

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XV LEGISLATURA —

N. 136

ATTO DEL GOVERNO

SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Schema di decreto legislativo recante: «Recepimento della direttiva 2004/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sulla sicurezza degli aeromobili di Paesi terzi che utilizzano aeroporti comunitari»

(Parere ai sensi dell'articolo 1, commi 3 e 4, della legge 25 gennaio 2006, n. 29)

(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 3 agosto 2007)

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

In seguito all'incidente di Puerto Plata del gennaio 1996, il Consiglio ha chiesto alla Commissione europea di proporre misure destinate a garantire la sicurezza dei cittadini europei che viaggiano in aereo o che abitano vicino ad aeroporti.

La Commissione ha, pertanto, istituito un gruppo di studio, composto da esperti in materia di sicurezza aerea, con il compito di elaborare una strategia comunitaria per il rafforzamento della sicurezza nel settore aeronautico.

Tale strategia è stata adottata e trasmessa al Consiglio nel giugno 1996.

Il documento strategico prevede due principali linee d'azione:

- intensificare gli interventi volti a mantenere elevato e ad accrescere ulteriormente il livello di sicurezza dell'attività aeronautica in Europa;
- verificare che i Paesi terzi applichino concretamente le norme di sicurezza concordate a livello internazionale, fornendo loro, se necessario, adeguata assistenza.

Sul piano di azione, quindi, la Commissione ha deciso di adottare la direttiva 2004/36, che formalizza la procedura SAFA (Safety assessment of foreign aircraft) per la valutazione dei vettori aerei non comunitari, accompagnata da un meccanismo che permetta alle parti di scambiare ed analizzare informazioni.

Gli aspetti operativi della procedura SAFA sono attualmente gestiti dalle autorità aeronautiche comuni (Joint Aviation Authorities - JAA) per conto della Conferenza europea dell'aviazione civile (European Civil Aviation Conference - ECAC).

La direttiva 2004/36, che reca un quadro giuridico di riferimento necessario per l'introduzione e la reale applicazione della valutazione della

sicurezza degli aeromobili dei Paesi terzi, risulta nell'allegato B alla legge 25 gennaio 2006, n. 29 "Legge comunitaria 2005".

Già nel luglio 2006 il Ministro dei trasporti, nelle more del recepimento delle disposizioni comunitarie, ha emanato un atto d'indirizzo che dispone l'intensificazione dei programmi di verifica delle condizioni di sicurezza mediante le ispezioni di rampa in applicazione della direttiva 2004/36.

Lo schema di recepimento della predetta direttiva consta di 8 articoli che qui di seguito si illustrano:

Art. 1 (Campo di applicazione): l'articolo stabilisce il campo di applicazione del provvedimento, escludendo dalla disciplina che si detta gli aeromobili leggeri che non effettuano trasporti a fini commerciali e gli aeromobili di Stato. E' stata prevista la possibilità di effettuare ispezioni anche agli aeromobili immatricolati negli Stati membri dell'Unione.

Art. 2 (Definizioni): l'articolo contiene le necessarie definizioni dei termini ricorrenti nel provvedimento, al fine di una corretta ed univoca comprensione delle disposizioni.

Art. 3 (Ispezioni a terra degli aeromobili): l'articolo descrive l'attività di ispezione a terra che si sostanzia nella verifica della rispondenza alle norme internazionali di sicurezza aerea dell'aeromobile preso in esame. La verifica si attua mediante controlli documentali nonché quelli delle condizioni tecniche generali dell'aereo (anomalie esterne, presenza ed efficienza degli equipaggiamenti).

Art. 4 (Programmazione ed effettuazione delle ispezioni a terra): l'articolo prevede che il programma di ispezioni a terra (rinnovato annualmente sulla base dei risultati delle precedenti ispezioni e delle indicazioni dell'Agenzia per la sicurezza aerea e degli altri Stati membri) è effettuato dall'Enac, ente normativamente preposto alla regolazione tecnica del settore aeronautico.



Le ispezioni sono effettuate secondo la procedura indicata nell'allegato II della direttiva che si recepisce, ove è riportato anche un modello di formulario tipo.

Art. 5 (Azioni conseguenti alle ispezioni a terra) : l'articolo stabilisce le procedure necessarie per dare attuazione alla direttiva ed indica le diverse decisioni che possono essere adottate a fronte di problemi eventualmente riscontrati al termine della procedura di valutazione, qualora sia stato accertato che la sicurezza è a rischio.

L'articolo indica i vari livelli di intervento in funzione della gravità del rischio, disponendo i divieti e le condizioni da imporre agli operatori nei casi in cui la sicurezza aerea sembra essere posta seriamente a rischio.

Art. 6 (Raccolta e scambio di informazioni) : l'articolo descrive le modalità dello scambio di informazioni, strutturate in modo da garantire una copertura su scala comunitaria dell'intero sistema.

Art. 7 (Tutela della riservatezza delle informazioni) : l'articolo mira a proteggere le informazioni scambiate, assicurando, in particolare, la riservatezza dei dati comunicati su base volontaria durante l'espletamento dell'ispezione (la raccolta di informazioni utili è facilitata se si elimina il timore di ritorsioni).

Art. 8 (Disposizioni finali) : l'articolo contiene la clausola di invarianza finanziaria e fissa a venti giorni dopo la pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale l'entrata in vigore del provvedimento.



RELAZIONE TECNICA

(Articolo 11-ter, comma 2, della legge 5 agosto 1978, n. 468, e successive modificazioni)

Il presente schema normativo è stato predisposto ai sensi della legge 25 gennaio 2006, n. 29, recante disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee, "Legge comunitaria 2005", che delega il Governo ad adottare decreti legislativi di recepimento delle direttive comprese negli allegati A e B.

Nel caso di specie, si dispongono le misure finalizzate ad incrementare i livelli di sicurezza aerea e si dettano le procedure per l'espletamento dei programmi di verifica delle condizioni di sicurezza degli operatori aerei mediante le ispezioni di rampa, in applicazione della direttiva 2004/36/CE, effettuate dall'Ente nazionale per l'aviazione civile (Enac).

Ai sensi della normativa vigente, l'Enac, in qualità di Autorità nazionale di vigilanza sul trasporto aereo, è il soggetto istituzionalmente preposto a tale attività che, peraltro, già svolge secondo le procedure SAFA che la direttiva in esame ha fatto sue.

L'Enac, infatti, espleta funzioni rientranti nell'ambito delle sue competenze, che comprendono, fra le altre, quelle di regolamentazione tecnica, operativa, di certificazione, ispezione, autorizzazione, coordinamento e controllo attinenti al settore dell'aviazione civile, agli aeroporti, ai rapporti con organismi del settore, nazionali ed internazionali.

Le attività sopra descritte sono svolte dall'Enac in qualità di unica Autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile, a norma dell'articolo 687 del Codice della navigazione, come modificato dal decreto legislativo 9 maggio 2005, n. 96.

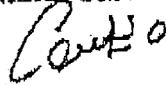
Il presente schema di provvedimento non può comportare oneri aggiuntivi a carico della finanza pubblica in quanto l'attività ispettiva effettuata dall'Enac, come descritta agli articoli 4, 5 e 6, rientra nell'ambito

delle funzioni previste dall'articolo 2, lettera a), del decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, istitutivo dell'ente.

Si rappresenta, infine, che l'Enac attualmente già svolge la predetta attività ispettiva normativamente prevista.

Verifica del Ministero dell'economia e delle finanze
Dipartimento Ragioneria Generale dello Stato ai sensi e per
gli effetti dell'art. 11-ter della legge 5 agosto 1978 n. 468
provvedimento privo di effetti finanziari

IL RAGIONIERE GENERALE DELLO STATO



7 AGO. 2007

10:07'07

ANALISI TECNICO NORMATIVA

1. Aspetti tecnico-normativi in senso stretto:

Con la legge 25 gennaio 2006, n. 29 "Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee. Legge comunitaria 2005" il Governo è stato delegato ad adottare il presente schema di decreto legislativo, recante le norme occorrenti per dare attuazione alla direttiva 2004/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 aprile 2004, relativa alla sicurezza degli aeromobili dei Paesi terzi che utilizzano gli aeroporti comunitari.

a) analisi del quadro normativo e dell'impatto delle norme proposte su leggi e regolamenti vigenti; accertamento dell'esistenza nella materia oggetto di intervento di:

La problematica in esame è già stata oggetto dell'Atto d'indirizzo del Ministro dei trasporti in data 17 luglio 2006, le cui disposizioni sono in linea con quelle comunitarie che si recepiscono con il presente provvedimento.

b) analisi della compatibilità con l'ordinamento comunitario

Il provvedimento introduce nell'ordinamento nazionale le disposizioni di cui alla direttiva 2004/36/CE.

a) analisi della compatibilità con le competenze costituzionali delle regioni ordinarie e a statuto speciale e della coerenza con le fonti legislative primarie che dispongono il trasferimento di funzioni alle regioni ed agli enti locali

Lo schema di recepimento reca il quadro giuridico di riferimento necessario per l'introduzione e la reale applicazione della valutazione della sicurezza degli aeromobili dei Paesi terzi.

In ragione della materia trattata, afferente alla disciplina, di natura prettamente tecnica, dell'attività ispettiva dell'Enac, avente per unica finalità la sicurezza, non si ravvisano profili di competenza delle Regioni.

2) Elementi di drafting e di linguaggio normativo

Sono state rispettate le convenzioni e le regole in materia.

a) verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel provvedimento con particolare riguardo alle successive modificazioni ed integrazioni subite dai medesimi

La verifica è stata effettuata con esito positivo.

3) Verifica dell'esistenza di progetti di legge e di giurisprudenza costituzionale in materia

Non risultano attualmente in Parlamento altri progetti di legge in materia.



SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO DI ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2004/36/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 21 APRILE 2004 RELATIVA ALLA SICUREZZA DEGLI AEROMOBILI DEI PAESI TERZI CHE UTILIZZANO GLI AEROPORTI COMUNITARI.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Visti gli articoli 687, 744, 801 ed 802 del codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327;

Vista la Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, approvata e resa esecutiva con decreto legislativo 8 marzo 1948, n. 616, ratificato con legge 17 aprile 1956, n. 561;

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241 recante nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi;

Visto il decreto legislativo 25 luglio 1987, n. 250, istitutivo dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC);

Vista la direttiva 2004/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 aprile 2004, relativa alla sicurezza degli aeromobili dei Paesi terzi che utilizzano gli aeroporti comunitari;

Visto il regolamento (CE) 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2005;

Vista legge 25 gennaio 2006, n. 29, "legge comunitaria 2005", e, in particolare, l'articolo 1, recante delega al Governo per l'emanazione dei decreti legislativi di attuazione delle direttive comprese negli allegati A e B;

Visto il decreto legislativo 2 maggio 2006, n. 213, di attuazione della direttiva 2003/42/CE, relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile;

Visto il regolamento (CE) 768 della Commissione del 19 maggio 2006, recante attuazione della 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 e relativo alla gestione del sistema informativo;

Visto l'Atto di indirizzo 17 luglio 2006, n. 902456, del Ministro dei trasporti, concernente l'implementazione dei programmi di verifica delle condizioni di sicurezza degli operatori aerei nazionali nonché di quelli esteri con ispezioni a terra, in applicazione della direttiva 2004/36/CE;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione

Acquisiti i pareri delle competenti Commissioni parlamentari della Camera dei deputati espressi in data, e del Senato della Repubblica espressi in data

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del

sulla proposta del Ministro per le politiche europee e del Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri degli affari esteri, dell'economia e delle finanze e della giustizia;



Emana
Il seguente decreto legislativo

Art. 1

(Campo di applicazione)

1. Il presente decreto legislativo 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.
2. Possono essere soggetti alle ispezioni a terra di cui all'articolo 3 anche gli aeromobili immatricolati in Paesi membri dell'Unione Europea.
3. Il presente decreto legislativo non si applica agli aeromobili di Stato di cui all'articolo 744 del codice della navigazione.

Art. 2

(Definizioni)

1. Ai fini del presente decreto si intende per:
 - a) fermo: il divieto ufficiale imposto ad un aeromobile di lasciare un aeroporto e l'adozione delle misure a tal fine necessarie;
 - b) norme internazionali di sicurezza: le norme di sicurezza contenute nella convenzione di Chicago e nei suoi allegati, in vigore alla data dell'ispezione;
 - c) ispezione a terra: l'esame di un aeromobile, effettuato conformemente ai contenuti ed alle procedure di cui all'allegato II della direttiva 2004/36/CE e successive modifiche;
 - d) aeromobile di Paesi terzi: un aeromobile il cui impiego o la cui gestione non è soggetta al controllo delle autorità competenti di uno stato membro.

Art. 3.

(Ispezioni a terra degli aeromobili)

1. Ai fini del presente decreto legislativo, l'ispezione a terra è la verifica delle condizioni di rispondenza di un aeromobile alle norme internazionali della sicurezza aeronautica, quali quelle previste dalla Convenzione di Chicago e dai suoi allegati, 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,

2. L'ispezione a terra di un aeromobile non ha lo scopo di determinare le condizioni di navigabilità dell'aeromobile che sono attestate dal certificato di navigabilità dello stesso, della cui validità è responsabile lo Stato di immatricolazione dell'aeromobile.

Art. 4

(Programmazione ed effettuazione delle ispezioni a terra)

1. L'ENAC sviluppa e mette in atto un programma di ispezioni a terra avente ad oggetto gli aeromobili di cui al precedente articolo 1. Il programma è di durata annuale ed è rinnovato di anno in anno 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.

2. Le ispezioni a terra sono effettuate da personale dell'ENAC qualificato allo scopo.

3. Le ispezioni a terra 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 a terra 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 dell'articolo 5 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 nella condizioni di sicurezza.

4. 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.

5. Le ispezioni a terra sono effettuate conformemente ai contenuti ed alle procedure di cui all'allegato II della direttiva 2004/36/CE e successive modifiche.

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

Art 5

(Azioni conseguenti alle ispezioni a terra)

1. L'ENAC, a seguito del completamento dell'ispezione a terra, provvede nel più breve tempo possibile ad informare il comandante dell'aeromobile o un rappresentante dell'operatore aereo dei risultati della stessa, provvedendo, altresì, ad introdurre nella sua



banca dati e in quella centralizzata, gestita dall'Agenzia europea della sicurezza aerea, i rapporti compilati dal personale incaricato dell'ispezione.

2. Se sono stati constatati difetti tecnici o non conformità rilevanti rispetto alle norme Internazionali di sicurezza, l'ENAC invia il rapporto dell'ispezione a terra all'operatore dell'aeromobile ed all'autorità dell'aviazione civile estera responsabile della sorveglianza sull'aeromobile, con la richiesta di adottare le opportune azioni correttive.

3. Se i difetti tecnici o le non conformità rispetto alle norme Internazionali di sicurezza comportano un rischio evidente per la sicurezza del volo, l'ENAC vieta la partenza dell'aeromobile fino a quando non siano state effettuate le azioni necessarie all'eliminazione dei difetti o delle non conformità. Il divieto alla partenza dell'aeromobile e le condizioni per consentirne il decollo sono immediatamente comunicate dall'ENAC alle autorità dell'aviazione civile dell'operatore interessato e dello Stato di immatricolazione dell'aeromobile.

4. Quando i difetti tecnici e le non conformità di cui al comma precedente possono essere eliminati, in tutto o in parte solo presso un aeroporto diverso da quello in cui l'aeromobile è stato ispezionato, l'ENAC concorda con le autorità dell'aviazione civile, responsabili dell'esercizio o di immatricolazione dell'aeromobile, le condizioni per l'effettuazione del volo di trasferimento, senza passeggeri a bordo, verso l'aeroporto presso il quale effettuare i necessari interventi correttivi. Quando le carenze riscontrate incidono sulla validità del certificato di navigabilità dell'aeromobile, il divieto alla partenza è revocato solo dopo che l'operatore ha ottenuto il permesso dagli Stati che saranno sorvolati durante il volo in questione.

5. In caso di ispezioni a terra dalle quali risulta che le azioni correttive per difetti o non conformità rilevanti alle norme internazionali di sicurezza, richieste in precedenza sullo stesso aeromobile, non sono state eseguite o che i difetti e le non conformità rilevanti sono presenti su altri aeromobili dello stesso operatore aereo, ovvero che la carenza delle condizioni di sicurezza è riconducibile a disfunzioni strutturali dell'operatore aereo, l'ENAC informa la Commissione europea con la proposta di inserimento dell'operatore nell'elenco dei vettori aerei soggetti a divieti operativi ai sensi dell'articolo 3 del regolamento (CE) 2111/2005.

6. Nei casi di urgenza, quando risulta compromessa la sicurezza del volo, l'ENAC adotta le misure eccezionali di cui all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 2111/2005.

Art. 6

(Raccolta e scambio delle Informazioni)

1. L'ENAC sviluppa un sistema appropriato che garantisce la raccolta, la gestione ed il trattamento delle informazioni sulla sicurezza degli aeromobili di cui all'articolo 1 e che comprende:

a) importanti informazioni in materia di sicurezza, ricavate in particolare da:

- 1) rapporti dei piloti;
- 2) rapporti delle organizzazioni di manutenzione;
- 3) rapporti sugli incidenti;
- 4) altri organismi, indipendenti dalle autorità dell'aviazione civile degli Stati dell'Unione europea



5) reclami;

b) informazioni sulle azioni intraprese in seguito ad un'ispezione a terra, fra cui:

- 1) fermo dell'aeromobile;
- 2) divieto operativo comunitario o in un singolo Stato dell'Unione europea, per l'aeromobile o l'operatore;
- 3) interventi correttivi necessari;
- 4) contatti con l'autorità dell'aviazione civile competente sull'operatore

c) informazioni complementari sull'operatore quali, ad esempio:

- 1) interventi correttivi realizzati;
- 2) ricorrenza delle anomalie.

2. Le informazioni sono registrate in rapporti stilati su un formulario - tipo conforme all'allegato I della direttiva 2004/36/CE e successive modifiche.

3. Le informazioni di cui al primo comma e quelle che indicano l'esistenza di una potenziale minaccia per la sicurezza ovvero mancanza di conformità alle norme di sicurezza internazionali, sono trasmesse immediatamente dall'ENAC alla Commissione europea, alle autorità dell'aviazione civile degli Stati Membri dell'Unione europea e all'Agenzia europea della sicurezza aerea.

4. L'ENAC scambia con le autorità degli Stati membri le informazioni in suo possesso che comprendono, a richiesta dell'autorità competente, un elenco degli aeroporti degli Stati membri interessati che sono aperti al traffico internazionale con indicazione per anno civile del numero di ispezioni a terra effettuate e il numero di movimenti di aeromobili di paesi terzi in ciascun aeroporto di detto elenco.

5. Al Ministero dei trasporti ed all'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo è garantito, per lo svolgimento dei propri compiti istituzionali, l'accesso alle informazioni di cui al presente articolo.

Art. 7

(Tutela della riservatezza delle informazioni)

1. L'accesso ai dati delle ispezioni a terra ed alle informazioni di sicurezza dell'articolo 5 è disciplinato dal regolamento di cui al comma 6 dell'articolo 24 della legge 7 agosto 1990, n. 241 e successive modifiche ed integrazioni

2. Qualora le informazioni sulle carenze tecniche degli aeromobili vengono fornite volontariamente durante le ispezioni a terra, l'ENAC assicura che nel rapporto dell'ispezione non ne sia identificata la fonte.

Art. 8

(Disposizioni finali)

1. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.



2. L'Enac svolge i compiti previsti agli articoli 4, 5 e 6 con le risorse umane, strumentali e finanziarie di esonibili a legislazione vigente.

3. Le disposizioni del presente decreto legislativo entrano in vigore dopo venti giorni dalla data di pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica Italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti d'osservarlo e farlo osservare.

10/07/2007

