

DIRETTIVE

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

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 ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 12,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 2004/36/CE adotta un approccio armonizzato per l'applicazione efficace delle norme internazionali di sicurezza all'interno della Comunità armonizzando le norme e le procedure applicabili alle ispezioni a terra di aeromobili di paesi terzi che atterrano in aeroporti situati negli Stati membri. La direttiva impone agli Stati membri di effettuare, seguendo una procedura armonizzata, ispezioni a terra degli aeromobili di paesi terzi che atterrano in uno qualsiasi dei loro aeroporti aperti al traffico aereo internazionale, nonché di partecipare alla rilevazione e allo scambio di informazioni sulle ispezioni a terra effettuate.
- (2) In precedenza, gli obblighi comunitari che incombono agli Stati membri a norma della direttiva 2004/36/CE potevano essere assolti in gran parte attraverso la partecipazione volontaria degli Stati membri al programma di valutazione della sicurezza degli aeromobili stranieri (*Safety Assessment of Foreign Aircraft* — SAFA) avviato nel 1996 dalla Conferenza europea dell'aviazione civile (ECAC) e la cui gestione era affidata alle autorità aeronautiche comuni (*Joint Aviation Authorities* — JAA).
- (3) Dal 1° gennaio 2007 il programma SAFA è diventato di competenza esclusiva della Comunità ed è ora gestito dalla Commissione, assistita dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA), conformemente al regolamento (CE) n. 768/2006 della Commissione, del 19 maggio

2006, recante attuazione della direttiva 2004/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sulla sicurezza degli aeromobili di paesi terzi che utilizzano aeroporti comunitari e relativo alla gestione del sistema informativo ⁽²⁾.

- (4) È opportuno che il programma SAFA sia completato con misure appropriate volte a garantire norme comuni per l'esecuzione delle ispezioni a terra, sotto forma, ad esempio, di un manuale per le ispezioni a terra.
- (5) L'allegato II della direttiva 2004/36/CE contiene solo criteri estremamente generali, dato che al momento della sua adozione la JAA pubblicava e aggiornava periodicamente le procedure e gli orientamenti tecnici dettagliati, che poi venivano attuati su base volontaria dagli Stati che partecipano al programma SAFA.
- (6) Tenuto conto del trasferimento del programma SAFA alla Comunità e della sempre maggiore importanza attribuita dalla Commissione ai risultati delle ispezioni a terra condotte nell'ambito di tale programma al momento di stabilire quali vettori inserire nell'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a divieto istituito a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2005, relativo all'istituzione di un elenco comunitario di vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità e alle informazioni da fornire ai passeggeri del trasporto aereo sull'identità del vettore aereo effettivo e che abroga l'articolo 9 della direttiva 2004/36/CE, si ritiene necessario specificare gli elementi fondamentali del manuale per lo svolgimento delle ispezioni a terra.
- (7) Gli elementi fondamentali del manuale costituiscono le norme essenziali per l'efficace effettuazione delle ispezioni a terra ed è pertanto opportuno che siano integrati, nel più breve tempo possibile, nell'allegato II della direttiva 2004/36/CE che stabilisce la procedura per l'esecuzione delle ispezioni a terra, in particolare a seguito del trasferimento del programma SAFA tra le competenze esclusive della Comunità.

⁽¹⁾ GU L 143 del 30.4.2004, pag. 76. Direttiva modificata dal Regolamento (CE) n. 2111/2005 (GU L 344 del 27.12.2005, pag. 15).

⁽²⁾ GU L 134 del 20.5.2006, pag. 16.

- (8) L'AESA ha presentato una proposta di modifica dell'allegato II della direttiva 2004/36/CE conformemente a quanto disposto dall'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 768/2006 della Commissione.
- (9) Occorre pertanto modificare di conseguenza la direttiva 2004/36/CE.
- (10) Le misure di cui alla presente direttiva sono conformi al parere del comitato istituito dall'articolo 12 del regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio ⁽¹⁾,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Modifica della direttiva 2004/36/CE

L'allegato II della direttiva 2004/36/CE è sostituito dal testo dell'allegato della presente direttiva.

Articolo 2

Materiale esplicativo

Quando elabora il materiale esplicativo di cui all'allegato della presente direttiva che gli Stati membri devono attuare, l'Agenzia europea per la sicurezza aerea stabilisce una procedura trasparente per la consultazione degli Stati membri, in base alle competenze disponibili presso le autorità aeronautiche degli Stati membri e coinvolgendo, se necessario, esperti riconosciuti pro-

venienti dalle parti interessate. A tal fine, l'AESA può istituire un gruppo di lavoro.

Articolo 3

Attuazione

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari o amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva, entro sei mesi dalla sua entrata in vigore.

Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Articolo 4

Entrata in vigore

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

Articolo 5

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il 16 aprile 2008.

Per la Commissione

Jacques BARROT

Vicepresidente

⁽¹⁾ GU L 373 del 31.12.1991, pag. 4. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1).

ALLEGATO

«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,
- 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 ⁽¹⁾.

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.

⁽¹⁾ GU L 129 del 17.5.2006, pag. 10.

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.

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 risonanza 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.

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*: | _____ |
| * (<i>se del caso</i>) | | | |
| 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*: | _____ | | |
| * (<i>se del caso</i>) | | | |

Risultanze:

| Codice / Norma / Rif. / Categoria / Risultanza | Descrizione dettagliata |
|--|-------------------------|
| ____ - ____ - ____ - ____ - _____ | |
| ____ - ____ - ____ - ____ - _____ | |
| ____ - ____ - ____ - ____ - _____ | |
| ____ - ____ - ____ - ____ - _____ | |

- | 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.

Autorità aeronautica nazionale (denominazione)

(Stato)

| 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. 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"/> |
| 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. Torcia | 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. 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. 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. Pattini/gallezzanti 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, rotor (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"/> |

Appendice 2:

Modulo dell'attestato di ispezione

| Attestato di ispezione | | | | | | | | | |
|---|--|----------------------------|--|--|---------------------|-------------------------|---|---------------------------------|---|
| Data: | | Ora: | | Luogo: | | | | | |
| Operatore: | | | | Stato: | | Numero COA: | | | |
| Rotte da: | | Numero di volo: | | Rotte 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 | | |
| A Cabina di pilotaggio | | | Equipaggio di condotta | | | | C Condizioni dell'aeromobile | | |
| 1 | Condizioni generali | | 20 | Licenza dell'equipaggio di condotta | | 1 | Condizioni esterne generali | | |
| 2 | Uscita di sicurezza | | Giornale di rotta/Giornale di bordo o equivalente | | | | 2 | Porta e portelli | |
| 3 | Equiparatamente | | | | | | 21 | Giornale di rotta o equivalente | |
| Documentazione | | | 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 Sicurezza/Cabina | | | 7 | Gruppo propulsore e pecna | | |
| 7 | Equipaggiamento minimo (MEL) | | | | | 1 | Stato generale degli interni | | 8 |
| 8 | Certificato di immatricolazione | | 2 | Postazione degli assistenti di volo e zona di risposto dell'equipaggio | | 9 | Eliche, rotor (principal/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 | | D Carico | | | |
| Dato di volo | | | 7 | Illuminazione e segnalazione delle uscite di sicurezza, torce | | | | | 1 |
| 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 | | |
| Equipaggiamento di sicurezza | | | 10 | Istruzioni di sicurezza | | E Punti generali | | | |
| 15 | Estintori portabili | | 11 | Membri dell'equipaggio di cabina | | | | | 1 |
| 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 | | | | | | | | |
| Azione adottata | | | Voce osservazione/i | | | | | | |
| (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 | | | | | | | | | |
| Firma o numero degli ispettori | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| <p>(*) 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»</p> | | | | | | | | | |