



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 26.11.2002
COM(2002) 664 definitivo

2002/0014 (COD)

Proposta modificata di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

sulla sicurezza degli aeromobili di paesi terzi che utilizzano aeroporti comunitari

(presentata dalla Commissione in applicazione dell'articolo 250, paragrafo 2 del trattato CE)

RELAZIONE

Il 14 gennaio 2002 la Commissione ha trasmesso al Consiglio e al Parlamento europeo la sua proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla sicurezza degli aeromobili di paesi terzi che utilizzano aeroporti comunitari (COM(2002) 8 def. - 2002/0014(COD)).

Il Comitato economico e sociale ha espresso parere favorevole in data 17 luglio 2002.

Il Comitato delle regioni ha deliberato di non esprimere alcun parere.

Il 3 settembre 2002 il Parlamento europeo ha espresso in prima lettura il proprio parere, che comprendeva diciannove emendamenti alla proposta della Commissione.

Dei diciannove emendamenti votati dal Parlamento europeo, la Commissione ne ha accolti tredici: sei integralmente (emendamenti 1, 4, 5, 13, 16 e 22), sei con lievi modifiche della formulazione (emendamenti 2, 9, 11, 18, 20 e 21) e uno parzialmente, proponendo per quest'ultimo una diversa formulazione ma recependone la "ratio" (emendamento 12).

1. MODIFICHE DELLA MOTIVAZIONE DELLA DIRETTIVA

Le modifiche apportate al considerando 3 sottolineano che ai paesi terzi viene chiesto di fare solo quello che la Comunità sta già facendo (si veda l'emendamento 1).

Le modifiche apportate al considerando 4 sottolineano che è necessario effettuare i controlli delle norme di sicurezza su tutti gli aeromobili. La formulazione dell'emendamento adottato dal Parlamento europeo è stata lievemente modificata (si veda l'emendamento 2).

Le modifiche apportate al considerando 5 sottolineano che l'applicazione di metodi uniformi garantisce l'efficacia delle ispezioni a terra (si veda l'emendamento 4).

Le modifiche apportate al considerando 6 sottolineano che l'azione della Comunità non è diretta contro i paesi terzi in quanto tali, bensì contro aerei provenienti da paesi terzi che non sono conformi alle norme di sicurezza fissate a livello internazionale (si veda l'emendamento 5).

Un nuovo considerando introduce la nozione di procedura di controllo a campione, peraltro già applicata nella prassi da numerosi Stati membri (si veda l'emendamento 9).

Un nuovo considerando propone maggiori controlli nei confronti di aerei o di compagnie aeree che in passato sono già risultati non conformi. Si tratta di una procedura già applicata nella prassi da numerosi Stati membri (si veda l'emendamento 9).

Scopo della modifica apportata al considerando 13 (ora rinumerato 15) è garantire che i dati già esistenti sulla sicurezza siano impiegati nel modo migliore. La formulazione dell'emendamento adottato dal Parlamento europeo è stata lievemente ritoccata (si veda l'emendamento 11).

Il nuovo considerando 16 sottolinea che nella presente direttiva e nell'istituzione dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea si terrà debito conto delle attuali

procedure e conoscenze. È stato accolto il principio ispiratore dell'emendamento 12 con una diversa formulazione (si veda l'emendamento 12).

2. EMENDAMENTI DEGLI ARTICOLI 1 E 5

La proposta originaria offriva la possibilità di effettuare ispezioni a terra unicamente quando esisteva il sospetto che un aeromobile non rispettasse le norme internazionali di sicurezza. La formulazione modificata degli articoli 1 e 5 permette anche di svolgere controlli a campione, a condizione che non siano discriminatori (si vedano rispettivamente l'emendamento 13 e l'emendamento 16).

3. EMENDAMENTI DELL'ARTICOLO 7

Per evitare che i documenti pubblicati possano essere erroneamente interpretati e nuocciano quindi alla reputazione degli interessati, è stata inserita una frase che mira ad assicurare che le informazioni tecniche siano presentate in maniera comprensibile (si veda l'emendamento 20).

È stato inoltre aggiunto un nuovo trattino che consente al pubblico di essere informato sui reclami ufficialmente presentati e sul seguito ad essi riservato dalle autorità (si veda l'emendamento 18).

4. EMENDAMENTO DELL'ARTICOLO 9, PARAGRAFO 4

È stata aggiunta una precisazione testuale per chiarire quali misure sia possibile prendere per migliorare la sicurezza nei paesi di origine. L'emendamento adottato dal Parlamento europeo è in armonia con la posizione espressa dalla Commissione nella comunicazione "Contributo della Comunità europea al miglioramento della sicurezza aerea a livello mondiale"¹. La formulazione dell'emendamento del Parlamento europeo è stata leggermente modificata (si veda l'emendamento 21).

5. EMENDAMENTO DELL'ARTICOLO 13

Si tratta esclusivamente di un cambiamento redazionale destinato a migliorare il testo (si veda l'emendamento 22).

Visto l'articolo 250, paragrafo 2 del trattato che istituisce la Comunità europea, la Commissione modifica la sua proposta come indicato nel presente documento.

¹ COM(2001) 390 def. del 16.7.2001.

Proposta modificata di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

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 Commissione²,

visto il parere del Comitato economico e sociale³,

visto il parere del Comitato delle regioni⁴,

deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 251 del trattato⁵,

considerando quanto segue:

- (1) La risoluzione adottata dal Parlamento europeo il 15 febbraio 1996⁶ evidenzia la necessità di un più incisivo intervento comunitario e l'esigenza di una strategia volta ad accrescere la sicurezza dei cittadini che viaggiano in aereo o vivono nelle vicinanze degli aeroporti.
- (2) La Commissione ha presentato al Consiglio e al Parlamento europeo una comunicazione nella quale definisce una strategia comunitaria per il rafforzamento della sicurezza aerea⁷.
- (3) Tale comunicazione indica chiaramente che una maggior sicurezza può essere garantita accertandosi che, **come già avviene all'interno della Comunità**, gli aeromobili rispettino scrupolosamente le norme internazionali di sicurezza contenute negli allegati alla Convenzione sull'aviazione civile internazionale firmata a Chicago il 7 dicembre 1944.
- (4) **È importante che tutti gli aeromobili siano sottoposti ad adeguate ispezioni.** **Tuttavia**, l'esperienza dimostra che alcuni paesi terzi non sempre attuano e fanno osservare le norme internazionali di sicurezza; per accrescere la sicurezza dei trasporti

² GU C103 del 30.4.2002, pag. 351.

³ GU C ... del ..., pag. ...

⁴ GU C ... del ..., pag. ...

⁵ GU C ... del ..., pag. ...

⁶ Risoluzione B4-0150/96, GU C 65 del 4.3.1996, pag. 172.

⁷ Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo, relazione del Gruppo ad alto livello istituito con decisione del Consiglio dell'11 marzo 1996, destinata al Parlamento europeo e al Consiglio, che definisce una strategia comunitaria per il rafforzamento della sicurezza aerea, SEC(96) 1083 def. del 12.6.1996.

nella Comunità, è pertanto indispensabile ~~che gli Stati membri controllino essi stessi~~ verificare la conformità degli aeromobili alle norme internazionali ~~nei loro~~ negli aeroporti **all'interno della Comunità.**

- (5) Le regole e le procedure che disciplinano le ispezioni a terra, compreso il fermo degli aeromobili, devono essere armonizzate e rese efficaci e omogenee in tutti gli aeroporti, **mediante metodi uniformi**; ciò permetterebbe fra l'altro di ridurre l'impiego sistematico di determinati aeroporti allo scopo di evitare i previsti controlli.
- (6) Un approccio armonizzato degli Stati membri in merito alla effettiva applicazione delle norme internazionali in oggetto permette di evitare distorsioni della concorrenza e di fare fronte comune ~~rispetto ai paesi terzi~~ **rispetto ad aerei dei paesi terzi che risultino non conformi alle norme di sicurezza internazionali**, con tutti i vantaggi che ne derivano.
- (7) Le informazioni raccolte nei diversi Stati membri devono essere messe a disposizione di tutti gli Stati membri e della Commissione per garantire che il monitoraggio della conformità dei vettori aerei non comunitari alle norme internazionali di sicurezza si svolga in modo ottimale.
- (8) Per i motivi indicati, è necessario istituire a livello comunitario una procedura di valutazione degli aeromobili non comunitari e stabilire i relativi meccanismi di cooperazione tra Stati membri, onde condividere e analizzare le informazioni raccolte e trarne le opportune conclusioni.
- (9) Gli aeromobili che atterrano nella Comunità devono essere sempre oggetto di ispezione se è lecito presumere che l'aeromobile non sia conforme alle norme internazionali di sicurezza.
- (10) Sono consentite ispezioni a terra da effettuarsi secondo una procedura a campione, anche per gli aeromobili per i quali non sussiste uno specifico sospetto, a condizione che ciò avvenga senza discriminazioni.**
- (11) La frequenza delle ispezioni a campione può essere aumentata in particolare sugli aeromobili sui quali in passato siano state già constatate frequenti anomalie o sugli aeromobili appartenenti a compagnie aeree i cui apparecchi abbiano ripetutamente attirato l'attenzione.**
- (12)** Tenuto conto della particolare natura delle informazioni sulla sicurezza, occorre che i dati raccolti siano utilizzati giudiziosamente e che alle loro fonti sia accordata la necessaria riservatezza; i cittadini dell'Unione europea devono tuttavia essere informati degli sforzi effettuati per garantire la loro sicurezza e delle carenze più gravi in materia di sicurezza aerea.
- (13)** Qualsiasi aeromobile per il quale sono necessari interventi correttivi deve, se le anomalie individuate mettono palesemente a rischio la sicurezza, essere bloccato a terra fintantoché non siano stati realizzati gli interventi necessari per ripristinare la conformità alle norme internazionali di sicurezza.
- (14)** Tenuto conto delle strutture disponibili nell'aeroporto di ispezione, l'autorità competente può essere obbligata ad autorizzare l'aeromobile a trasferirsi in un altro aeroporto sempreché il trasferimento possa avvenire in condizioni di sicurezza.

- (15) La Commissione deve elaborare misure volte a garantire la sicurezza relativamente a rischi specifici e ben determinati, nonché a dare attuazione al disposto degli articoli 4, 5 e 6; va inoltre creato un comitato ed elaborata una procedura di stretta cooperazione tra gli Stati membri e la Commissione all'interno di tale comitato. La Commissione deve mettere a disposizione del comitato statistiche e informazioni raccolte in applicazione di altre misure comunitarie, quando riguardino eventi specifici che potrebbero essere rivelatori di difetti che costituiscono una minaccia per la sicurezza.
- (16) È necessario tenere conto della cooperazione e dello scambio d'informazioni tra le autorità aeronautiche comuni (Joint Aviation Authorities - JAA) e la Conferenza europea dell'aviazione civile (European Civil Aviation Conference - ECAC); si deve inoltre fare il più ampio uso delle conoscenze esistenti in tema di procedure di valutazione della sicurezza degli aeromobili stranieri (SAFA), in particolare qualora la gestione di tale attività dovesse in seguito essere trasferita all'Agenzia europea della sicurezza aerea (EASA).
- (17) Le misure necessarie per dare applicazione alla presente direttiva sono misure di portata generale ai sensi dell'articolo 2 della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione⁸, esse devono pertanto essere adottate secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5 della stessa decisione,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Obiettivo

La presente direttiva intende contribuire al miglioramento della sicurezza aerea garantendo:

- la raccolta e la diffusione delle opportune informazioni, necessarie per decidere le misure atte a garantire la sicurezza dei passeggeri e delle persone a terra;
- l'ispezione degli aeromobili di paesi terzi, del loro funzionamento e del loro equipaggio, in particolare ogniqualvolta sia lecito presumere che le norme internazionali di sicurezza non siano rispettate, nonché il fermo di tali aeromobili, se necessario per garantire la sicurezza immediata;
- l'adozione e l'attuazione di misure appropriate per rettificare le carenze rilevate.

Articolo 2

Campo di applicazione

La presente direttiva si applica agli aeromobili di paesi terzi che atterrano negli aeroporti situati negli Stati membri.

⁸ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

Gli aeromobili di Stato, come definiti nella Convenzione sull'aviazione civile internazionale, firmata a Chicago il 7 dicembre 1944 (di seguito la "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.

La presente direttiva non pregiudica tuttavia il diritto degli Stati membri di effettuare, nel rispetto della normativa comunitaria, ispezioni su qualsiasi aeromobile atterri nei loro aeroporti, né di procedere a fermi, stabilire divieti o imporre condizioni.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini della presente direttiva, si intende per:

“fermo”: il divieto ufficiale imposto ad un aeromobile di lasciare un aeroporto e l'adozione delle misure a tal fine necessarie;

“norme internazionali di sicurezza”: le norme di sicurezza contenute nella Convenzione di Chicago e nei suoi allegati, in vigore alla data dell'ispezione;

“ispezione a terra”: l'esame di un aeromobile di paesi terzi, effettuato conformemente all'allegato II;

“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 4

Raccolta di informazioni

Gli Stati membri istituiscono un sistema volto a raccogliere tutte le informazioni ritenute 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 degli organismi 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 nel paese, 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 riproduce il modello di cui all'allegato I.

Articolo 5

Ispezione a terra

1. Gli Stati membri adottano le misure atte a garantire che gli aeromobili di paesi terzi che si presume 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 e lo Stato membro teme che le carenze non siano state corrette;
 - le informazioni disponibili dimostrano che le autorità competenti del paese di immatricolazione non esercitano un corretto controllo della sicurezza;
 - le informazioni raccolte ai sensi dell'articolo 4 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. Sono inoltre consentite ispezioni a terra da effettuarsi secondo una procedura a campione, anche per gli aeromobili per i quali non sussiste uno specifico sospetto, a condizione che ciò avvenga in maniera non discriminatoria.**
- 3.** Gli Stati membri garantiscono che le previste ispezioni a terra e le altre misure di sorveglianza di cui all'articolo 9, paragrafo 3, siano effettivamente realizzate.
- 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 riportato nell'allegato II. Conclusa l'ispezione a terra, il comandante dell'aeromobile è informato del

contenuto del rapporto d'ispezione a terra e, se sono stati constatati difetti, il rapporto è inviato all'operatore dell'aeromobile e all'autorità competente.

5. Nell'eseguire l'ispezione a terra ai sensi della presente direttiva, le autorità competenti cercano in ogni modo di limitare entro margini ragionevoli eventuali ritardi imposti all'aeromobile ispezionato.

Articolo 6

Scambio di informazioni

1. Le autorità competenti degli Stati membri si scambiano le informazioni in loro possesso.
2. Tutti i rapporti di cui all'articolo 4 e i rapporti di ispezione a terra di cui all'articolo 5, paragrafo 4, sono immediatamente trasmessi alle autorità competenti degli Stati membri e alla Commissione, su loro richiesta.
3. Qualsiasi rapporto che indichi l'esistenza di una potenziale minaccia per la sicurezza e 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 e alla Commissione.

Articolo 7

Protezione e diffusione delle informazioni

1. Le informazioni scambiate ai sensi dell'articolo 6 sono impiegate esclusivamente ai fini della presente direttiva; a tali informazioni possono accedere esclusivamente le autorità competenti che partecipano allo scambio e la Commissione.
2. Gli Stati membri pubblicano semestralmente informazioni accessibili al pubblico e concernenti:
 - il numero di aeromobili bloccati a terra nei sei mesi precedenti, indicando, in particolare, il tipo di aeromobile, il nome e il paese dell'operatore, lo Stato di immatricolazione, i motivi del fermo, l'aeroporto e la data del fermo, nonché qualsiasi misura correttiva notificata a seguito del fermo;
 - il tipo di aeromobile, lo Stato di immatricolazione, il nome e il paese degli operatori il cui aeromobile è stato bloccato più di una volta negli ultimi ventiquattro mesi, i motivi del fermo, l'aeroporto e la data in cui è stato stabilito il fermo e qualsiasi misura correttiva notificata a seguito del fermo;
 - l'elenco degli aeroporti aperti al traffico internazionale, il numero di ispezioni a terra effettuate e il numero di movimenti di aeromobili di paesi terzi in ciascun aeroporto dell'elenco;
 - il numero di ispezioni a terra comunicate conformemente alle disposizioni dell'articolo 6, paragrafo 3;

- **la sintesi dei reclami relativi alla sicurezza degli aeromobili e del seguito riservato a tali reclami.**

Le ragioni pubblicate per giustificare il fermo di un aeromobile devono essere formulate in maniera semplice, facilmente comprensibile e priva di ambiguità.

3. La Commissione, con la procedura di cui all'articolo 11, paragrafo 2, può decidere di comunicare informazioni complementari alle parti, se ritiene che esse possano risultare loro utili per migliorare la sicurezza aerea.
4. Le informazioni fornite volontariamente, in particolare dall'equipaggio dell'aeromobile oggetto di ispezione a terra, sono trattate con la massima riservatezza e le fonti di tali informazioni sono mantenute anonime.

Articolo 8

Fermo di un aeromobile

1. Quando la mancanza di conformità rispetto alle norme internazionali di sicurezza comporta un evidente rischio per la sicurezza, l'autorità competente che effettua l'ispezione a terra dispone il fermo dell'aeromobile fino a quando il rischio non è stato eliminato.
2. In caso di fermo di un aeromobile, l'autorità competente dello Stato membro in cui è stata effettuata l'ispezione informa immediatamente le autorità competenti dell'operatore interessato e dello Stato di immatricolazione dell'aeromobile.
3. Se il rischio è tale che l'aeromobile, in assenza di passeggeri o di carico paganti, può comunque volare in condizioni di sicurezza, l'autorità competente dello Stato membro dove ha avuto luogo l'ispezione, di concerto con lo Stato responsabile della gestione dell'aeromobile interessato, fissa le opportune condizioni alle quali l'aeromobile può volare in sicurezza, senza passeggeri o carico paganti, fino all'aeroporto dove avranno luogo le riparazioni e informa gli Stati che saranno sorvolati dall'aeromobile in questione.

Articolo 9

Miglioramento della sicurezza e misure di attuazione

1. Gli Stati membri si informano reciprocamente e informano la Commissione delle misure operative adottate e delle risorse previste per dare applicazione agli articoli 4, 5 e 6.
2. Sulla base delle informazioni raccolte ai sensi del paragrafo 1, la Commissione, conformemente alla procedura di cui all'articolo 11, paragrafo 2, può prendere opportune misure per agevolare l'applicazione degli articoli 4, 5 e 6, 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 la registrazione e la diffusione delle informazioni;
 - costituire o sostenere organismi idonei a gestire gli strumenti necessari per la raccolta e lo scambio delle informazioni.
3. In base alle informazioni ricevute ai sensi degli articoli 4, 5 e 6, e conformemente alla procedura di cui all'articolo 11, 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 e offrire loro l'opportuna assistenza al fine di migliorarne le capacità di controllo della sicurezza **ed in particolare al fine di portare gli impianti locali di sicurezza e il loro personale al livello previsto dalle norme comunitarie.**

Articolo 10

Divieti o condizioni per l'esercizio dell'attività

Nel caso in cui uno Stato membro decida di vietare ad un operatore specifico o agli operatori di un paese terzo specifico di esercitare la propria attività nei suoi aeroporti o di vincolarne l'esercizio a determinate condizioni, in attesa dell'adozione delle opportune misure correttive da parte delle autorità competenti di tale paese terzo, trovano applicazione le seguenti disposizioni:

- a) lo Stato membro notifica alla Commissione le misure prese;
- b) la Commissione, in consultazione con il comitato di cui all'articolo 11, paragrafo 1, può valutare le implicazioni su scala comunitaria del rischio per la sicurezza rilevato;
- c) la Commissione, conformemente alla procedura di cui all'articolo 11, paragrafo 2, può prendere tutte le misure necessarie, compresa l'estensione a tutto il territorio comunitario delle misure notificate ai sensi della lettera a).

Articolo 11

Procedura decisionale

- 1. La Commissione è assistita dal comitato istituito ai sensi dell'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 civile⁹.
- 2. Quando è fatto riferimento al presente paragrafo trova applicazione la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5 della decisione 1999/468/CE, conformemente a quanto previsto dall'articolo 7, paragrafo 3 e dall'articolo 8 della decisione stessa.

⁹ GU L 373 del 31.12.1991, pag. 4.

3. Il termine di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato in tre mesi.
4. Il comitato può essere inoltre consultato dalla Commissione in merito a qualsiasi altra questione relativa all'applicazione della direttiva, quale ad esempio l'identificazione delle implicazioni a livello comunitario dei presunti rischi per la sicurezza di cui all'articolo 10.

Articolo 12

Attuazione

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro e non oltre due anni dalla sua entrata in vigore. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

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

Articolo 13

Relazione

Non oltre il^(*), la Commissione ~~elabora~~ **presenta** una relazione **al Parlamento europeo e al Consiglio** sull'applicazione della presente direttiva, in particolare dell'articolo 10; prestando particolare attenzione agli sviluppi nella Comunità e nei forum internazionali. La relazione può essere accompagnata da proposte di revisione della direttiva.

Articolo 14

Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Articolo 15

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

^(*) Due anni dopo l'entrata in vigore della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
La Presidente

Per il Consiglio
Il Presidente

ALLEGATO I



(Autorità aeronautica nazionale) (*Designazione*)
(*Stato*)

SAFA

Rapporto tipo

¹N.:-.....-.....

²Fonte:SR

³Data:-.....-.....
⁵ (Non usato)

⁴Luogo:-.....-.....

⁶Operatore:-.....-.....

⁷Numero AOC:-.....-.....

⁸Stato:-.....-.....

⁹Rotta: da-.....-.....

¹⁰Numero di volo:-.....-.....

¹¹Rotta: a-.....-.....

¹²Numero di volo:-.....-.....

¹³Noleggiato dall'operatore*:-.....-.....

* (ove applicabile)

¹⁴Stato del noleggiatore:-.....-.....

¹⁵Tipo di aeromobile-.....-.....

¹⁶Marchio di immatricolazione-.....-.....

¹⁷Numero di costruzione-.....-.....

¹⁸Equipaggio del volo: Stato di licenza:

¹⁹Osservazioni:

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

²⁰Azione intrapresa:

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

²¹ (non usato)

²²Nome del coordinatore nazionale

²³Firma

ALLEGATO II

- I. L'ispezione a terra deve 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 e di esercizio, registro tecnico) e di 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 sul rumore e sulle emissioni,
 - manuale di esercizio (compreso il MEL¹⁰) e manuale di volo,
 - equipaggiamento di sicurezza,
 - equipaggiamento di sicurezza in cabina,
 - equipaggiamento necessario per lo specifico volo considerato, comprese le apparecchiature di radiocomunicazione e di radionavigazione,
 - registratori 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 di seguito indicate, nonché un elenco degli elementi controllati, da cui risultino le carenze rilevate per ciascuno di essi eventualmente corredate da eventuali osservazioni.

¹⁰

Minimum Equipment List (equipaggiamento minimo).



(Autorità aeronautica nazionale) (*Designazione*)
(*Stato*)

SAFA

Rapporto tipo per ispezione a terra

¹N.:-.....-.....

²Fonte:RI

³Data:-.....-.....
⁵ (Non usato)

⁴Luogo:-.....-.....

⁶Operatore:-.....-.....

⁷Numero AOC:-.....-.....

⁸Stato:-.....-.....

⁹Rotta: da-.....-.....

¹⁰Numero di volo:-.....-.....

¹¹Rotta: a-.....-.....

¹²Numero di volo:-.....-.....

¹³Noleggiato dall'operatore*:-.....-.....

¹⁴Stato del noleggiatore:-.....-.....

* (ove applicabile)

¹⁵Tipo di aeromobile-.....-.....

¹⁶Marchio di immatricolazione-.....-.....

¹⁷Numero di costruzione-.....-.....

¹⁸Equipaggio del volo: Stato di licenza:

¹⁹Osservazioni:

Codice/STD/Osservazioni

.....:
.....:
.....:
.....:
.....:
.....:
.....:

²⁰Azione intrapresa:

.....:
.....:
.....:
.....:
.....:
.....:
.....:

²¹Nomi 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.

²²Nome del coordinatore nazionale

²³Firma

Autorità aeronautica nazionale (*Designazione*)
(*Stato*)

Elemento	El. verificato	Osservazioni
A. Cabina di pilotaggio		
Aspetti generali		
1. Condizione generale.....	1 ☐	1 ☐
2. Uscita di emergenza.....	2 ☐	2 ☐
3. Equipaggiamento.....	3 ☐	3 ☐
Documentazione		
4. Manuali.....	4 ☐	4 ☐
5. Lista dei controlli.....	5 ☐	5 ☐
6. Carte di radionavigazione.....	6 ☐	6 ☐
7. Equipaggiamento minimo (MEL).....	7 ☐	7 ☐
8. Certificato di immatricolazione.....	8 ☐	8 ☐
9. Certificato di rumore (ove applicabile).....	9 ☐	9 ☐
10. Certificato AOC (Air Operator's Certificate) o equivalente.....	10 ☐	10 ☐
11. Licenza radio.....	11 ☐	11 ☐
12. Certificato di navigabilità.....	12 ☐	12 ☐
Dati di volo		
13. Piano di volo di esercizio.....	13 ☐	13 ☐
14. Distribuzione del carico.....	14 ☐	14 ☐
Equipaggiamento di sicurezza		
15. Estintori portatili.....	15 ☐	15 ☐
16. Giubbotti salvagente/dispositivo di galleggiamento.....	16 ☐	16 ☐
17. Imbracatura	17 ☐	17 ☐
18. Apparecchiatura ossigeno.....	18 ☐	18 ☐
19. Luce lampeggiante.....	19 ☐	19 ☐
Equipaggio di volo		
20. Equipaggio di volo.....	20 ☐	20 ☐
Giornale di bordo / Registro tecnico o equivalente		
21. Giornale di bordo.....	21 ☐	21 ☐
22. Certificato di manutenzione.....	22 ☐	22 ☐
23. Difetti da riparare.....	23 ☐	23 ☐
24. Ispezione prima del volo.....	24 ☐	24 ☐
B. Sicurezza / Cabina		
1. Condizioni interne generali.....	1 ☐	1 ☐
2. Sedile dell'assistente di volo.....	2 ☐	2 ☐
3. Cassetta di pronto soccorso / cassetta medica di urgenza.....	3 ☐	3 ☐
4. Estintori portatili.....	4 ☐	4 ☐
5. Giubbotti di salvataggio / dispositivi di galleggiamento.....	5 ☐	5 ☐
6. Cintura di sicurezza.....	6 ☐	6 ☐
7. Uscite di emergenza, illuminazione e segnalazione, torce.....	7 ☐	7 ☐
8. Scivoli/zattera di salvataggio (conforme a normativa).....	8 ☐	8 ☐
9. Alimentazione di ossigeno (equipaggio e passeggeri).....	9 ☐	9 ☐
10. Istruzioni di sicurezza.....	10 ☐	10 ☐
11. Numero sufficiente di membri dell'equipaggio.....	11 ☐	11 ☐
12. Accesso alle uscite di emergenza.....	12 ☐	12 ☐
13. Sicurezza dei bagagli a mano dei passeggeri.....	13 ☐	13 ☐
14. Sufficiente capacità di posti a sedere.....	14 ☐	14 ☐
C. Condizioni dell'aeromobile		
1. Condizioni generali esterne.....	1 ☐	1 ☐
2. Porte e portelli.....	2 ☐	2 ☐
3. Comandi di volo.....	3 ☐	3 ☐
4. Ruote e pneumatici.....	4 ☐	4 ☐
5. Carrello di atterraggio.....	5 ☐	5 ☐
6. Alloggiamento del carrello.....	6 ☐	6 ☐
7. Effusore di aspirazione e di scarico.....	7 ☐	7 ☐
8. Pale della ventola.....	8 ☐	8 ☐
9. Eliche.....	9 ☐	9 ☐
10. Riparazioni evidenti.....	10 ☐	10 ☐
11. Danni evidenti da riparare.....	11 ☐	11 ☐
12. Perdite.....	12 ☐	12 ☐
D. Carico		
1. Condizioni generali della stiva merci.....	1 ☐	1 ☐
2. Merci pericolose.....	2 ☐	2 ☐
3. Sicurezza del carico a bordo.....	3 ☐	3 ☐

SCHEDA FINANZIARIA

1. DENOMINAZIONE DELL'AZIONE

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla sicurezza degli aeromobili di paesi terzi che usano aeroporti comunitari.

2. LINEA DI BILANCIO

B2.702 Sicurezza dei trasporti e A-7031 Comitati obbligatori

3. BASE GIURIDICA

Articolo 80, paragrafo 2 del trattato CE

4. DESCRIZIONE DELL'AZIONE

4.1 Obiettivo generale

Accrescere la sicurezza aerea, provvedendo al controllo della sicurezza degli aeromobili di paesi terzi che usano aeroporti comunitari.

4.2 Periodo previsto per l'azione e modalità di rinnovo

Indefinito

5. CLASSIFICAZIONE DELLE SPESE/ENTRATE

5.1 Spese non obbligatorie

5.2 Stanziamenti dissociati

6. NATURA DELLE SPESE/ENTRATE

Sovvenzione, in forma di cofinanziamento con altre fonti del settore pubblico.

7. INCIDENZA FINANZIARIA

7.1 Metodo di calcolo del costo totale dell'azione (rapporto tra costi individuali e costi totali)

I costi dell'intero programma per i prossimi cinque anni sono stati calcolati in base agli standard adottati dalle autorità nazionali dell'aviazione civile in Europa. Tali costi sono attualmente impiegati da altre organizzazioni internazionali quali l'*ECAC (European Civil Aviation Conference)* e le *JAA (Joint Aviation Authorities)* per elaborare preventivi. È stato deciso di adottare tali standard in quanto le attività oggetto della

presente direttiva saranno realizzate in stretta collaborazione con le due organizzazioni citate.

Gli standard sono i seguenti: - manodopera: 400 euro per unità lavorativa/giorno; - indennità di soggiorno: 200 euro al giorno; - costi medi di equipaggio: 1 000 euro per viaggio.

I costi annui di funzionamento del programma totale sono stati stimati in 728 950 euro. Si propone di limitare la partecipazione della Commissione al 12% circa, ossia 85 000 euro.

7.2 Ripartizione per elementi del costo dell'azione

Costo medio annuo pari a 85 000 euro, da rinnovare anno per anno.

7.3 Spese operative (per studi, esperti, ecc.) di cui alla parte B del bilancio

Vedi oltre.

7.4 Scadenario degli stanziamenti di impegno e dei pagamenti

Costo medio annuo pari a 85 000 euro, da rinnovare anno per anno.

8. DISPOSIZIONI ANTIFRODE

Controllo dei documenti giustificativi da parte dei servizi competenti della Commissione e, se necessario, controlli in loco.

9. ELEMENTI DI ANALISI COSTO-EFFICACIA

9.1 Obiettivi specifici e quantificabili: beneficiari

- L'obiettivo è quello di accrescere la sicurezza aerea, garantendo che i vettori di paesi terzi osservino le norme internazionali di sicurezza. Per raggiungere tale obiettivo, sarà necessario effettuare ispezioni degli aeromobili esteri che atterrano negli aeroporti comunitari, raccogliere e diffondere informazioni su questi aeromobili e adottare le misure necessarie per garantire che siano effettuati i debiti interventi correttivi.

- La sovvenzione sarà versata all'organizzazione internazionale (JAA) che organizzerà e coordinerà l'intero programma per conto dei singoli Stati.

- Poiché l'obiettivo generale è quello di accrescere la sicurezza, garantendo che i vettori di paesi terzi osservino entro limiti ragionevoli le norme internazionali di sicurezza, i principali beneficiari saranno tutti gli Europei che viaggiano in aereo e i cittadini che vivono in prossimità degli aeroporti.

9.2 Giustificazione dell'azione

Anche se ogni singolo Stato membro sarà responsabile delle ispezioni effettuate nei propri aeroporti, un programma coordinato che preveda la registrazione e la diffusione dei dati, nonché la disponibilità di ispettori "di sostegno" a fronte di esigenze temporanee risulta la maniera economicamente più razionale per garantire che il

programma sia omogeneamente applicato in tutta la Comunità, evitando così il rischio che vettori di paesi terzi possano dirigere i propri voli su aeroporti specifici o in determinati Stati membri per eludere le ispezioni.

9.3 Controllo e valutazione dell'azione

La Commissione seguirà attentamente la gestione del programma, quale membro del previsto comitato direttivo del programma.

10. SPESE AMMINISTRATIVE (SEZIONE III, PARTE A DEL BILANCIO)

L'effettiva mobilitazione delle risorse amministrative necessarie dipenderà dalla decisione annuale della Commissione sulla ripartizione delle risorse, tenuto conto delle unità di personale e degli importi supplementari concessi dall'autorità di bilancio.

10.1 Incidenza sull'organico

Tipo di posto di lavoro		Personale da assegnare alla gestione dell'azione		Fonte		Durata
		Posti di lavoro permanenti	Posti di lavoro temporanei	Risorse esistenti presso la DG o il dipartimento interessato	Risorse supplementari	
Funzionari o personale temporaneo	A	1		1		indefinita
	B	1		1		indefinita
	C					
Altre risorse						
Totale		2		2		

10.2 Impatto finanziario globale delle risorse umane

EURO

	Importi	Metodo di calcolo
Funzionari	216 000	2 unità lavorative/anno x 108 000 € (unità di costo) = 216 000 €
Personale temporaneo		Linee di bilancio A1, A2, A4 e A5
Altre risorse (indicare la linea di bilancio)		
Totale	216 000	

Gli importi indicati devono esprimere il costo totale dei posti di lavoro addizionali per l'intera durata dell'azione se si tratta di una durata predeterminata o per un periodo di 12 mesi se la durata è indefinita.

10.3 Aumento di altre spese amministrative a seguito dell'azione

EURO

Linea di bilancio	Importi	Metodo di calcolo
A-07031 (comitati obbligatori)	19 500	2 riunioni del Comitato con 15 esperti nazionali con un costo medio di 650 euro
Totale	19 500	

Gli importi indicati nella precedente tabella e imputati alla voce A-7 (comitati obbligatori) saranno coperti da fondi provenienti dalla dotazione globale di bilancio della DG TREN.