

Dette dokument er et dokumentationsredskab, og institutionerne påtager sig intet ansvar herfor

► **B**

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2004/36/EF**

**af 21. april 2004**

**om sikkerhed forbundet med tredjelandes luftfartøjer, der benytter Fællesskabets lufthavne**

(EUT L 143 af 30.4.2004, s. 76)

Ændret ved:

		Tidende		
		nr.	side	dato
► <b><u>M1</u></b>	Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 af 14. december 2005	L 344	15	27.12.2005
► <b><u>M2</u></b>	Kommissionens direktiv 2008/49/EF af 16. april 2008	L 109	17	19.4.2008
► <b><u>M3</u></b>	Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 596/2009 af 18. juni 2009	L 188	14	18.7.2009



**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV  
2004/36/EF**

**af 21. april 2004**

**om sikkerhed forbundet med tredjelandes luftfartøjer, der benytter  
Fællesskabets lufthavne**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION  
HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen <sup>(1)</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg <sup>(2)</sup>,

efter høring af Regionsudvalget

efter proceduren i traktatens artikel 251 <sup>(3)</sup>, på grundlag af Forligsudvalgets fælles udkast af 26. februar 2004 og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I Europa-Parlamentets beslutning af 15. februar 1996 om flykatastrofen ud for Den Dominikanske Republik <sup>(4)</sup>, påpeges behovet for, at Fællesskabet indtager en mere aktiv holdning og udvikler en strategi med henblik på at forbedre sikkerheden for de EF-borgere, der rejser med luftfartøj, eller som bor nær lufthavne.
- (2) Kommissionen har tilsendt Europa-Parlamentet og Rådet en meddelelse med titlen »Udformning af en fællesskabsstrategi til forbedring af luftfartssikkerheden«.
- (3) Denne meddelelse fastslår klart, at sikkerheden kan styrkes effektivt ved at sikre, at luftfartøjer i fuldt omfang opfylder de internationale sikkerhedsnormer, der er anført i bilagene til konventionen om international civil luftfart, som blev undertegnet i Chicago den 7. december 1944 (»Chicago-konventionen«).
- (4) Med henblik på fastlæggelse og opretholdelse af et højt ensartet sikkerhedsniveau for civil luftfart i Europa bør der indføres en harmoniseret fremgangsmåde hvad angår effektiv håndhævelse af internationale sikkerhedsnormer i Fællesskabet. Det er derfor nødvendigt at harmonisere reglerne og procedurerne for rampeinspektion af tredjelandes luftfartøjer, der lander i lufthavne i medlemsstaterne.
- (5) Hvis medlemsstaterne harmoniserer en effektiv håndhævelse af internationale sikkerhedsnormer, undgår de konkurrenceforvridning. En fælles holdning over for luftfartøjer fra tredjelande, der ikke opfylder internationale sikkerhedsnormer, vil gavne medlemsstaternes stilling.
- (6) Luftfartøjer, der lander i lufthavne i medlemsstaterne, bør underkastes inspektion, når der er mistanke om, at de ikke overholder de internationale sikkerhedsnormer.
- (7) Der kan også foretages stikprøveinspektioner, selv om der ikke foreligger særlig mistanke, forudsat at fællesskabsretten og folkeretten overholdes. Det er især vigtigt, at sådanne inspektioner foretages på en ikke-diskriminerende måde.

<sup>(1)</sup> EFT C 103 E af 30.4.2002, s. 351.

<sup>(2)</sup> EFT C 241 af 7.10.2002, s. 33.

<sup>(3)</sup> Europa-Parlamentets udtalelse af 3.9.2002 (EUT C 272 E af 13.11.2003, s. 343) og Rådets fælles holdning af 13.6.2003 (EFT C 233 E af 30.9.2003, s. 12) og Europa-Parlamentets holdning af 9.10.2003 (endnu ikke offentliggjort i EUT). Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning af 1.4.2004 og Rådets afgørelse af 30.3.2004.

<sup>(4)</sup> EFT C 65 af 4.3.1996, s. 172.

▼B

- (8) Inspektionen kan optrappes, når der er tale om luftfartøjer, for hvis vedkommende der ofte før er blevet konstateret mangler, eller luftfartøjer fra luftfartsselskaber, hvis luftfartøjer ofte før har tiltrukket sig opmærksomhed.
- (9) De oplysninger, der indsamles i de enkelte medlemsstater, bør stilles til rådighed for alle andre medlemsstater og Kommissionen for at sikre den mest effektive overvågning af, at tredjelandes luftfartøjer overholder de internationale sikkerhedsnormer.
- (10) Der er af disse grunde behov for på fællesskabsniveau at indføre en procedure til vurdering af tredjelandes luftfartøjer og dermed forbundne samarbejdsmechanismer mellem medlemsstaternes kompetente myndigheder med henblik på udveksling af oplysninger.
- (11) Sikkerhedsrelaterede oplysninger er følsomme, og det indebærer, at medlemsstaterne i overensstemmelse med deres nationale lovgivning bør træffe de nødvendige foranstaltninger til at sikre passende fortrolig behandling af de oplysninger, de modtager.
- (12) Med forbehold af offentlighedens aktindsigt i Kommissionens dokumenter som fastlagt i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1049/2001 af 30. maj 2001 om aktindsigt i Europa-Parlamentets, Rådets og Kommissionens dokumenter <sup>(1)</sup> bør Kommissionen vedtage foranstaltninger for videregivelse af sådanne oplysninger til interesserede parter og de hertil knyttede betingelser.
- (13) De luftfartøjer, for hvilke udbedring er påkrævet, bør — i tilfælde af, at de konstaterede mangler helt klart indebærer en sikkerhedsrisiko — pålægges startforbud, indtil de internationale sikkerhedsnormer er opfyldt.
- (14) Faciliteterne i den lufthavn, hvor inspektionen foretages, kan være af en sådan art, at den kompetente myndighed er nødt til at give luftfartøjet tilladelse til at flyve videre til en passende lufthavn, forudsat at betingelserne for en sikker videreflyvning er opfyldt.
- (15) For at kunne udføre sine opgaver i henhold til dette direktiv bør Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 12 i Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 af 16. december 1991 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart <sup>(2)</sup>.
- (16) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen <sup>(3)</sup>.
- (17) Kommissionen bør forsyne det udvalg, der er nedsat ved artikel 12 i forordning (EØF) nr. 3922/91, med statistikker og oplysninger, der er blevet indsamlet i forbindelse med andre fællesskabsforanstaltninger vedrørende specifikke hændelser, der kan være relevante for afsløringen af mangler, der udgør en fare for sikkerheden for civil luftfart.
- (18) Det er nødvendigt at tage hensyn til det samarbejde og den informationsudveksling, der finder sted inden for rammerne af JAA (Joint Aviation Authorities (De Fælles Luftfartsmyndigheder)) og ECAC (European Civil Aviation Conference (Den Europæiske Konference for Civil Luftfart)). Der bør desuden gøres størst mulig brug af eksisterende ekspertise i forbindelse

<sup>(1)</sup> EFT L 145 af 31.5.2001, s. 43.

<sup>(2)</sup> EFT L 373 af 31.12.1991, s. 4. Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1592/2002 (EFT L 240 af 7.9.2002, s. 1).

<sup>(3)</sup> EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

**▼B**

med SAFA-procedurene (Safety Assessment of Foreign Aircraft (sikkerhedsvurdering af udenlandske luftfartøjer)).

- (19) Der bør tages hensyn til EASA's (European Aviation Safety Agency (Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs)) rolle i forbindelse med luftfartssikkerhedspolitikken, herunder dets fastsættelse af procedurer med henblik på fastlæggelse og opretholdelse af et højt ensartet sikkerhedsniveau for civil luftfart i Europa.
- (20) Der blev den 2. december 1987 i London i en fælleserklæring fra Kongeriget Spaniens og Det Forenede Kongeriges udenrigsministre indgået aftaler med henblik på et bedre samarbejde om anvendelse af Gibraltar lufthavnen. Disse aftaler er endnu ikke trådt i kraft —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

*Artikel 1*

**Anvendelsesområde og formål**

1. Inden for rammerne af Fællesskabets overordnede strategi med henblik på fastlæggelse og opretholdelse af et højt ensartet sikkerhedsniveau for civil luftfart i Europa indføres der med dette direktiv en harmoniseret fremgangsmåde hvad angår effektiv håndhævelse af internationale sikkerhedsnormer i Fællesskabet ved hjælp af harmoniserede regler og procedurer for rampeinspektioner af tredjelands luftfartøjer, der lander i lufthavne i medlemsstaterne.
2. Dette direktiv berører ikke medlemsstaternes ret til at foretage inspektioner, der ikke er omhandlet i dette direktiv, og til at udstede startforbud for, udelukke eller pålægge betingelser for et hvilket som helst luftfartøj, der lander i deres lufthavne, jf. fællesskabsretten og folkeretten.
3. Statsluftfartøjer, som defineret i Chicago-konventionen, og luftfartøjer, hvis højeste tilladte startvægt er under 5 700 kg, og som ikke anvendes til erhvervmæssig lufttransport, falder uden for direktivets anvendelsesområde.
4. Anvendelsen af dette direktiv i forbindelse med Gibraltar lufthavn foregriber ikke henholdsvis Kongeriget Spaniens og Det Forenede Kongeriges retlige holdning til tvisten om suveræniteten over det område, lufthavnen er beliggende på.
5. Dette direktiv gælder ikke for Gibraltar lufthavn, før aftalerne i den fælles erklæring af 2. december 1987, der er afgivet af udenrigsministrene for Kongeriget Spanien og Det Forenede Kongerige, er trådt i kraft. Kongeriget Spaniens og Det Forenede Kongeriges regeringer underretter Rådet omen sådan ikrafttrædelsesdato.

*Artikel 2*

**Definitioner**

I dette direktiv forstås ved:

- a) »udstedelse af startforbud«: udstedelse af et formelt forbud imod, at et luftfartøj forlader en lufthavn, og de nødvendige foranstaltninger til at tilbageholde det
- b) »internationale sikkerhedsnormer«: de sikkerhedsnormer, der er indeholdt i Chicago-konventionen og dens bilag som gældende på tidspunktet for inspektionen
- c) »rampeinspektion«: en undersøgelse af tredjelands luftfartøjer i overensstemmelse med bilag II

**▼B**

- d) »tredjelandes luftfartøj«: et luftfartøj, der ikke benyttes af eller flyves under tilsyn af en kompetent myndighed i en medlemsstat.

*Artikel 3***Indsamling af oplysninger**

Medlemsstaterne indfører en ordning til indsamling af enhver oplysning, der anses for nyttig for opfyldelsen af det i artikel 1 beskrevne formål, herunder:

- a) vigtige sikkerhedsoplysninger, navnlig gennem
- pilotrapporter
  - rapporter fra vedligeholdelsesorganisationer
  - rapporter om flyvehændelser
  - andre organisationer, der er uafhængige af medlemsstaternes kompetente myndigheder
  - klager
- b) oplysninger om de foranstaltninger, der træffes som følge af en rampeinspektion, såsom
- udstedelse af startforbud for et luftfartøj
  - udelukkelse af et luftfartøj eller luftfartsforetagende fra den pågældende medlemsstat
  - krav om udbedring af mangler
  - etablering af kontakt til luftfartsforetagendets kompetente myndighed
- c) opfølgende oplysninger om luftfartsforetagendet, bl.a. om
- udbedrede mangler
  - fornyet konstatering af manglende overensstemmelse.

Disse oplysninger skal opbevares, idet der anvendes en standardrapport, der skal indeholde de punkter, der er beskrevet i formularen i bilag I.

*Artikel 4***Rampeinspektion**

1. Hver medlemsstat tager passende midler i brug til at sikre, at tredjelandes luftfartøjer, der er mistænkt for ikke at opfylde de internationale sikkerhedsnormer, og som lander i en hvilken som helst lufthavn i medlemsstaten, der er åben for international lufttrafik, underkastes rampeinspektion. Ved gennemførelsen af sådanne procedurer skal de kompetente myndigheder især være opmærksomme på luftfartøjer,

- for hvilke der er modtaget oplysninger om et ringe vedligeholdelsesniveau, eller som har åbenbare skader eller mangler
- for hvilke der er blevet rapporteret unormal manøvrering efter indflyvning i medlemsstatens luftrum, som giver anledning til alvorlige betænkeligheder angående sikkerheden
- der tidligere har været underkastet en rampeinspektion, som har afsløret mangler, således at der kan være stærk tvivl om, hvorvidt luftfartøjet opfylder internationale sikkerhedsnormer, og medlemsstaten har betænkeligheder med hensyn til, om manglerne er udbedret
- for hvilke der er indikationer for, at de kompetente myndigheder i det land, hvor luftfartøjet er registreret, ikke udfører tilstrækkeligt tilsyn med sikkerheden, eller

**▼B**

- hvor oplysninger indsamlet i henhold til artikel 3 giver anledning til betænkelighed med hensyn til luftfartsforetagendet, eller hvis en tidligere rampeinspektion af et luftfartøj, der anvendes af samme luftfartsforetagende, har afsløret mangler.
- 2. Medlemsstaterne kan indføre regler med henblik på gennemførelse af rampeinspektioner i form af en stikprøveprocedure, selv om der ikke foreligger særlig mistanke, forudsat at disse regler er i overensstemmelse med fællesskabsretten og folkeretten. Sådanne procedurer skal gennemføres på en ikke-diskriminerende måde.
- 3. Medlemsstaterne sikrer gennemførelsen af passende rampeinspektioner og andre overvågningsforanstaltninger, som fastlagt i henhold til artikel 8, stk. 3.
- 4. En rampeinspektion udføres i overensstemmelse med den i bilag II beskrevne procedure og med anvendelse af en formular til rampeinspektionsrapport, der mindst omfatter de punkter, der er beskrevet i den formular, der indgår i dette bilag. Ved afslutningen af en rampeinspektion underrettes luftfartøjschefen eller en repræsentant for luftfartsforetagendet om resultatet af rampeinspektionen, og hvis der påvises væsentlige mangler, sendes rapporten til luftfartsforetagendet og til de pågældende kompetente myndigheder.
- 5. Ved udførelsen af en rampeinspektion i henhold til dette direktiv bestræber den pågældende kompetente myndighed sig på så vidt muligt at undgå, at luftfartøjet bliver unødigt forsinket.

*Artikel 5***Udveksling af oplysninger**

- 1. Medlemsstaternes kompetente myndigheder deltager i en gensidig udveksling af oplysninger. Sådanne oplysninger omfatter efter anmodning fra en kompetent myndighed en liste over lufthavne i de berørte medlemsstater, der er åbne for international lufttrafik, med angivelse for hvert kalenderår af antallet af udførte rampeinspektioner og antallet af tredjelandes luftfartøjers starter og landinger i hver af de lufthavne, der er optaget på listen.
- 2. Alle de i artikel 3 omhandlede standardrapporter og de i artikel 4, stk. 4, omhandlede rampeinspektionsrapporter stilles straks til rådighed for Kommissionen og, efter deres anmodning, for medlemsstaternes kompetente myndigheder og Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA).
- 3. Hvis det fremgår af en standardrapport, at der er en potentiel sikkerhedsrisiko, eller det fremgår af en rampeinspektionsrapport, at et luftfartøj ikke opfylder internationale sikkerhedsnormer, og at det derfor kan udgøre en potentiel sikkerhedsrisiko, videresendes rapporten straks til den kompetente myndighed i hver enkelt medlemsstat og til Kommissionen.

*Artikel 6***Beskyttelse og videregivelse af oplysninger**

- 1. Medlemsstaterne træffer i overensstemmelse med deres nationale lovgivning alle nødvendige foranstaltninger til på passende måde at sikre fortroligheden af de oplysninger, de modtager i henhold til artikel 5. De må kun anvende disse oplysninger til at opfylde formålet med dette direktiv.
- 2. Kommissionen offentliggør hvert år en sammenfattende informationsrapport, som er tilgængelig for offentligheden og erhvervslivets aktører, med en analyse af alle oplysninger, der modtages i henhold til artikel 5. Analysen skal være enkel og letforståelig, og den skal i givet fald angive, hvorvidt der er en øget sikkerhedsrisiko for flypassagerer. I denne analyse skal oplysningernes kilde være anonymiseret.

**▼M3**

3. Med forbehold af offentlighedens aktindsigt i Kommissionens dokumenter som fastlagt i forordning (EF) nr. 1049/2001 vedtager Kommissionen på eget initiativ foranstaltninger og hertil knyttede betingelser for videregivelse til interesserede parter af oplysninger som omhandlet i stk. 1. Sådanne foranstaltninger, som kan være generelle eller individuelle, skal gå ud fra behovet for:

- at give personer og organisationer de oplysninger, de behøver for at forbedre luftfartssikkerheden
- at begrænse videregivelsen af oplysninger til det, som er strengt nødvendigt til brugernes formål, for at sikre oplysningerne en passende fortrolighedsgrad.

De individuelle foranstaltninger vedtages efter rådgivningsproceduren i artikel 10, stk. 3.

De generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 10, stk. 4.

**▼B**

4. Når der frivilligt afgives oplysninger om mangler ved luftfartøjer, skal de rampeinspektionsrapporter, der er omhandlet i artikel 4, stk. 4, være anonymiseret med hensyn til oplysningernes kilde.

*Artikel 7***Udstedelse af startforbud for et luftfartøj**

1. Når manglende opfyldelse af internationale sikkerhedsnormer helt klart indebærer en risiko for luftfartssikkerheden, bør luftfartsforetagendet træffe foranstaltninger til udbedring af manglerne før luftfartøjets afgang. Hvis den kompetente myndighed, der udfører en rampeinspektion, ikke har fået vished for, at manglerne vil blive udbedret inden flyvningen, udsteder den startforbud for luftfartøjet, indtil den pågældende sikkerhedsrisiko er fjernet, og underretter straks de kompetente myndigheder for det pågældende luftfartsforetagende og de kompetente myndigheder i luftfartøjets registreringsstat.

2. Den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor der udføres en rampeinspektion, kan i samråd med den stat, der er ansvarlig for luftfartøjets drift, eller luftfartøjets registreringsstat, fastlægge de nødvendige betingelser, hvorunder luftfartøjet kan få tilladelse til at flyve til en lufthavn, hvor manglerne kan udbedres. Hvis manglerne vedrører gyldigheden af luftfartøjets luftdygtighedsbevis, kan startforbuddet kun trækkes tilbage, hvis luftfartsforetagendet får tilladelse fra den eller de stater, der vil blive overfløjet på den pågældende flyvning.

*Artikel 8***Sikkerhedsforbedrende foranstaltninger og gennemførelsesforanstaltninger**

1. Medlemsstaterne giver Kommissionen meddelelse om de operationelle foranstaltninger, de har truffet til gennemførelse af kravene i artikel 3, 4 og 5.

**▼M3**

2. På grundlag af de oplysninger, der er indsamlet i medfør af stk. 1, kan Kommissionen

- a) efter forskriftsproceduren i artikel 10, stk. 2, træffe passende foranstaltninger til at lette gennemførelsen af artikel 3, 4 og 5, herunder:
  - fastlæggelse af formatet for opbevaring og videregivelse af data
  - oprettelse af eller støtte til relevante organer til styring eller forvaltning af de nødvendige redskaber til indsamling og udveksling af oplysninger

**▼ M3**

- b) opstille betingelser for udførelse af rampeinspektioner, herunder systematiske inspektioner, og udarbejde en liste over de oplysninger, der skal indsamles. Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 10, stk. 4.

**▼ B**

3. På grundlag af de oplysninger, der er modtaget i medfør af artikel 3, 4 og 5, og efter proceduren i artikel 10, stk. 2, kan der træffes beslutning om at gennemføre passende rampeinspektion og andre overvågningsforanstaltninger, navnlig over for et bestemt luftfartsforetagende eller luftfartsforetagender fra et bestemt tredjeland, indtil den kompetente myndighed i det pågældende tredjeland har vedtaget tilfredsstillende foranstaltninger til udbedring af manglerne.

4. Kommissionen kan træffe passende foranstaltninger med henblik på at samarbejde med og bistå tredjelands med at forbedre deres muligheder for tilsyn med luftfartssikkerheden.

**▼ M1****▼ M3***Artikel 10*

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 12 i forordning (EØF) nr. 3922/91.

2. Når der henvises til dette stykke anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF anvendelse, jf. dennes artikel 8.

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.

3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 3 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

4. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

5. Kommissionen kan også høre udvalget vedrørende ethvert andet spørgsmål forbundet med anvendelsen af dette direktiv.

**▼ B***Artikel 11***Gennemførelse**

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 30. april 2006. De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og administrative bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

**▼ M3***Artikel 12***Kommissionen kan ændre bilagene til dette direktiv.**

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 10, stk. 4.



**▼B**

*Artikel 13*

**Rapport**

Senest den 30. april 2008 forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om anvendelsen af dette direktiv og navnlig af artikel 9, hvori der bl.a. tages hensyn til udviklingen i Fællesskabet og i internationale fora. Rapporten ledsages eventuelt af forslag til ændring af dette direktiv.

*Artikel 14*

**Ikrafttræden**

Dette direktiv træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

*Artikel 15*

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

▼B

## BILAG I



Den nationale luftfartsmyndighed (navn)

(land)

SAFA

## Standardrapport

<sup>1</sup> NR: \_\_\_\_\_<sup>2</sup> Kilde: ..... SR<sup>3</sup> Dato: .....<sup>4</sup> Sted: .....<sup>5</sup> (ubenyttet)<sup>6</sup> Luftfartsforetagende: .....<sup>7</sup> AOC-nummer: .....<sup>8</sup> Land: .....<sup>9</sup> Rute: fra .....<sup>10</sup> Rutenummer: .....<sup>11</sup> Rute: til .....<sup>12</sup> Rutenummer: .....<sup>13</sup> Chartret af luftfartsforetagende (\*): ...<sup>14</sup> Charterstat: .....

(\*) (hvis det er relevant)

<sup>15</sup> Luftfartøjstype .....<sup>16</sup> Registreringsmærke .....<sup>17</sup> Konstruktionsnummer .....<sup>18</sup> Flybesætning: Certificeringsstat .....<sup>19</sup> Bemærkninger:<sup>20</sup> Trufne foranstaltninger:<sup>21</sup> (ubenyttet)<sup>22</sup> Den nationale koordinators navn .....<sup>23</sup> Underskrift .....

▼ **M2***BILAG II***Manual over EF SAFA-rampeinspektionsprocedurer — centrale elementer****1. GENERELLE INSTRUKTIONER**

- 1.1. SAFA-rampeinspektioner udføres af inspektører med den nødvendige viden af relevans for inspektionsområdet, idet teknisk viden, viden om luftdygtighed og operationel viden skal være til rådighed, såfremt alle punkter på checklisten kontrolleres. Udføres en rampeinspektion af to eller flere inspektører, kan inspektionens centrale elementer — besigtigelse af luftfartøjet udefra, inspektion af cockpit og inspektion af passagerkabine og/eller lastrum — opdeles mellem inspektørerne.
- 1.2. Inspektørerne skal identificere sig over for luftfartøjschefen eller, i vedkommendes fravær, over for et medlem af flybesætningen eller den højst placerede repræsentant for operatøren, inden de påbegynder den del af deres rampeinspektion, som foregår inde i luftfartøjet. Er det ikke muligt at informere en repræsentant for luftfartsselskabet, eller findes der ingen repræsentant i eller nær ved luftfartøjet, udføres der i princippet ingen SAFA-rampeinspektion. Under særlige omstændigheder kan det besluttes at udføre en SAFA-rampeinspektion, men denne skal begrænses til en besigtigelse af luftfartøjet udefra.
- 1.3. Inspektionen skal være så omfattende, som det er muligt med de disponible tids- og personaleressourcer. Dette indebærer, at hvis der kun er begrænsede tids- eller personaleressourcer til rådighed, er det muligt i stedet for at verificere alle inspektionspunkter blot at inspicere et begrænset antal. Ud fra de tids- og personaleressourcer, der står til rådighed for en SAFA-rampeinspektion, udvælges posterne med henblik på inspektion i overensstemmelse med EF SAFA-programmets målsætninger.
- 1.4. En rampeinspektion må ikke forårsage en urimelig forsinkelse af det inspicerede luftfartøjs afgang. Mulige årsager til forsinkelse kunne bl.a. være tvivl om, hvorvidt flyvningen er forberedt korrekt, luftfartøjets luftdygtighed eller ethvert anliggende i direkte relation til sikkerheden for luftfartøjet og personer, som befinder sig heri.

**2. INSPEKTØRERNES KVALIFIKATIONER**

- 2.1. Medlemsstaterne sikrer med virkning fra den 1. januar 2009, at alle SAFA-rampeinspektioner på deres område udføres af kvalificerede inspektører.
- 2.2. Medlemsstaterne sikrer, at deres inspektører opfylder nedenstående kvalifikationskriterier.

**2.3. Kvalifikationskriterier****2.3.1. Udvælgelseskriterier**

Medlemsstaterne sikrer som en forudsætning for, at kandidater kan komme i betragtning til at kvalificere sig som SAFA-inspektører, at de råder over den fornødne uddannelse på luftfartsområdet og/eller praktisk viden af relevans for deres inspektionsområde(r), dvs.:

- a) flyveoperationer
- b) besætningens certifikater
- c) luftfartøjers luftdygtighed
- d) farligt gods.

**2.3.2. Uddannelseskrav**

Kandidaterne skal, inden de kvalificerer sig, med succes have afsluttet en uddannelse bestående af:

- teoretisk klasseundervisning af en SAFA-uddannelsesorganisation, jf. afsnit 2.4
- praktisk undervisning af en SAFA-uddannelsesorganisation, jf. afsnit 2.4 eller af en seniorinspektør, som er udpeget af en medlemsstat, jf. afsnit 2.5, og som handler uafhængigt af en SAFA-uddannelsesorganisation

▼ **M2**

- uddannelse på arbejdspladsen: Denne gives med en række inspektioner udført af en seniorinspektør, som er udpeget af en medlemsstat, jf. afsnit 2.5.

2.3.3. *Krav om opretholdelse af kvalifikationernes gyldighed*

Medlemsstaterne sikrer, at inspektorerne efter at have kvalificeret sig opretholder gyldigheden af deres kvalifikationer ved at:

- a) gennemgå efteruddannelse bestående af teoretisk klasseundervisning, der gives af en SAFA-uddannelsesorganisation, jf. afsnit 2.4
- b) udføre et mindste antal rampeinspektioner i hver 12-månedersperiode efter den seneste gennemgang af SAFA-uddannelse, medmindre inspektøren også er kvalificeret som flyveoperations- eller luftdygtighedsinspektør hos en medlemsstats nationale luftfartmyndighed og regelmæssigt deltager i inspektioner af indenlandske operatørs luftfartøjer.

2.3.4. *Vejledende materiale*

EASA opstiller og offentliggør senest den 30. september 2008 et udførligt vejledende materiale med henblik på at bistå medlemsstaterne med gennemførelsen af afsnit 2.3.1, 2.3.2 og 2.3.3.

2.4. **SAFA-uddannelsesorganisationer**

- 2.4.1. En SAFA-uddannelsesorganisation kan være en del af en medlemsstats kompetente myndighed eller en tredjeparts organisation.

En tredjeparts organisation kan være:

- en del af en anden medlemsstats kompetente myndighed
- en uafhængig enhed.

- 2.4.2. Medlemsstaterne sikrer, at de i afsnit 2.3.2 og 2.3.3, litra a), omhandlede uddannelseskurser i deres nationale myndigheds regi som minimum gennemføres i overensstemmelse med de relevante uddannelsesplaner, som EASA har fastsat og offentliggjort.

- 2.4.3. Medlemsstater, der benytter en ekstern organisation til den SAFA-relaterede uddannelse, indfører et system med henblik på at evaluere en sådan organisation. Systemet skal være enkelt, gennemskueligt, stå i forhold til og tage hensyn til eventuelt relevant vejledende materiale, som er udarbejdet og offentliggjort af EASA. Et sådant system kan tage hensyn til andre medlemsstaters evalueringer.

- 2.4.4. En ekstern organisation må kun benyttes, hvis det af evalueringen fremgår, at uddannelsen vil foregå i overensstemmelse med de relevante uddannelsesplaner, som EASA har fastsat og offentliggjort.

- 2.4.5. Medlemsstaterne sikrer, at deres kompetente myndigheders uddannelsesprogrammer og/eller deres systemer til evaluering af eksterne uddannelsesorganisationer tilpasses efter eventuelle henstillinger hidrørende fra EASA's standardiseringsaudits i overensstemmelse med de arbejdsmetoder, der er fastlagt i henhold til Kommissionens forordning (EF) nr. 736/2006 <sup>(1)</sup>.

- 2.4.6. En medlemsstat kan anmode EASA om at evaluere uddannelsesorganisationen og afgive anbefalinger, som medlemsstaten kan benytte som grundlag for sin egen evaluering.

- 2.4.7. Senest den 30. september 2008 opstiller og offentliggør EASA et udførligt vejledende materiale med henblik på at bistå medlemsstaterne med gennemførelsen af dette afsnit.

2.5. **Seniorinspektører**

- 2.5.1. En medlemsstat kan udpege seniorinspektører, når disse opfylder de relevante kvalifikationskriterier, som opstilles af den pågældende medlemsstat.

- 2.5.2. Medlemsstaterne sikrer, at de i 2.5.1 nævnte kriterier som minimum indeholder de følgende krav, således at den udpegede:

- har været en kvalificeret SAFA-inspektør i de tre år, der går forud for udpegningen

<sup>(1)</sup> EUT L 129 af 17.5.2006, s. 10.

**▼ M2**

— har udført mindst 36 SAFA-inspektioner i de tre år, der går forud for udpegningen.

2.5.3. Medlemsstaterne sikrer, at den praktiske undervisning og/eller undervisning på arbejdspladsen, som gives af deres seniorinspektører, bygger på de relevante uddannelsesplaner, som EASA har fastsat og offentliggjort.

2.5.4. Medlemsstaterne kan også benytte deres seniorinspektører til at give praktisk undervisning og/eller undervisning på arbejdspladsen til andre medlemsstaters praktikanter.

Senest den 30. september 2008 opstiller og offentliggør EASA et udførligt vejledende materiale med henblik på at bistå medlemsstaterne med gennemførelsen af dette afsnit.

## 2.6. **Overgangsforanstaltninger**

2.6.1. SAFA-inspektører, der opfylder kvalifikationskriterierne i afsnit 2.3.1 og kriterierne for nylig erhvervs erfaring i afsnit 2.3.3, litra b), på den dato, der er omhandlet i artikel 3 i Kommissionens direktiv 2008/49/EF, anses for kvalificerede som inspektører i overensstemmelse med kravene i dette kapitel.

2.6.2. Uanset afsnit 2.3.3, litra a), skal inspektører, som anses for at være kvalificeret i overensstemmelse med afsnit 2.6.1, gennemgå efteruddannelse, der gives løbende af en SAFA-uddannelsesorganisation senest den 1. juli 2010 og efterfølgende som fastlagt i afsnit 2.3.3, litra a).

## 3. **STANDARDER**

3.1. ICAO's standarder og ICAO's »European Regional Supplementary Procedures« danner udgangspunkt for inspektionen af luftfartøjet og operatøren inden for EF SAFA-programmet. Under inspektionen af luftfartøjets tekniske tilstand kontrolleres det desuden i forhold til luftfartøjsfabrikantens standarder.

## 4. **INSPEKTIONSPROCESSEN**

### **Punkter på checklisten**

4.1. De punkter, der skal inspiceres, udvælges fra punkterne på checklisten i SAFA-rampeinspektionsrapporten, som indeholder i alt 54 punkter. (se tillæg 1).

4.2. Inspektionen og eventuelle resultater heraf skal fremgå af SAFA-rampeinspektionsrapporten, når inspektionen er tilendebragt.

### **Udførlig SAFA-vejledning**

4.3. For hvert inspektionspunkt på checklisten i SAFA-rampeinspektionsrapporten vil der blive opstillet en udførlig beskrivelse med angivelse af inspektionens omfang og fremgangsmåde. Der vil desuden blive henvist til de relevante krav i ICAO-bilagene. Dette udførlige vejledningsmateriale vil blive udarbejdet og offentliggjort af EASA, som også om nødvendigt vil tilpasse det til de nyeste, gældende standarder.

### **Indførelse af rapporter i den centrale SAFA-database**

4.4. En rapport over inspektionen skal indføres i den centrale SAFA-database hurtigst muligt og under ingen omstændigheder senere end 15 arbejdsdage efter inspektionsdatoen, selv når der ikke er foretaget konstateringer (findings).

## 5. **KATEGORISERING AF KONSTATINGER**

5.1. For hvert inspektionspunkt defineres konstateringer som tre kategorier af mulige afvigelser fra de relevante standarder, der er fastlagt i henhold til afsnit 3.1. Sådanne konstateringer kategoriseres som følger:

— konstateringer i kategori 1 anses for at have mindre betydning for sikkerheden

— konstateringer i kategori 2 kan have betydelig indflydelse på sikkerheden, og

— konstateringer i kategori 3 kan have alvorlig indflydelse på sikkerheden.

5.2. EASA vil udarbejde og offentliggøre instrukser vedrørende kategoriseringen af konstateringer i form af udførligt vejledende materiale, og dette

▼ **M2**

vil om nødvendigt blive tilpasset de relevante videnskabelige og tekniske fremskridt.

## 6. OPFØLGNINGSFORANSTALTNINGER

- 6.1. Uden at dette berører afsnit 1.2, skal der efter afslutningen af SAFA-inspektionen udfyldes et inspektionsbevis, der som minimum indeholder elementerne i tillæg 2, og en kopi heraf overrækkes til luftfartøjschefen eller, i vedkommendes fravær, til et medlem af flybesætningen eller den højest placerede repræsentant for operatøren. Modtageren skal anmodes om at underskrive et bevis for modtagelsen af inspektionsbeviset, og dette skal opbevares af inspektøren. Afviser modtageren at underskrive, registreres dette på dokumentet. EASA vil udarbejde og offentliggøre relevante udførlige instrukser i form af udførligt vejledende materiale.
- 6.2. På grundlag af kategoriseringen af konstateringerne er der defineret nærmere bestemte opfølgingsforanstaltninger. Sammenhængen mellem konstateringers kategori og de deraf følgende foranstaltninger, der skal træffes, præsenteres i aktionstyperne, og EASA vil udarbejde og offentliggøre disse i form af udførligt vejledende materiale.
- 6.3. Aktionstype 1: Denne aktion består i at tilvejebringe oplysninger om resultaterne af SAFA-rampeinspektionen til luftfartøjschefen eller, i vedkommendes fravær, til et medlem af flybesætningen eller den højest placerede, tilstedeværende repræsentant for operatøren. Aktionen består af en mundtlig orientering og overrækkelsen af inspektionsbeviset. Aktionstype 1 udføres efter hver inspektion, uanset om der er foretaget konstateringer eller ej.

### 6.4. Aktionstype 2: Denne aktion består af:

- 1) en brevveksling med den pågældende operatør, som skal indeholde en anmodning om bevis for, at der er foretaget korrigerende handlinger, og
- 2) en brevveksling med den ansvarlige stat (operatørens hjemstat eller registreringsstat) angående resultaterne af de udførte inspektioner på luftfartøjer, der opereres under den pågældende stats sikkerhedstilsyn. Denne brevveksling skal i givet fald indeholde en anmodning om at bekræfte, at de korrigerende handlinger i henhold til punkt 1 er foretaget.

Medlemsstaterne stiller en månedlig rapport om status over de opfølgingsforanstaltninger, som de har truffet i henhold til rampeinspektionerne, til rådighed for EASA.

En aktionstype 2 iværksættes efter inspektioner, hvor der er foretaget konstateringer i kategori 2 eller 3.

EASA vil udarbejde og offentliggøre relevante udførlige instrukser i form af udførligt vejledende materiale.

- 6.5. Aktionstype 3: En aktionstype 3 iværksættes efter en inspektion, hvor der er foretaget en konstatering i kategori 3. I lyset af alvoren af konstateringer i kategori 3, hvad angår deres potentielle indflydelse på sikkerheden for luftfartøjet og personer, som befinder sig heri, er følgende underaktionstyper opstillet:
- 1) Type 3a — Begrænsninger i brugen af luftfartøjet. Den kompetente myndighed, som udfører rampeinspektionen, konkluderer, at luftfartøjet som følge af de mangler, der er konstateret i forbindelse med inspektionen, kun må fortsætte flyvningen med visse begrænsninger.
  - 2) Type 3b — Udbedrende handlinger før flyvning tillades: Under rampeinspektionen konstateres fejl, som nødvendiggør udbedrende handling(er), inden den planlagte flyvning må finde sted.
  - 3) Type 3c — Den inspicerende nationale luftfartsmyndighed grunder luftfartøjet: Et luftfartøj grunderes i tilfælde, hvor den kompetente myndighed, der udfører rampeinspektionen, har foretaget konstateringer af kategori 3 (dvs. alvorlige), men ikke er overbevist om, at luftfartøjets operatør vil foretage udbedrende handlinger for at afhjælpe fejl før luftfartøjets afgang, og luftfartøjet og personer, der befinder sig heri, derved udsættes for en umiddelbar sikkerhedsrisiko. I så tilfælde grunder den nationale luftfartsmyndighed, der udfører rampeinspektionen, luftfartøjet, indtil risikoen er afhjulpnet, og underretter øjeblikkeligt den berørte operatørs kompetente myndigheder og luftfartøjets registreringsstat.

▼ M2

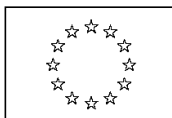
Aktioner, der foretages i henhold til afsnit 2 og 3, kan omfatte ikke-indtægtsgivende flyvninger til vedligeholdelsesbasen.

- 4) Aktion 3d — Øjeblikkeligt driftsforbud: En medlemsstat kan reagere på en umiddelbar og indlysende sikkerhedsrisiko ved at pålægge et driftsforbud som fastsat i henhold til den gældende nationale lovgivning og fællesskabslovgivningen.

▼ **M2**

## Tillæg 1

## SAFA-rampeinspektionsrapport



Den nationale luftfartsmyndighed (navn)

(land)

SAFA

Rampeinspektionsrapport

NR.: \_\_\_\_\_

Kilde: RI

Dato: \_\_\_\_\_ Sted: \_\_\_\_\_

Lokal tid: \_\_\_\_\_

Operator: \_\_\_\_\_ AOC-nummer: \_\_\_\_\_

Stat: \_\_\_\_\_ Type operation: \_\_\_\_\_

Rute fra: \_\_\_\_\_ Rutenummer:: \_\_\_\_\_

Rute til: \_\_\_\_\_ Rutenummer: \_\_\_\_\_

Chartret af operatør\*: \_\_\_\_\_ Charterers hjemstat\*: \_\_\_\_\_

\* (hvis det er relevant)

Luftfartøjstype: \_\_\_\_\_ Registreringsbetegnelse: \_\_\_\_\_

Luftfartøjets konfiguration: \_\_\_\_\_ Fabrikationsnummer: \_\_\_\_\_

Flyvebesætning: \_\_\_\_\_

Certificeringsstat: \_\_\_\_\_

2. certificeringsstat\*: \_\_\_\_\_

\* (hvis det er relevant)

Konstateringer («Findings»):

Kode / Std. / Ref. / Kat.	Konstatering	Udførlig beskrivelse
----	-----	-----
----	-----	-----
----	-----	-----
----	-----	-----

Iværksat aktionstype:

- | Iværksat aktionstype:   | Udførlig beskrivelse |
|---|----------------------|
| <input type="checkbox"/> 3d) Øjeblikkeligt driftsforbud   | -----                |
| <input type="checkbox"/> 3c) Luftfartøj grounded af den inspicerende nationale luftfartsmyndighed | -----                |
| <input type="checkbox"/> 3b) Udbedrende aktion før flyvning tillades                              | -----                |
| <input type="checkbox"/> 3a) Begrænsninger i brugen af luftfartøjet                               | -----                |
| <input type="checkbox"/> 2) Information til myndighed og operatør                                 | -----                |
| <input type="checkbox"/> 1) Information til kaptajnen   | -----                |

Eventuelle supplerende oplysninger:

Inspektørernes navne eller numre:.....

— Denne rapport er en tilkendegivelse af, hvad der blev konstateret ved denne lejlighed, og må ikke opfattes som noget afgørende bevis for, at luftfartøjet er fuldt ud egnet til at foretage den planlagte flyvning.

— Data, der forelægges i denne rapport, kan ændres med henblik på en korrekt ordlyd i forbindelse med Indførelsen i SAFA -databasen.





M2

Den nationale luftfartsmyndighed (Navn)

(land)

Punkt	Kontrolleret	Bemærkninger
<b>A. Cockpit</b>		
<b>Generelt</b>		
1. Generel tilstand .....	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Nødudgang .....	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Udstyr .....	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
<b>Dokumentation</b>		
4. Manualer .....	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5. Checklister .....	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. Radionavigationskort .....	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>
7. Liste over minimumsudstyr .....	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>
8. Registreringsbevis .....	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>
9. Støjcifikat (hvis relevant) .....	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>
10. AOC eller tilsvarende .....	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>
11. Radiolicens .....	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>
12. Luftdygtighedsbevis (»C of A«) .....	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
<b>Flyvedata</b>		
13. Forberedelse af flyvning .....	13 <input type="checkbox"/>	13 <input type="checkbox"/>
14. Vægt og balanceskema .....	14 <input type="checkbox"/>	14 <input type="checkbox"/>
<b>Sikkerhedsudstyr</b>		
15. Håndildslukkere .....	15 <input type="checkbox"/>	15 <input type="checkbox"/>
16. Redningsveste .....	16 <input type="checkbox"/>	16 <input type="checkbox"/>
17. Sikkerhedsseler .....	17 <input type="checkbox"/>	17 <input type="checkbox"/>
18. Iltudstyr .....	18 <input type="checkbox"/>	18 <input type="checkbox"/>
19. Blinklys .....	19 <input type="checkbox"/>	19 <input type="checkbox"/>
<b>Flybesætning</b>		
20. Flybesætningens certifikater .....	20 <input type="checkbox"/>	20 <input type="checkbox"/>
<b>Rejselogbog/teknisk log eller tilsvarende</b>		
21. Rejselogbog eller tilsvarende .....	21 <input type="checkbox"/>	21 <input type="checkbox"/>
22. Vedligeholdelsesattest .....	22 <input type="checkbox"/>	22 <input type="checkbox"/>
23. Anmeldelse og afhjælpning af mangler (inkl. teknisk log) .....	23 <input type="checkbox"/>	23 <input type="checkbox"/>
24. Inspektion før flyvning .....	24 <input type="checkbox"/>	24 <input type="checkbox"/>
<b>S. Sikkerhedsudstyr/kabine</b>		
1. Kabinens generelle tilstand .....	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Kabinpersonalets sæder og besætningens hvileområde .....	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Førstehjælpkasse/lægeligt nødudstyr .....	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
4. Håndildslukkere .....	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5. Redningsveste/flydeanordninger .....	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. Sikkerhedsselers og sæders tilstand .....	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>
7. Nødudgange, lysstriber og markering, lygter .....	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>
8. Evakueringsslisker, redningsflåder (i henhold til krav), ELT .....	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>
9. Iltforsyning (kabinebesætning og passagerer) .....	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>
10. Sikkerhedsinstruktioner .....	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>
11. Kabinebesætningsmedlemmer .....	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>
12. Adgang til nødudgange .....	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
13. Sikkerhed for passagerbagage .....	13 <input type="checkbox"/>	13 <input type="checkbox"/>
14. Sædekapacitet .....	14 <input type="checkbox"/>	14 <input type="checkbox"/>

▼ **M2**

Punkt	Kontrolleret	Bemærkninger
<b>C. Luftfartøjets tilstand</b>		
1. Generel ydre tilstand .....	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Døre og lemme .....	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Manøvreorganer .....	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
4. Hjul, dæk og bremseser .....	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5. Landingsstel slisker/redningsflåder .....	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. Hjulbrønd .....	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>
7. Kraftaggregat og pylon .....	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>
8. Turbineblade .....	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>
9. Propeller, rotor (hoved og hale) .....	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>
10. Synlige reparationer .....	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>
11. Synlig ikke-udbedret skade .....	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>
12. Lækager .....	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
<b>D. Last</b>		
1. Lastrummets generelle tilstand .....	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Farligt gods .....	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Sikkerhed for last om bord .....	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
<b>E. Generelt</b>		
1. Generelt .....	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>



## Tilføje 2

## Inspektionsbevis

Inspektionsbevis																			
Dato:		klokkeslæt:		Sted:		Info (i frit format) om den inspicerende nationale luftfartsmyndighed (kontaktoplysninger tlf/fax/email)													
Operator:				Stat:						AOC -nummer:									
Rute fra:		Flyrute nr.:		Rute til:						Flyrute nr.:									
Type flyvning:	Charter af operatør:			Luftfartøjstype:						Luftfartøjets konfiguration:									
Charterers hjemstat:				Registreringsbetegnelse:						Fabrikationsnummer:									
Flyvebesætningscertificeringsstat(er):		Kvittering for modtagelse (*)																	
Navn: .....				Stilling: .....		Underskrift: .....													
Check Bem.			Check Bem.			Check Bem.													
<b>A Cockpit</b>			<b>Flyvebesætningen</b>			<b>C Luftfartøjets tilstand</b>													
1	Generel tilstand		20	Flyvebesætningsens certifikater		1	Generel ydre tilstand												
2	Nødudgang		<b>Rejselogbog/teknisk log eller tilsvarende</b>			2	Døre og lemme												
3	Udstyr		21	Rejselogbog eller tilsvarende		3	Manøvrerorganer												
Dokumentation			22	Vedligeholdelsesattest		4	Hjul, dæk og bremser												
4	Manualer		23	Konstatering og udbedring af fejl (inkl. teknisk log)		5	Landingsstelslisker/rædningsflåder												
5	Checklister		24	Inspektion før flyvning		6	Hjulbrønd												
6	Radionavigationskort		<b>B Sikkerhedsudstyr/kabine</b>			7	Kraftaggregat og pylon												
7	Liste over minimumsudstyr					1	Kabinens generelle tilstand		8	Turbineblade									
8	Registreringsbevis		2	Kabinepersonalets sæder og besætningsens hvileområde		9	Propeller, rotorer (hoved og hale)												
9	Støjcifikat (hvis relevant)		3	Førstehjælpskasse/lægeligt nødudstyr		10	Synlige reparationer												
10	AOC eller tilsvarende		4	Håndildslukkere		11	Synlig ikke-udbedret skade												
11	Radiolicens		5	Redningsveste/flydeanordninger		12	Lækager												
12	Luftdygtighedsbevis («C of A»)		6	Sikkerhedssejler og sæders tilstand		<b>D Last</b>													
<b>Flyvedata</b>			7	Nødudgange, lysstriber og markering, lygter															
13	Forberedelse af flyvning		8	Evakueringsslisker, rædningsflåder (i henhold til krav), ELT															
14	Vægt og balanceskema		9	Ilforsyning (kabinebesætning og passagerer)		1	Lastrummets generelle tilstand												
<b>Sikkerhedsudstyr</b>			10	Sikkerhedsinstruktioner		2	Farligt gods												
15	Håndildslukkere		11	Kabinebesætningsmedlemmer		3	Sikkerhed for last om bord												
16	Redningsveste/flydeanordninger		12	Adgang til nødudgange		<b>E Generelt</b>													
17	Sikkerhedssejler		13	Sikkerhed for passagerbagage															
18	Iltudstyr		14	Sædekapacitet															
19	Blinklys		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Punkt</th> <th>Bemærkning(er)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table>							Punkt	Bemærkning(er)								
Punkt	Bemærkning(er)																		
<b>Trufne foranstaltninger</b>			<table border="1"> <tbody> <tr> <td>3c) Luftfartøj grounded af inspicerende NAA</td> </tr> <tr> <td>3b) Udbedrende aktion før flyvning tillades</td> </tr> <tr> <td>3a) Begrænsninger i brugen af luftfartøjet</td> </tr> <tr> <td>2) Information til myndighed og operatør</td> </tr> <tr> <td>1) Information til kaptajnen</td> </tr> <tr> <td>0) Ingen bemærkninger</td> </tr> </tbody> </table>							3c) Luftfartøj grounded af inspicerende NAA	3b) Udbedrende aktion før flyvning tillades	3a) Begrænsninger i brugen af luftfartøjet	2) Information til myndighed og operatør	1) Information til kaptajnen	0) Ingen bemærkninger				
3c) Luftfartøj grounded af inspicerende NAA																			
3b) Udbedrende aktion før flyvning tillades																			
3a) Begrænsninger i brugen af luftfartøjet																			
2) Information til myndighed og operatør																			
1) Information til kaptajnen																			
0) Ingen bemærkninger																			
Inspektore(r)n(e)s mærke eller nummer:																			
<p>(*) En underskrift fra et besætningsmedlem eller en anden repræsentant for den inspicerede operatør indebærer på ingen måde konstateringer, men alene en bekræftelse af, at luftfartøjet er inspiceret på den dato og det sted, som er anført på dokumentet. Denne rapport er en tilkendegivelse af, hvad der blev konstateret ved denne lejlighed, og må ikke opfattes som noget afgørende bevis for, at luftfartøjet er fuldt ud egnet til at foretage den planlagte flyvning. Data, der forelægges i denne rapport, kan ændres med henblik på en korrekt ordlyd i forbindelse med indførelsen i SAFA-databasen.«</p>																			