

Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilità delle istituzioni

► **B**            **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**  
(GU L 143 del 30.4.2004, pag. 76)

Modificata da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
► <b><u>M1</u></b>	Regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2005	L 344	15	27.12.2005
► <b><u>M2</u></b>	Direttiva 2008/49/CE della Commissione del 16 aprile 2008	L 109	17	19.4.2008
► <b><u>M3</u></b>	Regolamento (CE) n. 596/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 giugno 2009	L 188	14	18.7.2009



**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**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,  
visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'arti-  
colo 80, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(2)</sup>,

previa consultazione del Comitato delle Regioni,

deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 251 del  
trattato <sup>(3)</sup>, visto il progetto comune approvato dal comitato di concilia-  
zione il 26 febbraio 2004.

considerando quanto segue:

- (1) La risoluzione sulla catastrofe aerea sopravvenuta al largo della Repubblica Dominicana, adottata dal Parlamento europeo il 15 febbraio 1996 <sup>(4)</sup> evidenzia la necessità di un più robusto intervento comunitario e di una strategia comunitaria volta ad accrescere la sicurezza dei cittadini che viaggiano in aereo o vivono nelle vicinanze degli aeroporti.
- (2) La Commissione ha presentato una comunicazione al Parlamento europeo e al Consiglio nella quale definisce una strategia comunitaria per il rafforzamento della sicurezza aerea.
- (3) Tale comunicazione indica chiaramente che una maggior sicurezza può essere efficacemente garantita accertandosi che gli aeromobili ottemperino rigorosamente alle norme internazionali di sicurezza contenute negli allegati alla convenzione sull'aviazione civile internazionale firmata a Chicago il 7 dicembre 1944 (convenzione di Chicago).
- (4) Per porre in essere e mantenere un alto livello uniforme di sicurezza dell'aviazione civile in Europa, occorrerebbe adottare un approccio armonizzato all'effettiva applicazione di norme internazionali di sicurezza all'interno della Comunità. A tal fine è necessario armonizzare le regole e le procedure che disciplinano le ispezioni a terra degli aeromobili dei paesi terzi, che atterrano in aeroporti situati negli Stati membri.
- (5) Un approccio armonizzato degli Stati membri in merito all'effettiva applicazione delle norme internazionali di sicurezza permetterà di evitare distorsioni della concorrenza. Una posizione comune rispetto ad aerei dei paesi terzi che risultino non conformi alle norme di sicurezza internazionali, avvantaggerà gli Stati membri.
- (6) Gli aeromobili che atterrano in aeroporti situati negli Stati membri dovrebbero essere oggetto di ispezione se si sospetta che non siano conformi alle norme internazionali di sicurezza.

<sup>(1)</sup> GU C 103 E del 30.4.2002, pag. 351.

<sup>(2)</sup> GU C 241 del 7.10.2002, pag. 33.

<sup>(3)</sup> Parere del Parlamento europeo del 3 settembre 2002 (GU C 272 E del 13.11.2003, pag. 343), posizione comune del Consiglio del 13 giugno 2003 (GU C 233 E del 30.9.2003, pag. 12) e posizione del Parlamento europeo del 9 ottobre 2003 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale). Risoluzione legislativa del Parlamento europeo dell'1 aprile 2004 e decisione del Consiglio del 30 marzo 2004.

<sup>(4)</sup> GU C 65 del 4.3.1996, pag. 172.

**▼B**

- (7) Sono consentite ispezioni da effettuarsi secondo una procedura a campione anche allorché non sussiste uno specifico sospetto, a condizione che siano rispettati la normativa comunitaria e il diritto internazionale. In particolare le ispezioni dovrebbero avvenire senza discriminazioni.
- (8) La frequenza delle ispezioni potrebbe essere aumentata sugli aeromobili sui quali in passato siano state già constatate frequenti anomalie o sugli aeromobili appartenenti a compagnie aeree i cui veicoli abbiano ripetutamente attirato l'attenzione.
- (9) Le informazioni raccolte in ogni Stato membro dovrebbero essere messe a disposizione di tutti gli Stati membri e della Commissione per garantire che il monitoraggio della conformità degli aeromobili di paesi terzi alle norme internazionali di sicurezza si svolga in modo ottimale.
- (10) Per questi motivi è necessario istituire a livello comunitario una procedura di valutazione degli aeromobili di paesi terzi e instaurare i relativi meccanismi di cooperazione tra le autorità competenti degli Stati membri ai fini dello scambio di informazioni.
- (11) Tenuto conto della particolare sensibilità delle informazioni sulla sicurezza è opportuno che gli Stati membri prendano le misure necessarie in base al diritto nazionale per garantire la debita riservatezza delle informazioni da essi ricevute.
- (12) Fermo restando il diritto del pubblico ad accedere ai documenti della Commissione a norma del regolamento (CE) n. 1049/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2001, relativo all'accesso del pubblico ai documenti del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione <sup>(1)</sup>, la Commissione dovrebbe adottare misure atte a garantire la diffusione di tali informazioni e delle relative condizioni alle parti interessate.
- (13) Qualsiasi aeromobile per il quale sono necessari interventi correttivi dovrebbe essere bloccato a terra, se le carenze identificate mettono palesemente a rischio la sicurezza, fintantoché non siano stati realizzati gli interventi necessari per rettificare la mancanza di conformità alle norme internazionali di sicurezza.
- (14) Tenuto conto delle strutture disponibili nell'aeroporto ove avviene l'ispezione, l'autorità competente può vedersi costretta ad autorizzare l'aeromobile a trasferirsi in un altro aeroporto appropriato, purché il trasferimento possa avvenire in condizioni di sicurezza.
- (15) Per poter assolvere i suoi compiti a norma della presente direttiva, la Commissione dovrebbe essere assistita dal comitato istituito dall'articolo 12 del regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile <sup>(2)</sup>.
- (16) Le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione <sup>(3)</sup>.
- (17) La Commissione dovrebbe mettere a disposizione del comitato di cui all'articolo 12 del regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio statistiche e informazioni raccolte in conformità di altre misure comunitarie, quando riguardino eventi specifici che potrebbero essere rivelatori di carenze che costituiscono una minaccia per la sicurezza dell'aviazione civile.

<sup>(1)</sup> GU L 145 del 31.5.2001, pag. 43.

<sup>(2)</sup> GU L 373 del 31.12.1991, pag. 4. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1592/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 240 del 7.9.2002, pag. 1).

<sup>(3)</sup> GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

**▼B**

- (18) È necessario tenere conto della cooperazione e dello scambio d'informazioni che avvengono nell'ambito delle autorità aeronautiche comuni (Joint Aviation Authorities — JAA) e della Conferenza europea dell'aviazione civile (European Civil Aviation Conference — ECAC). Si dovrebbe inoltre fare il più ampio uso delle conoscenze esistenti in tema di procedure di valutazione della sicurezza degli aeromobili stranieri (Safety Assessment of Foreign Aircraft — SAFA).
- (19) Si dovrebbe tener conto del ruolo dell'Agenzia europea della sicurezza aerea (European Aviation Safety Agency — EASA) nelle politiche relative alla sicurezza aerea, compresa l'introduzione di procedure volte a stabilire e mantenere un livello elevato ed uniforme di sicurezza dell'aviazione civile in Europa.
- (20) Il 2 dicembre 1987 a Londra il Regno di Spagna e il Regno Unito, hanno convenuto con una dichiarazione comune dei rispettivi ministri degli Affari esteri, accordi intesi a rafforzare la cooperazione sull'utilizzo dell'aeroporto di Gibilterra. Tali accordi non hanno ancora cominciato a produrre i loro effetti,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

*Articolo 1*

**Campo di applicazione e obiettivo**

1. Nel quadro della strategia globale della Comunità mirante a stabilire e a mantenere un elevato ed uniforme livello di sicurezza dell'aviazione civile in Europa, la presente direttiva introduce un approccio armonizzato all'efficace applicazione delle norme internazionali di sicurezza all'interno della Comunità armonizzando le norme e le procedure per le ispezioni a terra di aeromobili di paesi terzi che atterrano in aeroporti situati negli Stati membri.
2. La presente direttiva non pregiudica il diritto degli Stati membri di effettuare ispezioni non contemplate dalla presente direttiva e di procedere a fermi, stabilire divieti o imporre condizioni su qualsiasi aeromobile atterri nei loro aeroporti in conformità del diritto comunitario e internazionale.
3. Gli aeromobili di Stato, come definiti nella convenzione di Chicago e gli aeromobili che hanno un peso massimo al decollo inferiore a 5 700 kg e che non effettuano trasporti aerei di natura commerciale non rientrano nel campo di applicazione della presente direttiva.
4. L'applicazione della presente direttiva all'aeroporto di Gibilterra lascia impregiudicate le posizioni giuridiche rispettive del Regno di Spagna e del Regno Unito in merito alla disputa relativa alla sovranità sul territorio nel quale detto aeroporto è situato.
5. L'applicazione della presente direttiva all'aeroporto di Gibilterra è sospesa fino alla data in cui gli accordi di cui alla dichiarazione comune resa dai ministri degli Affari esteri del Regno di Spagna e del Regno Unito il 2 dicembre 1987 cominciano ad esercitare i loro effetti. I governi della Spagna e del Regno Unito comunicheranno al Consiglio tale data.

*Articolo 2*

**Definizioni**

Ai fini della presente direttiva, si intende per:

- a) «fermo»: il divieto ufficiale imposto ad un aeromobile di lasciare un aeroporto e l'adozione delle misure a tal fine necessarie;

**▼B**

- b) «norme internazionali di sicurezza»: le norme di sicurezza contenute nella convenzione di Chicago e nei suoi allegati, in vigore alla data dell'ispezione;
- c) «ispezione a terra»: l'esame di un aeromobile di paesi terzi, effettuato conformemente all'allegato II;
- d) «aeromobile di paesi terzi»: un aeromobile il cui impiego o la cui gestione non è soggetta al controllo delle autorità competenti di uno Stato membro.

*Articolo 3***Raccolta di informazioni**

Gli Stati membri istituiscono un sistema volto a raccogliere tutte le informazioni utili per il conseguimento dell'obiettivo indicato all'articolo 1, tra cui:

- a) importanti informazioni in materia di sicurezza, ricavate in particolare da:
  - rapporti dei piloti,
  - rapporti delle organizzazioni di manutenzione,
  - rapporti sugli incidenti,
  - altri organismi, indipendenti dalle autorità competenti degli Stati membri,
  - reclami;
- b) informazioni sulle azioni intraprese in seguito ad un'ispezione a terra, fra cui:
  - fermo dell'aeromobile,
  - divieto di ingresso nello Stato membro interessato, per l'aeromobile o l'operatore,
  - interventi correttivi necessari,
  - contatti con l'autorità competente dell'operatore;
- c) informazioni complementari sull'operatore, ad esempio:
  - interventi correttivi realizzati,
  - ricorrenza delle anomalie.

Queste informazioni sono registrate in un rapporto stilato su di un formulario-tipo che contiene gli elementi indicati, riportato nell'allegato I.

*Articolo 4***Ispezione a terra**

1. Gli Stati membri adottano le misure atte a garantire che gli aeromobili di paesi terzi che si sospetta non rispettino le norme internazionali di sicurezza e che atterrano in uno qualsiasi dei loro aeroporti aperti al traffico aereo internazionale, siano sottoposti ad ispezione a terra. Le autorità competenti attuano le procedure previste con particolare sollecitudine nel caso in cui:

- le informazioni disponibili lasciano presumere scarsa manutenzione o evidenti danni o difetti;
- sono state segnalate manovre anomale dopo l'ingresso nello spazio aereo di uno Stato membro, tali da sollevare serie preoccupazioni per la sicurezza;
- una precedente ispezione a terra ha rivelato carenze tali da far sorgere seri dubbi circa la conformità dell'aeromobile alle norme inter-

**▼B**

- nazionali di sicurezza e lo Stato membro teme che le carenze non siano state corrette;
- le informazioni disponibili dimostrano che le autorità competenti del paese di immatricolazione potrebbero non esercitare un corretto controllo della sicurezza; oppure
  - le informazioni raccolte ai sensi dell'articolo 3 lasciano presumere che l'operatore possa avere problemi ovvero una precedente ispezione a terra di un aeromobile usato dallo stesso operatore ha rivelato carenze.
2. Gli Stati membri possono stabilire regole per la conduzione delle ispezioni a terra anche secondo una procedura di controllo sul posto quando non sussistano particolari sospetti, a condizione che dette regole siano conformi al diritto comunitario e internazionale. La procedura tuttavia è messa in atto in modo non discriminatorio.
3. Gli Stati membri garantiscono che siano effettivamente realizzate le opportune ispezioni a terra e le altre misure di sorveglianza di cui all'articolo 8, paragrafo 3.
4. L'ispezione a terra è effettuata conformemente alla procedura indicata nell'allegato II; il relativo rapporto è stilato usando un formulario di ispezione a terra che contenga almeno gli elementi indicati nel formulario accluso all'allegato II. Conclusa l'ispezione a terra, il comandante dell'aeromobile o un rappresentante dell'operatore dell'aeromobile è informato dei risultati delle ispezioni a terra e, se sono stati constatati difetti rilevanti, il rapporto è inviato all'operatore dell'aeromobile ed alle autorità competenti interessate.
5. Nell'effettuare l'ispezione a terra ai sensi della presente direttiva, le autorità competenti interessate cercano in ogni modo di limitare entro margini ragionevoli eventuali ritardi imposti all'aeromobile ispezionato.

*Articolo 5***Scambio di informazioni**

1. Le autorità competenti degli Stati membri si scambiano le informazioni in loro possesso. Siffatte informazioni comprendono, a richiesta di un'autorità competente, un elenco degli aeroporti degli Stati membri interessati che sono aperti al traffico internazionale con indicazione per anno civile del numero di ispezioni a terra effettuate e il numero di movimenti di aeromobili di paesi terzi in ciascun aeroporto di detto elenco.
2. Tutti i rapporti di cui all'articolo 3 ed i rapporti di ispezione a terra di cui all'articolo 4, paragrafo 4, sono immediatamente trasmessi alla Commissione e, dietro loro richiesta, alle autorità competenti degli Stati membri e all'Agenzia europea della sicurezza aerea (EASA).
3. Qualsiasi rapporto che indichi l'esistenza di una potenziale minaccia per la sicurezza o qualsiasi rapporto di ispezione a terra secondo cui un aeromobile potrebbe costituire una potenziale minaccia per la sicurezza, in quanto non conforme alle norme internazionali di sicurezza, è immediatamente comunicato alle autorità competenti di tutti gli Stati membri ed alla Commissione.

*Articolo 6***Protezione e diffusione delle informazioni**

1. In conformità delle rispettive legislazioni nazionali gli Stati membri prendono le misure necessarie per assicurare un'adeguata riservatezza delle informazioni da loro ottenute in applicazione dell'articolo 5. Essi utilizzano tali informazioni esclusivamente ai fini della presente direttiva.

**▼B**

2. La Commissione pubblica annualmente, una relazione sulle informazioni aggregate, accessibile al pubblico e alle industrie interessate e contenente un'analisi di tutte le informazioni ricevute a titolo dell'articolo 5. Tale analisi è formulata in maniera semplice e facilmente comprensibile, e indica se esiste un rischio accresciuto per la sicurezza dei passeggeri. Nell'analisi la fonte delle informazioni non è menzionata.

**▼M3**

3. Fatto salvo il diritto del pubblico di avere accesso ai documenti della Commissione, come stabilito dal regolamento (CE) n. 1049/2001, la Commissione adotta di propria iniziativa misure per la diffusione alle parti interessate delle informazioni di cui al paragrafo 1 e delle relative condizioni. Dette misure, che possono essere generali o specifiche, si basano sulla necessità di:

- fornire a persone e organizzazioni le informazioni di cui hanno bisogno per migliorare la sicurezza dell'aviazione civile,
- limitare la diffusione delle informazioni a quanto strettamente necessario per i fini degli utenti, così da assicurare l'adeguata riservatezza di dette informazioni.

Le misure specifiche sono adottate secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 10, paragrafo 3.

Tali misure di portata generale e intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva completandola, devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 10, paragrafo 4.

**▼B**

4. Qualora le informazioni riguardanti le carenze degli aeromobili vengono fornite volontariamente, il rapporto sull'ispezione a terra di cui all'articolo 4, paragrafo 4 non ne identifica la fonte.

*Articolo 7***Fermo di un aeromobile**

1. Quando la mancanza di conformità alle norme internazionali di sicurezza comporta un evidente rischio per la sicurezza di volo, dovrebbero essere prese misure da parte dell'operatore dell'aeromobile per rettificare le carenze prima del decollo. Se non è certa che un'azione correttiva verrà effettuata prima del decollo, l'autorità competente che effettua l'ispezione a terra dispone il fermo dell'aeromobile fino a quando il rischio non è stato eliminato, e informa immediatamente le autorità competenti dell'operatore interessato e dello Stato di immatricolazione dell'aeromobile.

2. L'autorità competente dello Stato membro che effettua l'ispezione a terra può, di concerto con lo Stato responsabile dell'esercizio dell'aeromobile interessato, o con lo Stato di immatricolazione dell'aeromobile fissare le opportune condizioni alle quali l'aeromobile può essere autorizzato a volare fino all'aeroporto dove possono aver luogo le riparazioni. Se la carenza incide sulla validità del certificato di navigabilità dell'aeromobile, il fermo può essere revocato soltanto se l'operatore ottiene il permesso dello Stato o degli Stati che saranno sorvolati durante il volo in questione.

*Articolo 8***Rafforzamento della sicurezza e misure di attuazione**

1. Gli Stati membri informano la Commissione delle misure operative adottate per attuare le prescrizioni degli articoli 3, 4 e 5.

**▼M3**

2. Sulla base delle informazioni raccolte ai sensi del paragrafo 1, la Commissione può:
- a) conformemente alla procedura di regolamentazione di cui all'articolo 10, paragrafo 2, prendere opportune misure per agevolare l'applicazione degli articoli 3, 4 e 5, provvedendo ad esempio a:
    - stabilire il formato per la registrazione e la diffusione delle informazioni,
    - costituire o sostenere organismi idonei a gestire o utilizzare gli strumenti necessari per la raccolta e lo scambio delle informazioni;
  - b) indicare le condizioni per condurre le ispezioni a terra, ivi comprese le ispezioni sistematiche e redigere l'elenco delle informazioni da raccogliere. Tali misure, intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva completandola, sono adottate conformemente alla procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 10, paragrafo 4.

**▼B**

3. In base alle informazioni ricevute ai sensi degli articoli 3, 4 e 5, e conformemente alla procedura di cui all'articolo 10, paragrafo 2, può essere adottata una decisione che stabilisce le opportune modalità di svolgimento dell'ispezione a terra e le altre misure di sorveglianza, in particolare le misure applicabili ad un operatore specifico o agli operatori di un paese terzo specifico, in attesa dell'adozione da parte delle autorità competenti di tale paese terzo di misure correttive soddisfacenti.
4. La Commissione può adottare tutte le misure necessarie per cooperare con i paesi terzi ed offrire loro assistenza al fine di migliorarne le capacità di controllo della sicurezza dell'aviazione.

**▼M1****▼M3***Articolo 10*

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito ai sensi dell'articolo 12 del regolamento (CEE) n. 3922/91.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.
- I termini stabiliti all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE sono fissati a tre mesi.
3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 3 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.
4. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 *bis*, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.
5. Il comitato può essere inoltre consultato dalla Commissione in merito a qualsiasi altra questione relativa all'applicazione della presente direttiva.

**▼B***Articolo 11***Attuazione**

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente diret-



**▼B**

tiva anteriormente a 30 aprile 2006. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

**▼M3***Articolo 12*

La Commissione può modificare gli allegati della presente direttiva.

Tali misure intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 10, paragrafo 4.

**▼B***Articolo 13***Relazione**

Entro 30 aprile 2008 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione della presente direttiva, in particolare dell'articolo 9, prestando particolare attenzione agli sviluppi nella Comunità e nei consessi internazionali. La relazione può essere accompagnata da proposte di modifica della direttiva.

*Articolo 14***Entrata in vigore**

La presente direttiva entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

*Articolo 15*

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

**▼ B**

ALLEGATO I



(Autorità aeronautica nazionale) (Designazione)

(Stato)

**SAFA**

Rapporto tipo

<sup>1</sup> N: \_\_\_\_\_

<sup>2</sup> Fonte: ..... SR

<sup>3</sup> Data: ..... \_\_\_\_\_

<sup>4</sup> Luogo: ..... \_\_\_\_\_

<sup>5</sup> (Non usato)

<sup>6</sup> Operatore: ..... \_\_\_\_\_

<sup>7</sup> Numero COA (AOC):

<sup>8</sup> Stato: ..... \_\_\_\_\_

..... \_\_\_\_\_

<sup>9</sup> Rotta: da ..... \_\_\_\_\_

<sup>10</sup> Numero di volo: ..... \_\_\_\_\_

<sup>11</sup> Rotta: verso ..... \_\_\_\_\_

<sup>12</sup> Numero di volo: ..... \_\_\_\_\_

<sup>13</sup> Noleggiato dall'operatore: (\*) \_\_\_\_\_

<sup>14</sup> Stato del noleggiatore: ..... \_\_\_\_\_

(\*) (ove applicabile)

<sup>15</sup> Tipo di aeromobile ..... \_\_\_\_\_

<sup>16</sup> Marche di immatricolazione ..... \_\_\_\_\_

<sup>17</sup> Numero di costruzione ..... \_\_\_\_\_

<sup>18</sup> Equipaggio del volo: Stato di rilascio della licenza: ..... \_\_\_\_\_

<sup>19</sup> Osservazioni:

.....  
.....  
.....  
.....

<sup>20</sup> Azione intrapresa:

.....  
.....  
.....  
.....

<sup>21</sup> (Non usato)

<sup>22</sup> Nome del coordinatore nazionale ..... \_\_\_\_\_

<sup>23</sup> Firma ..... \_\_\_\_\_

▼ **M2***ALLEGATO II***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 1° 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,

▼ **M2**

- 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 <sup>(1)</sup>.

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.

<sup>(1)</sup> GU L 129 del 17.5.2006, pag. 10.

**▼ M2****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 1° 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.

**▼M2****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 adattare 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

**▼ M2**

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.

▼ **M2**

## Appendice 1

**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 operazione: \_\_\_\_\_

Rotta da: \_\_\_\_\_ Numero di volo: \_\_\_\_\_

Rotta verso: \_\_\_\_\_ Numero di volo: \_\_\_\_\_

Noleggiato 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:

- | Classe delle azioni adottate   | Descrizione dettagliata |
|--|-------------------------|
| <input type="checkbox"/> 3d) Divieto operativo immediato   | .....                   |
| <input type="checkbox"/> 3c) Aeromobile immobilizzato a terra dall'autorità aeronautica nazionale che effettua l'ispezione | .....                   |
| <input type="checkbox"/> 3b) Azioni correttive prima del volo  | .....                   |
| <input type="checkbox"/> 3a) Limitazione delle operazioni di volo dell'aeromobile  | .....                   |
| <input type="checkbox"/> 2) Informazioni all'autorità e all'esercente  | .....                   |
| <input type="checkbox"/> 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.



▼ **M2**

Autorità aeronautica nazionale (denominazione)

(Stato)

Codice della voce	Verificato	Osservazioni
<b>A. Cabina di pilotaggio</b>		
<b>Punti generali</b>		
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"/>
<b>Documentazione</b>		
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. COA 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"/>
<b>Dati di volo</b>		
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"/>
<b>Equipaggiamento di sicurezza</b>		
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. Torcia .....	19 <input type="checkbox"/>	19 <input type="checkbox"/>
<b>Equipaggio di condotta</b>		
20. Licenze dell'equipaggio di condotta .....	20 <input type="checkbox"/>	20 <input type="checkbox"/>
<b>Giornale di rotta/Giornale di bordo o equivalente</b>		
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. Notifica e rettifica delle carenze (compreso il giornale di bordo) .....	23 <input type="checkbox"/>	23 <input type="checkbox"/>
24. Ispezione <i>prevolo</i> .....	24 <input type="checkbox"/>	24 <input type="checkbox"/>
<b>B. Sicurezza/Cabina</b>		
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"/>

▼ **M2**

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



## Appendice 2:

## Modulo dell'attestato di ispezione

Attestato di ispezione					
Data:	Ora:	Luogo:			
Operatore:		Stato:	Numero COA:		
Rotta da:		Numero di volo:	Rotta verso:	Numero di volo:	
Tipo di volo:	Noleggiato dall'esercente:		Tipo di aeromobile:	Configurazione dell'aeromobile:	
Stato del noleggiatore:			Marca di immatricolazione:	Numero di costruzione:	
Stato/i che ha/hanno rilasciato le licenze all'equipaggio di condotta		Avviso di ricevimento (*)			
		Nome: .....		Firma: .....	
		Funzione: .....			
Verifica/Osservazioni		Verifica/Osservazioni		Verifica/Osservazioni	
<b>A Cabina di pilotaggio</b>		<b>Equipaggio di condotta</b>		<b>C Condizioni dell'aeromobile</b>	
1	Condizioni generali	20	Licenza dell'equipaggio di condotta	1	Condizioni esterne generali
2	Uscita di sicurezza	<b>Giornale di rotta/Giornale di bordo o equivalente</b>		2	Porta e portelli
3	Equiparatamente	21	Giornale di rotta o equivalente	3	Comandi di volo
<b>Documentazione</b>		22	Certificato di manutenzione	4	Ruote, pneumatici e freni
4	Manuali	23	Notifica e rettifica della carenza (compreso il giornale di bordo)	5	Pattini/galleggianti del carrello d'atterraggio
5	Checklist	24	Ispezione (prevolo)	6	Aloggiamento del carrello d'atterraggio
6	Carte di radionavigazione	<b>B Sicurezza/Cabina</b>		7	Gruppo propulsore e pecna
7	Equipaggiamento minimo (MEL)	1	Stato generale degli interni	8	Pale delle eliche
8	Certificato di immatricolazione	2	Postazione degli assistenti di volo e zona di risposto dell'equipaggio	9	Eliche, rotor (principali/coda)
9	Certificato acustico (se si applica)	3	Kit di pronto soccorso/Kit medico di emergenza	10	Istruzioni di sicurezza
10	COA o equivalente	4	Estintori portali	11	Danni evidenti non riparati
11	Licenza radio	5	Giubotti di salvataggio/Dispositivi di galleggiamento	12	Perdita
12	Certificato di aeronavigabilità	6	Condizione delle cintole di sicurezza e dei sedili	<b>D Carico</b>	
<b>Dato di volo</b>		7	Illuminazione e segnalazione delle uscite di sicurezza, torce	1	Condizioni generale dei compartimenti di carico
13	Preparazione di volo	8	Scivoli/Zattare di salvataggio (se richiesto), ELT	2	Merci pericolose
14	Piano di carico e di centraggio	9	Impianto d'ossigeno (cabina di pilotaggio e cabina passeggeri)	3	Sicurezza del carico a bordo
<b>Equipaggiamento di sicurezza</b>		10	Istruzioni di sicurezza	<b>E Puntti generali</b>	
15	Estintori portabili	11	Membri dell'equipaggio di cabina	1	Osservazione generali
16	Giubotti di salvataggio/dispositivi di	12	Accesso alle uscite di sicurezza		
17	Imbracatura	13	Sicurezza dei bagagli		
18	Equipaggiamento ad ossigeno	14	Numero di posti a sedere		
19	Torcia				
<b>Azione adottata</b>		<b>Voce osservazione/i</b>			
(3c) Aeromobile immobilizzato a terra dall'autorità aeronautica nazionale					
(3b) Azioni correttive prima dal volo					
(3a) Limitazione alle operazioni di volo dell'aeromobile					
(2) Informazioni all'autorità e all'esercente					
(1) Informazioni al comandante					
(0) Nessuna osservazione					
<b>Firma o numero degli ispettori</b>					
(*) La firma di un qualsiasi membro dell'equipaggio od un altro rappresentante dell'esercente soggette a ispezioni non implica in alcun modo l'accettazione delle risultanze, ma semplicemente che l'aeromobile è stato sottoposto a ispezione alla data e nel luogo indicati nel presente documento. 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»					