data link services is published in AIP.

Intenzionalmente bianca

Intentionally left blank