



CIRCOLARE

SERIE GENERALE

Data: 19/12/2008

GEN-03

GESTIONE ED ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA SAFA

L'appartenenza di una Circolare ad una serie specifica è rappresentativa della materia in essa prevalentemente trattata. L'applicabilità o meno della Circolare ai diversi soggetti (operatori, gestori aeroportuali, etc.) deve essere tuttavia desunta dai contenuti di essa..

INDICE

1.	PREMESSA E SCOPO	4
2.	NORMATIVA DI RIFERIMENTO	6
3.	TERMINOLOGIA	6
4.	CAMPO DI APPLICAZIONE	6
5.	LE ISPEZIONI DI RAMPA	7
6.	QUALIFICAZIONE DEL PERSONALE	7
7.	PIANIFICAZIONE DELLE ISPEZIONI DI RAMPA.....	7
8.	EFFETTUAZIONE DELLE ISPEZIONI DI RAMPA.....	8
9.	CATEGORIZZAZIONE DEI RILIEVI	9
10.	“FOLLOW UP” - AZIONI DA ADOTTARE.....	10
11.	RACCOLTA E SCAMBIO DELLE INFORMAZIONI.....	12
12.	GESTIONE DEL PROGRAMMA SAFA A LIVELLO COMUNITARIO	12
13.	IL PROGRAMMA SAFA E LA LISTA COMUNITARIA DEI VETTORI SOGGETTI AD UN DIVIETO OPERATIVO NELLA COMUNITÀ EUROPEA	13
14.	DECORRENZA.....	15

1. PREMESSA E SCOPO

Gli Standard tecnici e le Pratiche Raccomandate per l'aviazione civile internazionale sono contenuti nei diciotto allegati tecnici (Annessi) alla Convenzione di Chicago del 7 dicembre 1944 che ha istituito l'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale (ICAO).

I singoli Stati, firmatari della Convenzione, sono responsabili di assicurare che gli aeromobili registrati nel registro nazionale e i vettori che li operano si conformino agli standard tecnici minimi della Convenzione. A tale scopo gli Stati devono istituire un efficace sistema di certificazione e di sorveglianza sulle condizioni di sicurezza del volo.

Le attività di volo di operatori aerei appartenenti ad uno degli Stati aderenti all'ICAO, svolte in uno degli altri Stati aderenti, sono consentite da quest'ultimo sulla base dell'art. 33 della Convenzione di Chicago che stabilisce:

“i certificati di navigabilità, attestazioni di idoneità e le licenze emesse o convalidate dallo Stato contraente nel quale è registrato l'aeromobile, sono riconosciute valide dagli altri Stati contraenti a condizione che i requisiti sotto i quali i certificati e le licenze siano emesse o convalidate sono uguali o superiori agli standard minimi che possono essere stabiliti di volta in volta in base alla Convenzione”.

A norma di quanto sopra lo Stato Italiano, nel riconoscere la validità delle certificazioni di navigabilità, delle attestazioni di idoneità e delle licenze aeronautiche emesse dalle autorità dell'aviazione civile degli Stati aderenti all'ICAO, presuppone l'adozione da parte di detti Stati degli standard contenuti negli Annessi alla Convenzione di Chicago nonché l'attuazione di un efficace sistema di sorveglianza sulla sicurezza aeronautica ed il rispetto di tali standard da parte dei possessori delle certificazioni e licenze.

Peraltro la stessa Convenzione nel definire il contesto in cui può avvenire il riconoscimento delle certificazioni e delle licenze, prevede anche alcune misure di salvaguardia a beneficio della regolarità e sicurezza del trasporto aereo operato nel proprio territorio da vettori di uno Stato estero. Rientrano in tali misure le previsioni contenute nell'articolo 16 della convenzione che stabilisce:

“la competente Autorità di uno Stato contraente ha il diritto di sottoporre a verifica, senza provocare ingiustificato ritardo, gli aeromobili di un altro Stato contraente all'atterraggio o al decollo, e di ispezionare i certificati e gli altri documenti prescritti dalla Convenzione”.

Nell'ambito nazionale italiano, tali previsioni sono riprese all'art. 801 del Codice della Navigazione ove si afferma che “ENAC effettua visite di controllo sugli aeromobili in base ai programmi nazionali e comunitari e verifica i documenti di bordo obbligatori”.

L'esperienza maturata a livello internazionale, anche a seguito delle indagini su incidenti aerei, ha evidenziato che talvolta la conformità agli standard internazionali ICAO è inadeguata e che non tutti gli Stati membri dell'ICAO assicurano una soddisfacente attuazione della sorveglianza della sicurezza del volo.

Sono state pertanto attivate iniziative da parte della stessa ICAO e di alcune autorità nazionali dell'aviazione civile, mirate a verificare il rispetto degli standard tecnici da parte dei vari stati contraenti, nonché pratiche ispettive in accordo sopra richiamato articolo 16 della Convenzione.

Nell'ambito europeo, nel 1996 per iniziativa della Conferenza Europea dell'Aviazione Civile (ECAC) è stato istituito un programma di ispezioni di rampa sugli aeromobili dei vettori esteri denominato Safety Assessment of Foreign Aircraft (SAFA) che successivamente nel 2004 è stato adottato in ambito comunitario con la Direttiva 2004/36/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio sulla sicurezza degli aeromobili di paesi terzi che utilizzano aeroporti comunitari.

La Direttiva 2004/36/CE è stata recepita nel sistema normativo nazionale con il Decreto Legislativo n. 192 del 6 novembre 2007.

In tale ambito l'ENAC sviluppa e mette in atto il programma di ispezioni di rampa sugli aeromobili immatricolati all'estero attenendosi alle modalità previste nella Direttiva 2004/36/CE ed attenendosi alle indicazioni operative provenienti dalla Commissione Europea, dagli Stati dell'Unione europea e dall'Agenzia europea della sicurezza aerea (EASA).

A riguardo, la Direttiva 2008/49/CE della Commissione del 16 aprile 2008 modifica l'allegato II della Direttiva 2004/36/CE definendo gli elementi essenziali del Manuale delle procedure SAFA, una nuova versione della relazione dell'ispezione a terra e un modulo dell'attestato di ispezione.

La presente circolare, oltre a descrivere le varie fasi della gestione a livello nazionale del Programma SAFA e le interrelazioni con il Regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento Europeo e del Consiglio relativo all'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a divieto operativo (c.d. lista nera comunitaria), definisce come si attua in ambito nazionale la direttiva 2008/49/CE, in attesa del recepimento della stessa con gli strumenti normativi previsti dalla legislazione nazionale.

La circolare ha inoltre lo scopo di informare tutti i vettori esteri operanti in Italia sullo svolgimento delle ispezioni di rampa del Programma SAFA nel territorio nazionale e sulle azioni conseguenti alle ispezioni.

2. NORMATIVA DI RIFERIMENTO

- Convenzione di Chicago del 7 dicembre 1944
- Codice della Navigazione
- Direttiva 2004/36/CE
- Regolamento CE 2111/2005
- Regolamento CE 473/2006
- Regolamento CE 474/2006 e successivi aggiornamenti
- Regolamento CE 736/2006
- Regolamento CE 768/2006
- Decreto Legislativo 6 novembre 2007, n. 192
- Regolamento CE 216/2008
- Regolamento CE 351/2008
- Direttiva 2008/49/CE

3. TERMINOLOGIA

- a) fermo: il divieto ufficiale imposto ad un aeromobile di lasciare un aeroporto e l'adozione delle misure a tale 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, effettuato conformemente ai contenuti ed alle procedure di cui all'Allegato della Direttiva 2008/49/CE (che aggiorna l'Allegato II della Direttiva 2004/36/CE) e successive modificazioni;
- d) aeromobile di Paese terzo: un aeromobile che non e' soggetto alla sorveglianza da parte della autorità competente di uno degli stato membri.

4. CAMPO DI APPLICAZIONE

La presente Circolare si applica agli aeromobili immatricolati in Paesi terzi che:

- a) sono utilizzati da vettori esteri comunitari e non comunitari;
- b) atterrano in un aeroporto situato in territorio italiano;
- c) hanno un peso massimo al decollo uguale o superiore a 5700 kg ed effettuano trasporto commerciale.

Possono inoltre essere soggetti alle ispezioni a terra di cui al paragrafo seguente anche gli aeromobili immatricolati in Paesi membri dell'Unione europea.

Non sono soggetti alle ispezioni a terra gli aeromobili di Stato, di cui all'articolo 744 del codice della navigazione o di Paesi esteri.

5. LE ISPEZIONI DI RAMPA

Per ispezione a terra, o ispezione di rampa, si intende la verifica delle condizioni di rispondenza di un aeromobile alle norme internazionali della sicurezza aeronautica nel corso del transito dell'aeromobile presso un aeroporto, mediante controlli documentali, delle condizioni tecniche generali, dei danneggiamenti e delle anomalie esterne dell'aeromobile e della presenza ed efficienza dei principali equipaggiamenti per la navigazione aerea e per la sicurezza dei passeggeri e del carico.

Le norme internazionali di sicurezza di riferimento sono quelle contenute negli Allegati tecnici alla Convenzione di Chicago e le European Regional Supplementary Procedures, sempre emesse dall'ICAO. Inoltre, in occasione dell'ispezione si verifica, ove possibile, anche la conformità alle norme prescritte dal costruttore dell'aeromobile.

Ogni non conformità alle norme di riferimento e/o alle prescrizioni del costruttore costituisce un rilievo che va adeguatamente classificato e registrato, come riportato al paragrafo 9.

L'ispezione di rampa non ha, e non può avere, lo scopo di determinare le condizioni di navigabilità dell'aeromobile, che sono attestate dal certificato di navigabilità dello stesso, della cui validità e' responsabile lo Stato di immatricolazione dell'aeromobile, a meno di evidenti anomalie che ne inficino le condizioni di navigabilità e ne facciano pertanto decadere automaticamente il relativo certificato.

6. QUALIFICAZIONE DEL PERSONALE

Le ispezioni di rampa nell'ambito del Programma SAFA sono effettuate da ispettori dell'ENAC in possesso delle conoscenze necessarie nel settore oggetto dell'ispezione, che coprono obbligatoriamente gli aspetti tecnici, operativi e di navigabilità, qualora siano sottoposte a verifica tutte le voci dell'elenco dei controlli previsti.

I criteri di qualificazione, le necessità in materia di addestramento, l'esperienza richiesta, le modalità di rilascio e mantenimento della qualifica degli ispettori SAFA sono definiti dall'ENAC in apposita procedura operativa, nel rispetto di quanto stabilito dalla Direttiva 2008/49/CE.

7. PIANIFICAZIONE DELLE ISPEZIONI DI RAMPA

L'ENAC sviluppa e mette in atto un programma annuale di ispezioni di rampa avente ad oggetto gli aeromobili di cui al precedente paragrafo 4. Il programma è aggiornato ogni quattro mesi sulla base dei risultati delle ispezioni effettuate e delle indicazioni provenienti

dalla Commissione europea, dagli Stati dell'Unione europea e dall'Agenzia europea della sicurezza aerea.

Le ispezioni di rampa vengono effettuate con particolare sollecitudine nel caso in cui:

a) le informazioni disponibili lasciano presumere carenze di manutenzione o evidenti danni o difetti;

b) sono state segnalate manovre anomale dopo l'ingresso nello spazio aereo nazionale, tali da sollevare serie preoccupazioni per la sicurezza;

c) una precedente ispezione di rampa ha rivelato carenze tali da far sorgere seri dubbi circa la conformità dell'aeromobile alle norme internazionali di sicurezza e l'ENAC non ha evidenze che le carenze siano state corrette;

d) le informazioni disponibili dimostrano che le autorità competenti del paese di immatricolazione potrebbero non esercitare un corretto controllo della sicurezza;

e) le informazioni raccolte ai sensi del paragrafo 9 lasciano presumere che l'operatore aereo possa avere problemi di sicurezza ovvero una precedente ispezione a terra di un aeromobile usato dallo stesso operatore ha rivelato carenze nelle condizioni di sicurezza.

Quando non sussistano particolari sospetti, l'ENAC effettua le ispezioni a terra secondo una procedura di campionatura, conformemente al diritto comunitario ed internazionale. La procedura è messa in atto in modo non discriminatorio.

8. EFFETTUAZIONE DELLE ISPEZIONI DI RAMPA

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.

Prima di iniziare la parte dell'ispezione 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 l'ispezione se non, in casi particolari, limitandola alla parte relativa al controllo visivo dell'esterno dell'aeromobile.

Le finalità principali dell'ispezione sono:

- esame a vista dell'aeromobile, secondo le proprie specifiche conoscenze tecniche ed operative, per il rilievo di carenze e anomalie evidenti;

- accertamento, per quanto possibile, della rispondenza dell'aeromobile, del suo equipaggio e dell'esercente agli standard degli Annessi ICAO applicabili;

- verifica dei documenti di bordo e delle certificazioni dell'operatore, dell'aeromobile e dell'equipaggio.

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 l'ispezione di rampa, occorre scegliere le voci che saranno sottoposte a ispezione, in conformità con gli obiettivi del Programma SAFA comunitario.

Nell'effettuare le ispezioni, il personale dell'ENAC incaricato limita entro margini ragionevoli gli eventuali ritardi imposti all'aeromobile ispezionato.

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.

Le voci da sottoporre a ispezione sono selezionate tra quelle riportate nel Modulo di Relazione di Ispezione SAFA che contiene 54 voci in totale ed è conforme all'Appendice 1 dell'Allegato della Direttiva 2008/49/CE (ved. Allegato 1 della presente Circolare).

L'ispezione e gli eventuali rilievi devono essere riportati nel Modulo di Relazione di Ispezione SAFA, al termine dell'ispezione stessa.

Il Modulo di Relazione di Ispezione deve poi essere inserito nella Banca Dati centralizzata SAFA nel più breve tempo possibile e, comunque, non oltre 15 giorni dopo l'effettuazione dell'ispezione, anche nel caso in cui l'ispezione non ha dato luogo ad alcun rilievo.

Ad ogni voce da sottoporre a ispezione è associata una descrizione dettagliata che specifica la finalità e il metodo dell'ispezione. Tali descrizioni dettagliate sono elaborate e pubblicate dall'EASA come materiale esplicativo e modificate, se del caso, per adattarli alle norme in materia più recenti.

9. CATEGORIZZAZIONE DEI RILIEVI

Per ogni voce d'ispezione sono definite come rilievi tre categorie di possibili deviazioni dalle norme pertinenti stabilite al paragrafo 5. I rilievi sono suddivisi nelle seguenti categorie:

- **categoria 1:** un rilievo avente una scarsa influenza sulla sicurezza,
- **categoria 2:** un rilievo avente una significativa influenza sulla sicurezza,
- **categoria 3:** un rilievo avente una grande influenza sulla sicurezza.

Le istruzioni sulla suddivisione in categorie dei rilievi sono elaborate e pubblicate dall'EASA come materiale esplicativo dettagliato e modificate, se del caso, per adattarle al progresso tecnico e scientifico nel settore.

In relazione alle diverse categorie dei rilievi possono essere intraprese diverse azioni (fase di "follow up" del Programma SAFA).

10. "FOLLOW UP" - AZIONI DA ADOTTARE

Al termine dell'ispezione SAFA deve essere compilato un attestato d'ispezione comprendente almeno gli elementi indicati nell'Allegato 2 alla presente Circolare 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.

Sulla base della suddivisione dei rilievi in categorie sono state definite alcune azioni di follow-up da adottare.

Le relazioni tra la categoria dei rilievi e le azioni da intraprendere sono definite in classi di azioni e saranno sviluppate e pubblicate dall'EASA sotto forma di materiale esplicativo dettagliato.

10.1 Azione di classe 1: questa azione consiste nel fornire informazioni circa i risultati dell'ispezione 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, mediante comunicazione orale e consegna dell'attestato di ispezione; un'azione di classe 1 è adottata dopo ogni ispezione.

10.2 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 a fronte dei rilievi emersi;
- 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.

L'ENAC trasmette all'EASA una relazione mensile sullo stato delle azioni che ha adottato in seguito alle ispezioni a terra.

Un'azione di classe 2 è adottata dopo ogni ispezione che ha dato luogo a rilievi di categoria 2 o 3.

10.3 Azione di classe 3: un'azione di classe 3 è adottata dopo ogni ispezione che ha dato luogo ad un rilievo 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: è richiesta quando gli ispettori incaricati ritengono che, in seguito alle carenze rilevate nel corso dell'ispezione, l'aeromobile può decollare soltanto osservando alcune limitazioni operative;
- 2) *classe 3b* — Azioni correttive prima del volo: è richiesta dagli ispettori incaricati quando l'ispezione di rampa mette in evidenza carenze che impongono di adottare una o più azioni correttive prima del volo previsto;
- 3) *classe 3c* — Divieto alla partenza: l'ENAC vieta la partenza di un aeromobile (art. 802 del Codice della Navigazione) quando, in seguito ai rilievi di categoria 3 (gravi, tali cioè da inficiare la validità del certificato di navigabilità), è certo che l'esercente dell'aeromobile non adotterà le misure correttive necessarie prima del decollo, e ciò comporta un pericolo immediato per la sicurezza dell'aeromobile e dei suoi occupanti. In questo caso gli ispettori incaricati redigono il Modulo di Relazione di ispezione e ne danno copia al responsabile della Direzione Aeroportuale che vieta la partenza dell'aeromobile fino a quando le carenze non siano state eliminate. Del divieto alla partenza vengono informate immediatamente le autorità competenti dell'esercente interessato e dello Stato d'immatricolazione dell'aeromobile in questione. Qualora le carenze non possano essere eliminate nell'aeroporto in cui è avvenuta l'ispezione, può rendersi necessario un volo di posizionamento, senza carico pagante, fino alla base di manutenzione: in tal caso il divieto alla partenza è revocato solo quando l'operatore ha ottenuto il permesso dagli Stati che saranno sorvolati durante il volo in questione.
- 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. In tal caso va data immediata attuazione a quanto previsto dagli Artt. 6 dei Regolamenti (CE) 2111/2005 e (CE) 473/2006 (informazione alla Commissione).

11. RACCOLTA E SCAMBIO DELLE INFORMAZIONI

L'immissione dei Moduli di Relazione di ispezione SAFA nella Banca Dati europea consente l'accesso alle informazioni relative a tutti gli Stati Membri ed a quelli partecipanti al Programma SAFA, in base ad un accordo firmato con l'EASA.

Per quanto riguarda la tutela della riservatezza delle informazioni si fa riferimento al D.lgs. 6 novembre 2007, n. 192, art. 7.

12. GESTIONE DEL PROGRAMMA SAFA A LIVELLO COMUNITARIO

La gestione complessiva del Programma SAFA a partire dal 1 gennaio 2007 è di competenza dell'EASA in base al Regolamento CE 768/2006.

L'EASA gestisce e attua gli strumenti e le procedure necessari per la raccolta e lo scambio:

- 1) delle informazioni definite agli articoli 3, 4 e 5 della Direttiva 2004/36/CE,
- 2) delle informazioni fornite dai paesi terzi o dalle organizzazioni internazionali con i quali la Comunità ha concluso appositi accordi o da organizzazioni con le quali l'Agenzia europea per la sicurezza aerea ha concluso appositi accordi a norma dell'articolo 27, paragrafo 2, del Regolamento (CE) n. 216/2008.

La gestione comprende i seguenti compiti:

- 1) raccogliere dagli Stati membri dati relativi ad informazioni in materia di sicurezza sugli aeromobili che utilizzano aeroporti comunitari;
- 2) sviluppare, mantenere e aggiornare regolarmente una Banca Dati centralizzata contenente:
 - a) tutte le informazioni che gli Stati membri sono tenuti a raccogliere e trasmettere ai sensi degli articoli 3, 4 e 5 della Direttiva 2004/36/CE,
 - b) qualsiasi altra informazione pertinente relativa alla sicurezza aerea degli aeromobili e degli operatori aerei;
- 3) apportare le modifiche e i miglioramenti necessari alla Banca Dati centralizzata;
- 4) analizzare le informazioni contenute nella Banca Dati centralizzata e le altre informazioni pertinenti relative alla sicurezza degli aeromobili e degli operatori aerei e, sulla base di queste informazioni:
 - a) consigliare la Commissione e le autorità competenti degli Stati membri circa le misure da adottare immediatamente e la relativa politica di accompagnamento;
 - b) comunicare gli eventuali problemi in materia di sicurezza alla Commissione ed alle autorità competenti degli Stati membri;

c) proporre azioni coordinate alla Commissione e alle autorità competenti degli Stati membri, ove ciò sia necessario per motivi di sicurezza, e garantire il coordinamento di tali azioni sul piano tecnico;

5) garantire il collegamento con altre istituzioni e organismi europei, le organizzazioni internazionali e le autorità aeronautiche nazionali per quanto riguarda gli scambi di informazioni;

6) consigliare la Commissione sullo sviluppo e sulla strategia futuri del sistema SAFA comunitario.

13. IL PROGRAMMA SAFA E LA LISTA COMUNITARIA DEI VETTORI SOGGETTI AD UN DIVIETO OPERATIVO NELLA COMUNITÀ EUROPEA

Il Regolamento (CE) 2111/2005 stabilisce, tra l'altro, le norme sulla definizione e pubblicazione di un elenco comunitario, basato su criteri comuni, dei vettori aerei che per motivi di sicurezza sono soggetti a un divieto operativo nella Comunità.

Le decisioni su un'azione a livello comunitario vengono prese in base al merito di ciascun singolo caso, per cui un vettore o tutti i vettori certificati in un medesimo Stato possono essere soggetti ad un'azione a livello comunitario.

Nel vagliare l'opportunità di divieto totale o parziale di un vettore aereo, si valuta se esso rispetti le norme di sicurezza pertinenti, tenendo conto di criteri comuni, riportati nell'Allegato al Regolamento (alcuni dei quali fanno riferimento ad informazioni acquisite in base all'effettuazione di ispezioni ed alla fase di "follow up" del Programma SAFA) e che di seguito si riportano:

1. Gravi e comprovate carenze per quanto riguarda la sicurezza del vettore aereo:

a) rapporti indicanti gravi carenze in materia di sicurezza, o mancanze continuate da parte del vettore nel porre rimedio alle carenze rilevate dalle ispezioni a terra effettuate nell'ambito del Programma SAFA precedentemente comunicate al vettore,

b) gravi carenze in materia di sicurezza, individuate nell'ambito delle disposizioni relative alla raccolta di informazioni di cui all'articolo 3 della Direttiva 2004/36/CE sulla sicurezza degli aeromobili di paesi terzi,

c) divieto operativo imposto ad un vettore da parte di un paese terzo a motivo di carenze comprovate in relazione alle norme internazionali in materia di sicurezza,

d) informazioni circostanziate relative a un incidente o ad un inconveniente grave, indicanti carenze sistemiche latenti in materia di sicurezza.

2. Mancanza di capacità e/o volontà di un vettore aereo di porre rimedio alle carenze in materia di sicurezza, dimostrata da:

a) mancanza di trasparenza o di una comunicazione adeguata e tempestiva da parte di un vettore aereo in seguito ad una richiesta d'informazioni dell'autorità di aviazione civile di uno Stato membro riguardo alla sicurezza della sua attività,

b) piano d'azione correttivo inadeguato o insufficiente presentato in seguito al rilevamento di una grave carenza in materia di sicurezza.

3. Mancanza di capacità e/o volontà delle autorità responsabili della supervisione di un vettore aereo di porre rimedio alle carenze in materia di sicurezza, dimostrata da:

a) mancanza di cooperazione con l'autorità di aviazione civile di uno Stato membro da parte delle autorità competenti di un altro Stato, nel caso in cui siano emerse preoccupazioni circa la sicurezza dell'attività di un vettore al quale sia stata rilasciata una licenza o certificazione in quello Stato,

b) insufficiente capacità delle autorità responsabili della supervisione regolamentare del vettore di attuare e far rispettare le norme di sicurezza pertinenti. Occorre tenere conto in particolare degli elementi seguenti:

- ispezioni e relativi piani d'azione correttivi stabiliti in conformità del Programma ispettivo universale di monitoraggio della sicurezza dell'ICAO (USOAP) o di una norma comunitaria applicabile;

- se l'autorizzazione ad operare o il permesso tecnico di qualunque vettore aereo sotto la sorveglianza di quello Stato sia precedentemente stato rifiutato o revocato da un altro Stato;

- il certificato dell'operatore aereo non è stato rilasciato dall'autorità competente dello Stato in cui il vettore ha la sua sede principale di attività;

c) insufficiente capacità delle autorità competenti dello Stato in cui l'aeromobile utilizzato dal vettore aereo è registrato di sorvegliare l'aeromobile utilizzato dal vettore, in conformità degli obblighi derivanti dalla Convenzione di Chicago.



14. DECORRENZA

La presente Circolare entra in vigore dalla data della sua pubblicazione.

Il Direttore Generale
Com.te Silvano Manera

Allegato 1: Modulo di ispezione SAFA

Allegato 2 : Modulo di attestazione dell'ispezione SAFA



Ente Nazionale Aviazione Civile

ITALIA

SAFA

Relazione di ispezione a terra

N. _____

Fonte:	RI (ispezione a terra)		
Data:	____.____.____	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:	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.

Cocliste 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/galleggianti 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"/>

