

N. 83

ATTO DEL GOVERNO

SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Schema di decreto legislativo concernente: «Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 6 novembre 2007, n. 192, recante attuazione della direttiva 2004/36/CE sulla sicurezza degli aeromobili di Paesi terzi che utilizzano aeroporti comunitari»

(Parere ai sensi dell'articolo 1, commi 3, 4 e 5, della legge 25 gennaio 2006, n.29)

(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 20 maggio 2009)



*Il Ministro
per i rapporti con il Parlamento*

DRP/I/XVI /D 45 /09

Roma, 12 0 MAG. 2009

On. Presidente,

Le trasmetto, al fine dell'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari, lo schema di decreto legislativo recante "Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 6 novembre 2007, n. 192, a norma dell'articolo 1, comma 5, della legge 25 gennaio 2006, n. 29" approvato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri dell'8 maggio 2009.

con il sig. schifani

Schifani

Sen.
Renato Giuseppe SCHIFANI
Presidente del
Senato della Repubblica
R O M A

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Con il decreto legislativo 6 novembre 2007, n. 192 si è data attuazione alla direttiva 2004/36/CE per introdurre norme volte ad accrescere la sicurezza degli aeromobili di Paesi terzi che utilizzano aeroporti comunitari.

Tale direttiva è stata ricompresa nell'allegato B della Legge comunitaria per il 2005 (legge n. 29/2006), il cui articolo 1 delega il Governo ad attuare le direttive riportate nell'allegato entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore della legge, nonché ad adottare disposizioni integrative e correttive dei decreti legislativi di recepimento delle direttive entro diciotto mesi dall'entrata in vigore dei decreti medesimi.

La medesima legge comunitaria sempre all'articolo 1 ma al comma 5 stabilisce che entro 18 mesi dall'entrata in vigore dei decreti legislativi previsti nell'allegato B, possono essere emanate disposizioni correttive e integrative agli stessi decreti legislativi.

Nel caso del decreto legislativo n. 192 del 2007, essendo intervenuta la direttiva 2008/49/CE della Commissione del 16 aprile 2008 che modifica l'allegato II della direttiva 2004/36/CE, si rende necessario normare non tanto la modifica intervenuta (già prevista all'art. 4, comma 5: *le ispezioni a terra sono effettuate conformemente ai contenuti e alle procedure di cui all'allegato II della direttiva 2004/36/CE, e successive modificazioni*), quanto l'entrata in vigore del nuovo allegato.

Tale mancanza, peraltro, allo stato attuale ha generato l'apertura di una procedura di infrazione da parte della Commissione europea in ordine all'introduzione nell'ordinamento nazionale del nuovo allegato previsto dalla direttiva 2008/49.

Pertanto, in considerazione che non sono ancora trascorsi i 18 mesi previsti dalla Legge comunitaria 2005, si è provveduto a predisporre il decreto legislativo correttivo nel quale si prevede che l'allegato di cui alla direttiva 2004/36, modificato dalla direttiva 2008/49, è sostituito dal manuale delle procedure SAFA comunitarie per le ispezioni a terra e nel contempo si introduce il principio secondo il quale le modifiche successive saranno introdotte con regolamento tecnico dell'ENAC.

Da ultimo, si sottolinea che la norma correttiva in esame non comporta oneri finanziari, trattandosi, infatti di modifiche tecniche che sono poste *ex lege* in capo all'ENAC.

È il caso di evidenziare, poi, che la direttiva 2008/49 è riportata anche nell'allegato B della legge comunitaria per il 2008 di prossima approvazione e, pertanto, sarà necessario inserirne il riferimento nelle premesse al decreto correttivo in esame.



RELAZIONE TECNICO NORMATIVA

1. Aspetti tecnico-normativi in senso stretto:

Il presente schema normativo è stato predisposto sulla base della delega, il cui termine di esercizio non risulta ancora scaduto, prevista all'articolo 1, comma 5 della legge n. 29 del 2006, Legge comunitaria 2005, ai sensi del quale possono essere emanate disposizioni correttive e integrative dei decreti legislativi di recepimento delle direttive contenute nella legge medesima.

Inoltre, in considerazione che l'articolo 3, comma 1, lett. f) della Legge comunitaria 2005 prevede specificatamente che nella predisposizione dei decreti legislativi sia di recepimento sia correttivi e modificativi si tenga conto delle eventuali modificazioni comunque intervenute fino al momento della delega, lo schema di decreto legislativo in esame prevede sia la modifica del decreto legislativo n. 192 del 2007, di recepimento della direttiva 2004/36/CE, sia il recepimento della direttiva 2008/49/CE, attualmente contenuta nell'allegato B al disegno di legge comunitaria per il 2008 all'esame della Camera dei Deputati.

- a) analisi del quadro normativo e dell'impatto delle norme proposte su leggi e regolamenti vigenti:



E' attualmente in vigore il decreto legislativo 6 novembre 2007, n. 192, che viene modificato al comma 5 dell'articolo 4.

b) analisi della compatibilità con l'ordinamento comunitario

Il provvedimento introduce nell'ordinamento nazionale le modalità per lo svolgimento delle ispezioni di rampa di cui al manuale SAFA.

c) analisi della compatibilità con le competenze costituzionali delle regioni ordinarie e a statuto speciale e della coerenza con le fonti legislative primarie che dispongono il trasferimento di funzioni alle regioni ed agli enti locali

In ragione della materia di natura prettamente tecnica, non si ravvisano profili di competenza regionale.

2. Elementi di drafting e di linguaggio normativo

Sono state rispettate le convenzioni e le regole in materia.

a) verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel provvedimento con particolare riguardo alle successive modificazioni ed integrazioni subite dai medesimi

La verifica è stata effettuata con esito positivo.



3. Verifica dell'esistenza di progetti di legge e di giurisprudenza costituzionale in materia

Non risultano attualmente in Parlamento altri progetti di legge in materia.

p.cardillo/24.4.09



RELAZIONE TECNICO-FINANZIARIA

Ai sensi della normativa vigente, l'Enac, in qualità di Autorità nazionale di vigilanza sul trasporto aereo, è il soggetto istituzionalmente preposto allo svolgimento delle ispezioni a terra, attività che, peraltro, già svolge secondo le procedure SAFA che la direttiva in esame ha fatto sue.

L'Enac, infatti, espleta funzioni rientranti nell'ambito delle sue competenze, che comprendono, fra le altre, quelle di regolamentazione tecnica, operativa, di certificazione, ispezione, autorizzazione, coordinamento e controllo attinenti al settore dell'aviazione civile, agli aeroporti, ai rapporti con organismi del settore, nazionali ed internazionali.

Le attività sopra descritte sono svolte dall'Enac in qualità di unica Autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile, a norma dell'articolo 687 del Codice della navigazione, come modificato dal decreto legislativo 9 maggio 2005, n. 96.

Il presente schema di provvedimento non può comportare oneri aggiuntivi a carico della finanza pubblica in quanto l'attività ispettiva effettuata dall'Enac rientra nell'ambito delle funzioni previste dall'articolo 2, lettera a), del decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, istitutivo dell'ente.

Si conferma, infine, che l'Enac attualmente già svolge la predetta attività ispettiva normativamente prevista.

Dall'attuazione del presente decreto legislativo non derivano oneri finanziari, in considerazione del relativo contenuto afferente alla mera sostituzione dell'allegato tecnico alla direttiva 2004/36/CE con il manuale SAFA annesso alla direttiva 2008/49/CE

10/11/08
13/05/08



18 MAG. 2009

Verifica del Ministero dell'economia e delle finanze
Dipartimento Ragioneria Generale dello Stato ai sensi dell'art. 11-ter della legge 5 agosto 1978 n. 468
provvedimento privo di effetti finanziari

17 IL RAGIONIERE GENERALE DELLO STATO
Cavaliere

SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE DISPOSIZIONI INTEGRATIVE E CORRETTIVE AL DECRETO LEGISLATIVO 6 NOVEMBRE 2007, N. 192, A NORMA DELL'ARTICOLO 1, COMMA 5, DELLA LEGGE 25 GENNAIO 2006, N. 29

VISTI gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

VISTA la direttiva 2004/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 aprile 2004, sulla sicurezza degli aeromobili di Paesi terzi che utilizzano aeroporti comunitari;

VISTO il decreto legislativo 6 novembre 2007, n. 192, di attuazione della direttiva 2004/36/CE sulla sicurezza degli aeromobili di Paesi terzi che utilizzano aeroporti comunitari;

VISTA la direttiva 2008/49/CE della Commissione, del 16 aprile 2008, recante modifica dell'allegato II della direttiva 2004/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i criteri per l'effettuazione delle ispezioni a terra sugli aeromobili che utilizzano aeroporti comunitari;

VISTA la legge 25 gennaio 2006, n. 29, "Legge comunitaria 2005", recante disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee, ed in particolare l'articolo 1, comma 5, che prevede la possibilità di emanare disposizioni integrative e correttive dei decreti legislativi emanati ai sensi del comma 1, entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore dei decreti stessi, nonché l'articolo 3, comma 1, lett. f) che prescrive che, nella predisposizione dei decreti legislativi di cui all'articolo 1, si tenga conto delle eventuali modificazioni comunque intervenute fino al momento dell'esercizio della delega;

VISTA la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del _____;

ACQUISITI i pareri delle competenti Commissioni della Camera dei Deputati e del Senato della Repubblica;

VISTA la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del _____;

Sulla proposta del Ministro per le politiche europee e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri degli affari esteri, della giustizia e dell'economia e delle finanze;

EMANA

il seguente decreto legislativo:

Art. 1
(Disposizioni correttive)



1. All'articolo 4 del decreto legislativo 6 novembre 2007, n. 192, il comma 5 è sostituito dal seguente:

“ 5. Le ispezioni a terra sono effettuate conformemente ai contenuti e alle procedure previste dal Manuale delle procedure SAFA comunitarie per le ispezioni a terra – Elementi fondamentali, allegato al presente decreto. Con regolamentazione tecnica dell'ENAC sono adottate le procedure nazionali specifiche pertinenti allo svolgimento delle ispezioni a terra nonché le successive modifiche al Manuale delle procedure SAFA”.

Art. 2

(Disposizioni finali)

1. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.
2. L'ENAC provvede ai compiti previsti dall'articolo 1 con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.
3. Le disposizioni di cui al presente decreto legislativo entrano in vigore a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

Il presente decreto, munito del sigillo dello stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque di osservarlo e farlo osservare.



Allegato

Manuale delle procedure SAFA comunitarie per le ispezioni a terra — Elementi fondamentali

1. ISTRUZIONI GENERALI

- 1.1. Le ispezioni a terra nell'ambito del programma SAFA sono effettuate da ispettori in possesso delle conoscenze necessarie nel settore oggetto dell'ispezione, che coprono imperativamente gli aspetti tecnici, operativi e di navigabilità qualora siano sottoposte a verifica tutte le voci dell'elenco di controllo. Quando un'ispezione a terra è effettuata da due o più ispettori, i principali elementi dell'ispezione, vale a dire l'ispezione visiva all'esterno dell'aeromobile, l'ispezione nella cabina di pilotaggio e l'ispezione della cabina passeggeri e/o del compartimento di carico, possono essere distribuiti tra gli ispettori.
- 1.2. Prima di iniziare la parte dell'ispezione a terra che si svolge a bordo dell'aeromobile gli ispettori devono presentarsi e qualificarsi al comandante dell'aeromobile o, in sua assenza, a un membro dell'equipaggio di condotta o al più alto rappresentante dell'esercente. Quando non è possibile informare un rappresentante dell'esercente o quando a bordo o nei pressi dell'aeromobile non è presente alcun rappresentante, il principio generale è quello di non effettuare un'ispezione a terra nell'ambito del programma SAFA. In circostanze particolari si potrà decidere di procedere a un'ispezione a terra nell'ambito del programma SAFA, ma tale ispezione si limiterà ad un controllo visivo dell'esterno dell'aeromobile.
- 1.3. L'ispezione deve essere quanto più completa possibile, nei limiti del tempo e delle risorse disponibili. È pertanto possibile tralasciare alcune voci di ispezione se si dispone di tempo o di risorse limitati. In funzione del tempo e delle risorse disponibili per un'ispezione a terra SAFA, occorre scegliere le voci che saranno sottoposte a ispezione, in conformità con gli obiettivi del programma SAFA comunitario.
- 1.4. Un'ispezione a terra non deve comportare un ritardo irragionevole nella partenza dell'aeromobile sottoposto a ispezione. I motivi ammissibili per un ritardo possono essere, tra gli altri, dubbi circa la corretta preparazione del volo, la navigabilità dell'aeromobile, o ogni altro problema direttamente legato alla sicurezza dell'aeromobile e dei suoi occupanti.

2. QUALIFICHE DEGLI ISPETTORI



2.1. Gli Stati membri fanno sì che, a partire dal 1o gennaio 2009, tutte le ispezioni a terra effettuate sul loro territorio nell'ambito del programma SAFA siano condotte da ispettori qualificati.

2.2. Gli Stati membri fanno sì che gli ispettori soddisfino i criteri in materia di qualifiche definiti in seguito.

2.3. Criteri in materia di qualifiche

2.3.1. *Criteri di ammissibilità*

Come requisito di base per essere ammessi alla qualifica di ispettori SAFA, gli Stati membri si assicurano che i candidati possiedano la formazione aeronautica e/o le conoscenze pratiche pertinenti nel/nei loro settore/i d'ispezione, ossia:

- a) esercizio degli aeromobili;
- b) licenze del personale;
- c) navigabilità degli aeromobili;
- d) merci pericolose.

2.3.2. *Prescrizioni in materia di addestramento*

Prima di ottenere la qualifica i candidati devono aver completato con successo una formazione comprendente:

- un corso di teoria in aula impartito da un organismo di addestramento SAFA come definito al punto 2.4,
- una formazione pratica impartita da un organismo di addestramento SAFA come definito al punto 2.4 oppure da un ispettore esperto nominato da uno Stato membro, come stabilito al punto 2.5, che agisce indipendentemente da qualsiasi organismo di addestramento SAFA,
- una formazione sul luogo di lavoro impartita nel corso di una serie di ispezioni da un ispettore esperto nominato da uno Stato membro, come stabilito al punto 2.5.

2.3.3. *Prescrizioni per il mantenimento della validità della qualifica*

Gli Stati membri fanno sì che gli ispettori, una volta ottenuta la qualifica, ne mantengano la validità:

- a) seguendo una formazione periodica che comprende corsi di teoria in aula impartiti da un organismo di addestramento SAFA come definito al punto 2.4;
- b) effettuando un numero minimo di ispezioni a terra nel corso di ogni periodo di 12 mesi dall'ultima formazione SAFA seguita, salvo il caso in cui l'ispettore sia anche qualificato come ispettore delle operazioni di volo o della navigabilità



presso l'autorità aeronautica nazionale di uno Stato membro ed effettui regolarmente ispezioni sugli aeromobili di esercenti nazionali.

2.3.4. *Materiale esplicativo*

L'AESA elabora e pubblica entro il 30 settembre 2008, materiale esplicativo dettagliato destinato ad assistere gli Stati membri nell'attuazione dei punti 2.3.1, 2.3.2 e 2.3.3.

2.4. **Organismo di addestramento SAFA**

2.4.1. Un organismo di addestramento SAFA può fare parte dell'autorità competente dello Stato membro oppure essere un organismo terzo.

Un organismo terzo può:

- essere parte dell'autorità competente di un altro Stato membro,
- essere indipendente.

2.4.2. Gli Stati membri fanno sì che i corsi di formazione di cui ai punti 2.3.2 e 2.3.3, lettera a), impartiti dalla loro autorità nazionale siano quantomeno conformi ai programmi pertinenti stabiliti e pubblicati dall'AESA.

2.4.3. Gli Stati membri che ricorrono a un organismo terzo per la formazione SAFA istituiscono un sistema di valutazione di tale organismo. Il sistema deve essere semplice, trasparente e proporzionato e tenere conto del materiale esplicativo pertinente elaborato e pubblicato dall'AESA. Tale sistema può tenere conto delle valutazioni effettuate da altri Stati membri.

2.4.4. È possibile ricorrere a un organismo di addestramento terzo esclusivamente se la valutazione attesta che la formazione sarà impartita conformemente ai programmi pertinenti stabiliti e pubblicati dall'AESA.

2.4.5. Gli Stati membri fanno sì che i programmi di formazione delle loro autorità competenti e/o i loro sistemi di valutazione degli organismi di addestramento terzi siano modificati in base alle eventuali raccomandazioni formulate al termine dei controlli di normalizzazione effettuati dall'AESA conformemente ai metodi di lavoro previsti dal regolamento (CE) n. 736/2006 della Commissione.

2.4.6. Uno Stato membro può chiedere all'AESA di valutare l'organismo di addestramento e di emettere un parere sul quale lo Stato membro potrà basare la sua valutazione.

2.4.7. L'AESA elabora e pubblica entro il 30 settembre 2008 materiale esplicativo dettagliato destinato ad assistere gli Stati membri nell'attuazione del presente punto.



2.5. Ispettori esperti

2.5.1. Uno Stato membro può nominare ispettori esperti, a condizione che essi soddisfino le prescrizioni pertinenti in materia di qualifiche stabilite dallo stesso Stato membro.

2.5.2. Gli Stati membri fanno sì che i criteri di cui al punto 2.5.1 contengano almeno le prescrizioni che seguono. La persona designata:

- è stata un ispettore SAFA qualificato nel corso dei 3 anni precedenti la nomina,
- ha effettuato un minimo di 36 ispezioni SAFA nel corso dei 3 anni precedenti

la nomina.

2.5.3. Gli Stati membri fanno sì che la formazione pratica e/o sul luogo di lavoro impartita dagli ispettori esperti sia basata su programmi adeguati elaborati e pubblicati dall'AESA.

2.5.4. Gli Stati membri possono inoltre incaricare i loro ispettori esperti di impartire una formazione pratica e/o sul luogo di lavoro a cittadini di altri Stati membri.

L'AESA elabora e pubblica entro il 30 settembre 2008 materiale esplicativo dettagliato destinato ad assistere gli Stati membri nell'attuazione del presente punto.

2.6. Disposizioni transitorie

2.6.1. Gli ispettori SAFA che soddisfano i criteri di ammissibilità di cui al punto 2.3.1, nonché i criteri relativi all'esperienza recente di cui al punto 2.3.3, lettera b), alla data stabilita dall'articolo 3 della direttiva 2008/49/CE della Commissione sono considerati atti a svolgere la funzione di ispettore conformemente alle prescrizioni fissate nel presente capo.

2.6.2. Fatte salve le disposizioni del punto 2.3.3, lettera a), gli ispettori ritenuti qualificati conformemente al punto 2.6.1 devono seguire una formazione continua impartita gradualmente da un organismo di addestramento SAFA prima del 1o luglio 2010, e successivamente alle condizioni stabilite al punto 2.3.3, lettera a).

3. NORME

3.1. Le norme ICAO e le European Regional Supplementary Procedures (procedure supplementari regionali per l'Europa) dell'ICAO costituiscono le condizioni di riferimento sulla base delle quali si procede all'ispezione degli aeromobili e degli esercenti nell'ambito del programma SAFA comunitario. Inoltre, in occasione dell'ispezione delle condizioni tecniche di un aeromobile, si verifica la sua conformità alle norme prescritte del produttore.



4. PROCEDURE DI ISPEZIONE

Voci dell'elenco di controllo

- 4.1. Le voci da sottoporre a ispezione sono selezionate tra quelle riportate nell'elenco di controllo della relazione sull'ispezione a terra nell'ambito del programma SAFA, che contiene 54 voci in totale (si veda l'appendice 1).
- 4.2. L'ispezione e le eventuali risultanze devono essere riportate nella relazione sull'ispezione a terra nell'ambito del programma SAFA, al termine dell'ispezione stessa.

Orientamenti dettagliati per il programma SAFA

- 4.3. Ad ogni voce da sottoporre a ispezione riportata nell'elenco di controllo della relazione sull'ispezione a terra nell'ambito del programma SAFA è associata una descrizione dettagliata che specifica la finalità e il metodo dell'ispezione. Si fa inoltre riferimento alle prescrizioni pertinenti contenute negli allegati dell'ICAO. Tali orientamenti sono elaborati e pubblicati dall'AESA come materiale esplicativo dettagliato e modificati, se del caso, per adattarli alle norme in materia più recenti.

Inserimento delle relazioni nella base dati centralizzata del programma SAFA

- 4.4. La relazione sull'ispezione è inserita nella base dati centralizzata del programma SAFA nel più breve tempo possibile e, in ogni caso, al più tardi 15 giorni dopo la data dell'ispezione, anche nel caso questa non abbia dato luogo ad alcuna risultanza.

5. CATEGORIE DELLE RISULTANZE

- 5.1. Per ogni voce d'ispezione sono definite come risultanze tre categorie di possibili deviazioni dalle norme pertinenti stabilite al punto 3.1. Le risultanze sono suddivise nelle seguenti categorie:
- categoria 1: una risultanza avente una scarsa influenza sulla sicurezza,
 - categoria 2: una risultanza avente una significativa influenza sulla sicurezza,
 - categoria 3: una risultanza avente una grande influenza sulla sicurezza.
- 5.2. Le istruzioni sulla suddivisione in categorie delle risultanze sono elaborate e pubblicate dall'AESA come materiale esplicativo dettagliato e modificate, se del caso, per adattarle al progresso tecnico e scientifico nel settore.

6. AZIONI DI FOLLOW-UP DA ADOTTARE



- 6.1. Fatto salvo il disposto del punto 1.2, al termine dell'ispezione SAFA deve essere compilato un attestato d'ispezione comprendente almeno gli elementi indicati nell'appendice 2 e ne deve essere consegnata una copia al comandante dell'aeromobile o, in sua assenza, ad un membro dell'equipaggio di condotta o al più alto rappresentante dell' esercente presente a bordo o nei pressi dell'aeromobile. La persona che riceve l'attestato di ispezione deve firmare una ricevuta che viene conservata dall'ispettore. L'eventuale rifiuto di firmare la ricevuta è annotato nel documento. Istruzioni dettagliate pertinenti saranno elaborate e pubblicate dall'AESA come materiale esplicativo dettagliato.
- 6.2. Sulla base della suddivisione delle risultanze in categorie sono state definite alcune azioni di follow-up da adottare. Le relazioni tra la categoria delle risultanze e il seguito da dare sono presentate nella classe di azioni e saranno sviluppate e pubblicate dall'AESA sotto forma di materiale esplicativo dettagliato.
- 6.3. Azione di classe 1: questa azione consiste nel fornire informazioni circa i risultati dell'ispezione a terra SAFA al comandante dell'aeromobile o, in sua assenza, a un altro membro dell'equipaggio di condotta o al più alto rappresentante dell' esercente presente. Tale azione consiste nel comunicare oralmente le informazioni e nella consegna dell'attestato di ispezione. Un'azione di classe 1 è adottata dopo ogni ispezione, indipendentemente dal fatto che siano o non siano emerse risultanze.
- 6.4. Azione di classe 2: Tale azione consiste:
- 1) in una comunicazione scritta con l' esercente interessato contenente anche la richiesta di fornire prova delle azioni correttive adottate;
 - 2) in una comunicazione scritta con lo Stato responsabile (Stato dell' esercente e/o d'immatricolazione) contenente i risultati delle ispezioni effettuate sugli aeromobili operati sotto il controllo di tale Stato in materia di sicurezza.
- La comunicazione contiene, se necessario, una richiesta di conferma che le azioni correttive di cui al punto 1 hanno dato i risultati attesi.
- Gli Stati membri trasmettano all'AESA una relazione mensile sullo stato delle azioni che essi hanno adottato in seguito alle ispezioni a terra.
- Un'azione di classe 2 è adottata dopo ogni ispezione che ha dato luogo a risultanze di categoria 2 o 3. Istruzioni dettagliate pertinenti saranno elaborate e pubblicate dall'AESA come materiale esplicativo dettagliato.
- 6.5. Azione di classe 3: un'azione di classe 3 è adottata dopo ogni ispezione che ha dato luogo a una risultanza di categoria 3. Vista l'importanza delle risultanze di categoria 3 in relazione alla loro potenziale influenza sulla sicurezza dell'aeromobile e dei suoi occupanti, si distinguono le seguenti sottoclassi:



1) classe 3a — Limitazione delle operazioni di volo dell'aeromobile: l'autorità competente che effettua l'ispezione a terra conclude che, in seguito alle carenze rilevate nel corso dell'ispezione, l'aeromobile può decollare soltanto osservando alcune limitazioni;

2) classe 3b — Azioni correttive prima del volo: l'ispezione a terra mette in evidenza carenze che impongono di adottare una o più azioni correttive prima del volo previsto;

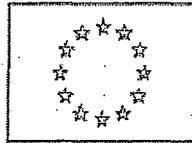
3) classe 3c — Immobilizzazione a terra dell'aeromobile da parte dell'autorità aeronautica nazionale che effettua l'ispezione: un aeromobile è immobilizzato a terra quando, in seguito alle risultanze di categoria 3 (gravi), l'autorità competente che effettua l'ispezione a terra non è certa che l'esercente dell'aeromobile adotterà le misure correttive che si impongono prima del decollo, e ciò comporta un pericolo immediato per la sicurezza dell'aeromobile e dei suoi occupanti. In tali casi, l'autorità aeronautica nazionale che effettua l'ispezione a terra immobilizza l'aeromobile fino all'eliminazione del pericolo ed informa immediatamente le autorità competenti dell'esercente interessato e dello Stato d'immatricolazione dell'aeromobile in questione.

Le azioni adottate a norma dei punti 2 e 3 possono includere un volo di posizionamento senza carico pagante fino alla base di manutenzione;

4) classe 3d — Divieto operativo immediato: uno Stato membro può reagire ad un pericolo manifesto ed immediato imponendo un divieto operativo conformemente alla normativa nazionale e comunitaria applicabile.



Relazione di ispezione a terra SAFA



Autorità aeronautica nazionale (denominazione)

(Stato)

SAFA

Relazione di ispezione a terra

N. _____

Fonte:	Ri (ispezione a terra)		
Dal a:	_____	Luogo:	_____
Ora locale:	_____		
Esercente:	_____	Numero COA:	_____
Stato:	_____	Tipo di operazioni:	_____
Rotta da:	_____	Numero di volo:	_____
Rotta verso:	_____	Numero di volo:	_____
Noleggiate dall'esercente*:	_____	Stato del noleggiatore*:	_____
* (se del caso)			
Tipo di aeromobile:	_____	Marche d'immatricolazione:	_____
Configurazione dell'aeromobile:	_____	Numero di costruzione:	_____
Equipaggio di condotta:	_____		
Stato che rilascia la licenza:	_____		
Secondo Stato che rilascia la licenza*:	_____		
* (se del caso)			

Risultanze:

Codice / Norma / Rif. / Categoria / Risultanza	Descrizione dettagliata
_____
_____
_____
_____
_____

- Classe delle azioni adottate: _____ Descrizione dettagliata
- 3d) Divieto operativo immediato
 - 3c) Aeromobile immobilizzato a terra dall'autorità aeronautica nazionale che effettua l'ispezione
 - 3b) Azioni correttive prima del volo
 - 3a) Limitazione delle operazioni di volo dell'aeromobile
 - 2) Informazioni all'autorità e all'esercente
 - 1) Informazioni al comandante

Informazioni complementari (se del caso)

Nome o numero degli ispettori:

— La presente relazione costituisce un'indicazione di ciò che è stato constatato in questa occasione e non deve essere intesa come prova dell'idoneità dell'aeromobile al volo previsto

— I dati contenuti nella presente relazione possono essere oggetto di modifiche per motivi redazionali al momento dell'inserimento nella base dati SAFA.



Codice della voce	Verificato	Osservazioni
A. Cabina di pilotaggio		
Punti generali		
1. Condizioni generali	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Uscita d'emergenza	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Equipaggiamento	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
Documentazione		
4. Manuali	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5. Checklist	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. Carte di radionavigazione	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>
7. Equipaggiamento minimo (MEL)	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>
8. Certificato di immatricolazione	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>
9. Certificato acustico (se si applica)	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>
10. CDA o equivalente	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>
11. Licenza radio	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>
12. Certificato di aeronavigabilità	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
Dati di volo		
13. Preparazione del volo	13 <input type="checkbox"/>	13 <input type="checkbox"/>
14. Piano di carico e centraggio	14 <input type="checkbox"/>	14 <input type="checkbox"/>
Equipaggiamento di sicurezza		
15. Estintori portatili	15 <input type="checkbox"/>	15 <input type="checkbox"/>
16. Giubbotti di salvataggio/dispositivi di galleggiamento	16 <input type="checkbox"/>	16 <input type="checkbox"/>
17. Imbracatura	17 <input type="checkbox"/>	17 <input type="checkbox"/>
18. Equipaggiamento ad ossigeno	18 <input type="checkbox"/>	18 <input type="checkbox"/>
19. Torce	19 <input type="checkbox"/>	19 <input type="checkbox"/>
Equipaggio di condotta		
20. Licenze dell'equipaggio di condotta	20 <input type="checkbox"/>	20 <input type="checkbox"/>
Giornale di rotta/Giornale di bordo o equivalente		
21. Giornale di rotta o equivalente	21 <input type="checkbox"/>	21 <input type="checkbox"/>
22. Certificato di manutenzione	22 <input type="checkbox"/>	22 <input type="checkbox"/>
23. Nollica e rettifica delle carenze (compreso il giornale di bordo)	23 <input type="checkbox"/>	23 <input type="checkbox"/>
24. Ispezione <i>prevolò</i>	24 <input type="checkbox"/>	24 <input type="checkbox"/>
B. Sicurezza/Cabina		
1. Stato generale degli interni	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Postazione dagli assistenti di volo e zona di riposo dell'equipaggio	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Kit di pronto soccorso/kit medico di emergenza	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
4. Estintori portatili	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5. Giubbotti di salvataggio/dispositivi di galleggiamento	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. Condizione delle cinture di sicurezza e dei sedili	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>
7. Illuminazione e segnalazione delle uscite di emergenza, torce	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>
8. Scivoli/zattere di salvataggio (se richieste), ELT	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>
9. Impianto dell'ossigeno (cabine pilotaggio e cabina passeggeri)	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>
10. Istruzioni di sicurezza	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>
11. Membri dell'equipaggio di cabina	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>
12. Accesso alle uscite di sicurezza	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
13. Sicurezza dei bagagli	13 <input type="checkbox"/>	13 <input type="checkbox"/>
14. Numero di posti a sedere	14 <input type="checkbox"/>	14 <input type="checkbox"/>



Codice della voce	Verificato	Osservazioni
C. Condizioni dell'aeromobile		
1. Condizioni esterne generali	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Porte e portali	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Comandi di volo	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
4. Ruote, pneumatici e freni	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5. Patini/galeggianti del carrello d'atterraggio	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. Alloggiamento del carrello d'atterraggio	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>
7. Gruppo propulsore e pilone	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>
8. Pale delle eliche	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>
9. Eliche, rotori (principale e di coda)	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>
10. Riparazioni evidenti	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>
11. Danni evidenti non riparati	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>
12. Perdite	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
D. Carico		
1. Condizioni generali del compartimento di carico	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Merci pericolose	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Sicurezza del carico a bordo	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
E. Punti generali		
1. Osservazioni generali	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>



