

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'articolo 80, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽²⁾,

previa consultazione del Comitato delle Regioni,

deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽³⁾, visto il progetto comune approvato dal comitato di conciliazione 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 ⁽⁴⁾ 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.
- (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.

⁽¹⁾ GU C 103 E del 30.4.2002, pag. 351..

⁽²⁾ GU C 241 del 7.10.2002, pag. 33.

⁽³⁾ 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.

⁽⁴⁾ GU C 65 del 4.3.1996, pag. 172.

- (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 ⁽¹⁾, 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 ⁽²⁾.
- (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 ⁽³⁾.
- (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.
- (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 Gbilterra. 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.

⁽¹⁾ GU L 145 del 31.5.2001, pag. 43.

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

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) «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 internazionali 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.

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.

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 e in conformità della procedura di cui all'articolo 10, paragrafo 2 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.

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.

2. Sulla base delle informazioni raccolte a norma del paragrafo 1 la Commissione, conformemente alla procedura di cui all'articolo 10, paragrafo 2, può adottare opportune misure per agevolare l'applicazione degli articoli 3, 4 e 5, provvedendo ad esempio a:

- redigere l'elenco delle informazioni da raccogliere;
- specificare il contenuto delle ispezioni a terra e le relative procedure;
- stabilire il formato per l'archiviazione e la diffusione dei dati;
- costituire o sostenere organismi idonei a gestire o utilizzare gli strumenti necessari per la raccolta e lo scambio delle informazioni.

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.

*Articolo 9***Divieti o condizioni per l'esercizio dell'attività**

Se uno Stato membro decide di vietare l'uso dei propri aeroporti ad un operatore specifico o agli operatori di uno specifico paese terzo o di vincolarne le operazioni a determinate condizioni, in attesa dell'adozione, da parte dell'autorità competente di tale paese terzo, di misure correttive soddisfacenti:

- a) lo Stato membro notifica alla Commissione le misure prese; la Commissione trasmette le informazioni agli altri Stati membri;
- b) la Commissione, in conformità della procedura di cui all'articolo 10, paragrafo 3, può formulare le raccomandazioni e prendere le misure che ritiene necessarie, e può, inoltre, prevedere l'estensione all'intero territorio comunitario delle misure menzionate alla lettera a), a seguito della presentazione di un progetto delle misure da adottare in conformità della procedura di cui all'articolo 10, paragrafo 2.

*Articolo 10***Procedura di comitato**

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.

Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato 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.

Articolo 13

Relazione

4. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.

5. Il comitato può essere inoltre consultato dalla Commissione in merito a qualsiasi altra questione relativa all'applicazione della presente direttiva.

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 11

Attuazione

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva anteriormente a 30 aprile 2006. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Articolo 14

Entrata in vigore

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.

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.

Articolo 12

Modificazione degli allegati

Gli allegati della presente direttiva possono essere modificati in conformità della procedura di cui all'articolo 10, paragrafo 2.

Fatto a Strasburgo, addì 21 aprile 2004.

Per il Parlamento europeo

Il Presidente

P. COX

Per il Consiglio

Il Presidente

D. ROCHE

ALLEGATO I



(Autorità aeronautica nazionale) (Designazione)

(Stato)

SAFA

Rapporto tipo

¹ N:

² Fonte: SR

³ Data:

⁴ Luogo:

⁵ (Non usato)

⁶ Operatore:

⁷ Numero COA (AOC):

⁸ Stato:

⁹ Rotta: da

¹⁰ Numero di volo:

¹¹ Rotta: verso

¹² Numero di volo:

¹³ Noleggiato dall'operatore: (*)

¹⁴ Stato del noleggiatore:

(*) (ove applicabile)

¹⁵ Tipo di aeromobile

¹⁶ Marche di immatricolazione

¹⁷ Numero di costruzione

¹⁸ Equipaggio del volo: Stato di rilascio della licenza:

¹⁹ Osservazioni:
.....
.....
.....
.....

²⁰ Azione intrapresa:
.....
.....
.....
.....

²¹ (Non usato)

²² Nome del coordinatore nazionale

²³ Firma

ALLEGATO II

- I. L'ispezione a terra dovrebbe riguardare tutto o in parte, a seconda del tempo a disposizione, gli aspetti indicati di seguito.
 1. Verifica della disponibilità e della validità dei documenti necessari per i voli internazionali, quali: certificato di immatricolazione, giornale di bordo, certificato di navigabilità, licenze dell'equipaggio, licenza radio, elenco dei passeggeri e delle merci.
 2. Verifica della conformità della composizione e delle qualifiche dell'equipaggio ai requisiti dell'allegato 1 e dell'allegato 6 della convenzione di Chicago (allegati ICAO).
 3. Verifica della documentazione operativa (dati di volo, piano di volo operativo, quaderno tecnico di bordo) e della preparazione del volo, necessaria per dimostrare che il volo è preparato conformemente all'allegato 6 della convenzione ICAO.
 4. Verifica della presenza a bordo degli elementi richiesti per la navigazione internazionale e del loro stato, conformemente all'allegato 6 della Convenzione ICAO:
 - certificato di operatore aereo,
 - certificato sulle emissioni acustiche e gassose,
 - manuale operativo (compresa la lista degli equipaggiamenti minimi) e manuale di volo,
 - equipaggiamenti di sicurezza,
 - equipaggiamenti di sicurezza in cabina,
 - equipaggiamenti necessari per lo specifico volo considerato, comprese le apparecchiature di radiocomunicazione e di radionavigazione
 - registratori dei dati di volo.
 5. Verifica dell'ininterrotta conformità delle condizioni dell'aeromobile e delle sue apparecchiature (compresi i danni e le riparazioni) alle norme dell'allegato 8 della convenzione ICAO.
- II. Dopo l'ispezione a terra, deve essere redatto un rapporto in cui figurino le informazioni standard generali sopra indicate, nonché un elenco degli elementi controllati, da cui risultino le carenze rilevate per ciascuno di essi e/o ogni eventuale osservazione che sia necessaria.



(Autorità aeronautica nazionale) (Designazione)

(Stato)

SAFA

Rapporto d'ispezione a terra

¹ N: _____

² Fonte: RI

³ Data: _____

⁴ Luogo: _____

⁵ Ora locale: ____:____

⁶ Operatore: _____

⁷ Numero COA (AOC): _____

⁸ Stato: _____

⁹ Rotta: da _____

¹⁰ Numero di volo: _____

¹¹ Rotta: verso _____

¹² Numero di volo: _____

¹³ Noleggiato dall'operatore (*) : ____

¹⁴ Stato del noleggiatore: _____

(*) (ove applicabile)

¹⁵ Tipo di aeromobile _____

¹⁶ Marche di immatricolazione _____

¹⁷ Numero di costruzione _____

¹⁸ Equipaggio del volo: Stato di rilascio della licenza: _____

¹⁹ Osservazioni:

Codice/Std/Osservazione

____ —

____ —

____ —

____ —

²⁰ Azione intrapresa:

.....

.....

.....

²¹ Nomi degli ispettori:

Il presente rapporto è un resoconto di quanto rilevato al momento dell'ispezione e non deve essere considerato come una prova che l'aeromobile è idoneo al volo previsto.

²² Nome del coordinatore nazionale

²³ Firma

Autorità aeronautica nazionale (*Designazione*)

(Stato)

| Elemento | Elemento verificato | Osservazioni |
|--|-----------------------------|-----------------------------|
| A. Cabina di pilotaggio | | |
| Aspetti generali | | |
| 1. Condizioni generali | 1 <input type="checkbox"/> | 1 <input type="checkbox"/> |
| 2. Uscita di 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. Lista dei controlli | 5 <input type="checkbox"/> | 5 <input type="checkbox"/> |
| 6. Carte di radionavigazione | 6 <input type="checkbox"/> | 6 <input type="checkbox"/> |
| 7. Lista degli equipaggiamenti minimi (MEL) | 7 <input type="checkbox"/> | 7 <input type="checkbox"/> |
| 8. Certificato di immatricolazione | 8 <input type="checkbox"/> | 8 <input type="checkbox"/> |
| 9. Certificato acustico (ove applicabile) | 9 <input type="checkbox"/> | 9 <input type="checkbox"/> |
| 10. Certificato di operatore aereo (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 navigabilità | 12 <input type="checkbox"/> | 12 <input type="checkbox"/> |
| Dati di volo | | |
| 13. Piano di volo operativo | 13 <input type="checkbox"/> | 13 <input type="checkbox"/> |
| 14. Distribuzione del carico | 14 <input type="checkbox"/> | 14 <input type="checkbox"/> |
| Equipaggiamenti di sicurezza | | |
| 15. Estintori portatili | 15 <input type="checkbox"/> | 15 <input type="checkbox"/> |
| 16. Giubbotti salvagente/dispositivo di galleggiamento | 16 <input type="checkbox"/> | 16 <input type="checkbox"/> |
| 17. Imbracatura | 17 <input type="checkbox"/> | 17 <input type="checkbox"/> |
| 18. Equipaggiamenti per l'ossigeno | 18 <input type="checkbox"/> | 18 <input type="checkbox"/> |
| 19. Luce lampeggiante | 19 <input type="checkbox"/> | 19 <input type="checkbox"/> |
| Equipaggio di volo | | |
| 20. Equipaggio di volo | 20 <input type="checkbox"/> | 20 <input type="checkbox"/> |
| Giornale di bordo/Quaderno tecnico di bordo o equivalente | | |
| 21. Giornale di bordo | 21 <input type="checkbox"/> | 21 <input type="checkbox"/> |
| 22. Dichiarazione di manutenzione | 22 <input type="checkbox"/> | 22 <input type="checkbox"/> |
| 23. Riparazione difetti differiti | 23 <input type="checkbox"/> | 23 <input type="checkbox"/> |
| 24. Ispezione prevolo | 24 <input type="checkbox"/> | 24 <input type="checkbox"/> |

| Elemento | Elemento verificato | Osservazioni |
|---|-----------------------------|-----------------------------|
| B. Sicurezza/Cabina | | |
| 1. Condizioni interne generali | 1 <input type="checkbox"/> | 1 <input type="checkbox"/> |
| 2. Sedile dell'assistente di volo | 2 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/> |
| 3. Cassetta di pronto soccorso/cassetta medica di urgenza | 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. Cinture di sicurezza | 6 <input type="checkbox"/> | 6 <input type="checkbox"/> |
| 7. Uscite di emergenza, illuminazione e segnalazione, torce | 7 <input type="checkbox"/> | 7 <input type="checkbox"/> |
| 8. Scivoli/zattere di salvataggio (conforme a normativa) | 8 <input type="checkbox"/> | 8 <input type="checkbox"/> |
| 9. Dotazioni di ossigeno (equipaggio e passeggeri) | 9 <input type="checkbox"/> | 9 <input type="checkbox"/> |
| 10. Istruzioni di sicurezza | 10 <input type="checkbox"/> | 10 <input type="checkbox"/> |
| 11. Numero sufficiente di membri di equipaggio di cabina | 11 <input type="checkbox"/> | 11 <input type="checkbox"/> |
| 12. Accesso alle uscite di emergenza | 12 <input type="checkbox"/> | 12 <input type="checkbox"/> |
| 13. Sicurezza dei bagagli a mano dei passeggeri | 13 <input type="checkbox"/> | 13 <input type="checkbox"/> |
| 14. Sufficiente capacità di posti a sedere | 14 <input type="checkbox"/> | 14 <input type="checkbox"/> |
| C. Condizioni dell'aeromobile | | |
| 1. Condizioni generali esterne | 1 <input type="checkbox"/> | 1 <input type="checkbox"/> |
| 2. Porte e portelli | 2 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/> |
| 3. Comandi di volo | 3 <input type="checkbox"/> | 3 <input type="checkbox"/> |
| 4. Ruote e pneumatici | 4 <input type="checkbox"/> | 4 <input type="checkbox"/> |
| 5. Carrello di atterraggio | 5 <input type="checkbox"/> | 5 <input type="checkbox"/> |
| 6. Alloggiamento del carrello | 6 <input type="checkbox"/> | 6 <input type="checkbox"/> |
| 7. Presa d'ammissione d'aria e ugello di scarico | 7 <input type="checkbox"/> | 7 <input type="checkbox"/> |
| 8. Pale del compressore | 8 <input type="checkbox"/> | 8 <input type="checkbox"/> |
| 9. Eliche | 9 <input type="checkbox"/> | 9 <input type="checkbox"/> |
| 10. Riparazioni evidenti | 10 <input type="checkbox"/> | 10 <input type="checkbox"/> |
| 11. Danni evidenti da riparare | 11 <input type="checkbox"/> | 11 <input type="checkbox"/> |
| 12. Perdite | 12 <input type="checkbox"/> | 12 <input type="checkbox"/> |
| D. Carico | | |
| 1. Condizioni generali della stiva merci | 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"/> |