

Το έγγραφο αυτό συνιστά βοήθημα τεκμηρίωσης και δεν δεσμεύει τα κοινοτικά όργανα

► **B** ΟΔΗΓΙΑ 2004/36/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 21ης Απριλίου 2004

σχετικά με την ασφάλεια των αεροσκαφών τρίτων χωρών τα οποία χρησιμοποιούν κοινοτικούς αερολιμένες

(ΕΕ L 143 της 30.4.2004, σ. 76)

Τροποποιείται από:

| | | Επίσημη Εφημερίδα | | |
|--------------------|---|-------------------|--------|------------|
| | | αριθ. | σελίδα | ημερομηνία |
| ► <u>M1</u> | Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 14ης Δεκεμβρίου 2005 | L 344 | 15 | 27.12.2005 |
| ► <u>M2</u> | Οδηγία 2008/49/ΕΚ της Επιτροπής της 16ης Απριλίου 2008 | L 109 | 17 | 19.4.2008 |
| ► <u>M3</u> | Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 596/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Ιουνίου 2009 | L 188 | 14 | 18.7.2009 |



**ΟΔΗΓΙΑ 2004/36/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ
ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

της 21ης Απριλίου 2004

**σχετικά με την ασφάλεια των αεροσκαφών τρίτων χωρών τα οποία
χρησιμοποιούν κοινοτικούς αερολιμένες**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪ-
ΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη Συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το
άρθρο 80, παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής ⁽¹⁾,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽²⁾,

αφού ζητήθηκε η γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της Συν-
θήκης ⁽³⁾, υπό το πρίσμα του κοινού σχεδίου το οποίο εγκρίθηκε από
την επιτροπή συνδιαλλαγής στις 26 Φεβρουαρίου 2004,

Εκτιμώντας τα εξής:

- (1) Το ψήφισμα που εξέδωσε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στις 15 Φεβρουαρίου 1996 σχετικά με το αεροπορικό δυστύχημα στις ακτές της Δομινικανής Δημοκρατίας ⁽⁴⁾, επισημαίνει την ανάγκη να αναλάβει η Κοινότητα πιο ενεργό δράση και να καταστρώσει μια στρατηγική για να βελτιωθεί η ασφάλεια των πολιτών της που ταξιδεύουν αεροπορικά ή που κατοικούν κοντά σε αερολιμένες.
- (2) Η Επιτροπή εξέδωσε ανακοίνωση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με τίτλο «Κατάστρωση μιας κοινοτικής στρατηγικής για τη βελτίωση της ασφάλειας στις αεροπορικές μεταφορές».
- (3) Στην εν λόγω ανακοίνωση επισημαίνεται σαφώς ότι η ασφάλεια μπορεί να βελτιωθεί αποτελεσματικά εφόσον εξασφαλισθεί ότι τα αεροσκάφη πληρούν απολύτως τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας που περιέχουν τα Παραρτήματα της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, που υπογράφηκε στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944 («Σύμβαση του Σικάγου»).
- (4) Προκειμένου να καθιερωθεί και να διατηρηθεί ένα υψηλό ενιαίο επίπεδο ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας στην Ευρώπη, θα πρέπει να εισαχθεί μια εναρμονισμένη προσέγγιση με σκοπό την αποτελεσματική εφαρμογή των διεθνών προτύπων ασφαλείας στην Κοινότητα. Προς το σκοπό αυτό, είναι αναγκαίο να εναρμονισθούν οι κανόνες και οι διαδικασίες των επιθεωρήσεων διαδρόμου των αεροσκαφών τρίτων χωρών τα οποία προσγειώνονται σε αερολιμένες των κρατών μελών.
- (5) Η εναρμονισμένη προσέγγιση για την αποτελεσματική επιβολή αυτών των διεθνών προτύπων από τα κράτη μέλη θα αποτρέψει τη στρέβλωση του ανταγωνισμού. Μια κοινή αντιμετώπιση των αεροσκαφών τρίτων χωρών που δεν συμμορφούνται με τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας θα ωφελήσει τη θέση των κρατών μελών.

⁽¹⁾ ΕΕ C 103 E, 30.4.2002, σ. 351.

⁽²⁾ ΕΕ C 241 της 7.10.2002, σ. 33.

⁽³⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 3ης Σεπτεμβρίου 2002 (ΕΕ C 272 E, 13.11.2003, σ. 343), κοινή θέση του Συμβουλίου της 13ης Ιουνίου 2003 (ΕΕ C 233 E, 30.9.2003, σ. 12) και θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 9ης Οκτωβρίου 2003 (δεν δημοσιεύθηκε ακόμα στην Επίσημη Εφημερίδα). Νομοθετικό ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 1ης Απριλίου 2004 και απόφαση του Συμβουλίου της 30ης Μαρτίου 2004.

⁽⁴⁾ ΕΕ C 65 της 4.3.1996, σ. 172.

▼ B

- (6) Τα αεροσκάφη που προσγειώνονται στα κράτη μέλη θα πρέπει να υποβάλλονται σε επιθεώρηση όταν υπάρχουν υπόνοιες ότι δεν πληρούν τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας.
- (7) Επιθεωρήσεις μπορεί επίσης να πραγματοποιούνται σύμφωνα με δειγματοληπτική διαδικασία σε αεροσκάφη για τα οποία δεν υπάρχει καμία ιδιαίτερη υπόνοια, υπό την προϋπόθεση ότι τηρείται το κοινοτικό και το διεθνές δίκαιο. Ειδικότερα, οι επιθεωρήσεις αυτές θα πρέπει να διεξάγονται άνευ διακρίσεων.
- (8) Οι επιθεωρήσεις μπορούν να εντατικοποιούνται σε περίπτωση που ένα αεροσκάφος έχει παρουσιάσει συχνά προβλήματα στο παρελθόν, ή όταν ανήκει σε αεροπορική εταιρεία της οποίας τα αεροσκάφη έχουν προσελκύσει συχνά την προσοχή.
- (9) Οι πληροφορίες που συγκεντρώνονται σε κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να διατίθενται σε όλα τα υπόλοιπα κράτη μέλη και στην Επιτροπή έτσι ώστε να διασφαλίζεται ότι παρακολουθείται αποτελεσματικά κατά πόσον τα αεροσκάφη τρίτων χωρών πληρούν τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας.
- (10) Για τους λόγους αυτούς, είναι αναγκαίο να καθιερωθεί, σε κοινοτική κλίμακα, μια διαδικασία αξιολόγησης των αεροσκαφών τρίτων χωρών καθώς και οι σχετικοί μηχανισμοί συνεργασίας μεταξύ των αρμοδίων αρχών των κρατών μελών, προκειμένου να ανταλλάσσονται πληροφορίες.
- (11) Εξαιτίας του ευαίσθητου χαρακτήρα των πληροφοριών που σχετίζονται με την ασφάλεια, τα κράτη μέλη θα πρέπει να λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα σύμφωνα με το εθνικό τους δίκαιο προκειμένου να εξασφαλίζεται ο ενδεδειγμένος βαθμός εμπιστευτικότητας των πληροφοριών που λαμβάνουν.
- (12) Με την επιφύλαξη του δικαιώματος του κοινού να έχει πρόσβαση σε έγγραφα της Επιτροπής, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1049/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2001, για την πρόσβαση του κοινού στα έγγραφα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής⁽¹⁾, η Επιτροπή θα πρέπει να θεσπίσει μέτρα για τη διάδοση των σχετικών πληροφοριών και όρων προς τους ενδιαφερομένους.
- (13) Στα αεροσκάφη για τα οποία απαιτούνται διορθωτικά μέτρα, θα πρέπει, όταν είναι σαφώς επικίνδυνες οι ελλείψεις συμμόρφωσης που παρουσιάζουν, να απαγορεύεται η απογείωση έως ότου αποκατασταθεί η συμμόρφωση προς τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας.
- (14) Ενδέχεται οι εγκαταστάσεις στον αερολιμένα επιθεώρησης να είναι τέτοιες ώστε να υποχρεώσουν την αρμόδια αρχή να επιτρέψει στο αεροσκάφος να μεταβεί σε άλλον ενδεδειγμένο αερολιμένα, με την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις ασφαλούς μετάβασης.
- (15) Προκειμένου να εκτελεί τα καθήκοντα που της ανατίθενται από την παρούσα οδηγία, η Επιτροπή θα πρέπει να επικουρείται από την επιτροπή του άρθρου 12 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1991, για την εναρμόνιση τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας⁽²⁾.
- (16) Τα αναγκαία μέτρα για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να θεσπισθούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των

⁽¹⁾ ΕΕ L 145 της 31.5.2001, σ. 43.

⁽²⁾ ΕΕ L 373, 31.12.1991, σ. 4. Κανονισμός ο οποίος τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 240, 7.9.2002, σ. 1).

▼ B

όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή ⁽¹⁾.

- (17) Η Επιτροπή θα πρέπει να διαθέτει στην επιτροπή που έχει συσταθεί με το άρθρο 12 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91, τις στατιστικές και τις πληροφορίες που συλλέγονται στο πλαίσιο άλλων κοινοτικών μέτρων για ειδικά περιστατικά τα οποία θα μπορούσαν να είναι καθοριστικά για την αποκάλυψη ελλείψεων που συνιστούν απειλή για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας.
- (18) Είναι αναγκαίο να λαμβάνονται υπόψη η συνεργασία και η ανταλλαγή πληροφοριών στο πλαίσιο των Κοινών Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας (JAA) και της Ευρωπαϊκής Συνδιάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας (ECAC). Επίσης, θα πρέπει να αξιοποιηθούν στο έπακρο οι υφιστάμενες ειδικές γνώσεις σε ό,τι αφορά τις διαδικασίες Αξιολόγησης της Ασφάλειας των Ξένων Αεροσκαφών (SAFA).
- (19) Θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ο ρόλος του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Αεροπορικής Ασφάλειας (EASA) στην πολιτική για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας, συμπεριλαμβανομένης της θέσπισης διαδικασιών με σκοπό την καθιέρωση και τη διατήρηση ενός ενιαίου υψηλού επιπέδου ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας στην Ευρώπη.
- (20) Ρυθμίσεις για μεγαλύτερη συνεργασία κατά τη χρήση του αερολιμένα του Γιβραλτάρ συμφωνήθηκαν στο Λονδίνο, στις 2 Δεκεμβρίου 1987, από το Βασίλειο της Ισπανίας και το Ηνωμένο Βασίλειο, σε Κοινή Δήλωση των Υπουργών Εξωτερικών των δύο χωρών· οι ρυθμίσεις αυτές δεν έχουν ακόμα τεθεί σε εφαρμογή.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Πεδίο εφαρμογής και στόχος

1. Εντός του πλαισίου της συνολικής στρατηγικής της Κοινότητας για τη θέσπιση και τη διατήρηση υψηλού ενιαίου επιπέδου ασφαλείας της Πολιτικής Αεροπορίας στην Ευρώπη, η παρούσα οδηγία εισάγει μια εναρμονισμένη προσέγγιση για την αποτελεσματική επιβολή διεθνών προτύπων ασφαλείας μέσα στην Κοινότητα, με την εναρμόνιση των κανόνων και διαδικασιών για τις επιθεωρήσεις διαδρόμου αεροσκαφών τρίτων χωρών τα οποία προσγειώνονται σε αερολιμένες που βρίσκονται στα κράτη μέλη.
2. Η παρούσα οδηγία ισχύει υπό την επιφύλαξη του δικαιώματος των κρατών μελών να διενεργούν επιθεωρήσεις που δεν καλύπτονται από την παρούσα οδηγία και να απαγορεύουν ένα συγκεκριμένο αεροσκάφος, να απαγορεύουν την απογείωσή του ή να επιβάλλουν προϋποθέσεις σε οποιοδήποτε αεροσκάφος προσγειώνεται στους αερολιμένες τους, σύμφωνα με το κοινοτικό και το διεθνές δίκαιο.
3. Τα κρατικά αεροσκάφη, όπως ορίζονται στη Σύμβαση του Σικάγου, και τα αεροσκάφη μέγιστου βάρους κατά την απογείωση κάτω των 5 700 kg που δεν χρησιμοποιούνται στις εμπορικές αεροπορικές μεταφορές εξαιρούνται του πεδίου εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.
4. Η εφαρμογή της παρούσας οδηγίας στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ ουδόλως θίγει τις νομικές θέσεις του Βασιλείου της Ισπανίας, αφενός, και του Ηνωμένου Βασιλείου, αφετέρου, όσον αφορά την αμφισβήτηση ως προς την κυριαρχία επί του εδάφους επί του οποίου ευρίσκεται ο αερολιμένας.

⁽¹⁾ ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

▼ B

5. Η εφαρμογή της παρούσας οδηγίας στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ αναστέλλεται μέχρις ότου τεθούν σε εφαρμογή οι ρυθμίσεις που περιέχονται στην Κοινή Δήλωση των Υπουργών Εξωτερικών του Βασιλείου της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου της 2ας Δεκεμβρίου 1987. Οι κυβερνήσεις της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου θα ενημερώσουν το Συμβούλιο σχετικά με την ημερομηνία έναρξης εφαρμογής αυτών των ρυθμίσεων.

*Άρθρο 2***Ορισμοί**

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοούνται ως:

- α) «απαγόρευση απογείωσης», η ρητή απαγόρευση σε ένα αεροσκάφος να εγκαταλείψει έναν αερολιμένα και η λήψη των μέτρων που είναι αναγκαία για την κράτησή του στο έδαφος·
- β) «διεθνή πρότυπα ασφαλείας», τα πρότυπα ασφαλείας που περιέχει η Σύμβαση του Σικάγου και τα Παραρτήματά της, όπως ισχύουν κατά την ημερομηνία της επιθεώρησης·
- γ) «επιθεώρηση διαδρόμου», η εξέταση αεροσκάφους τρίτης χώρας σύμφωνα με το Παράρτημα II·
- δ) «αεροσκάφος τρίτης χώρας», αεροσκάφος του οποίου η χρησιμοποίηση ή η εκμετάλλευση δεν πραγματοποιούνται υπό τον έλεγχο αρμόδιας αρχής κράτους μέλους.

*Άρθρο 3***Συλλογή πληροφοριών**

Τα κράτη μέλη θέτουν σε εφαρμογή μηχανισμό συλλογής των πληροφοριών που θεωρούν χρήσιμες για την επίτευξη του στόχου ο οποίος αναφέρεται στο άρθρο 1, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται:

- α) σημαντικές πληροφορίες σχετικές με θέματα ασφαλείας οι οποίες προκύπτουν ιδίως από:
 - αναφορές κυβερνητών αεροσκαφών,
 - αναφορές οργανισμών συντήρησης αεροσκαφών,
 - αναφορές συμβάντων,
 - πληροφορίες από άλλους οργανισμούς, ανεξάρτητους από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών,
 - καταγγελίες,
- β) πληροφορίες σχετικά με μέτρα που έχουν ληφθεί ύστερα από επιθεώρηση διαδρόμου, όπως είναι:
 - η απαγόρευση απογείωσης αεροσκάφους,
 - η απαγόρευση αεροσκάφους ή αερομεταφορέα στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος,
 - απαιτούμενα διορθωτικά μέτρα,
 - επαφές με την αρμόδια αρχή του αερομεταφορέα,
- γ) πληροφορίες παρακολούθησης σχετικές με τον αερομεταφορέα, όπως είναι:
 - διορθωτικά μέτρα που εφαρμόστηκαν,
 - οι καθ' υποτροπήν αποκλίσεις.

Οι πληροφορίες αυτές τηρούνται, με τη χρήση τυποποιημένου εντύπου αναφοράς το οποίο περιέχει τα θέματα που προαναφέρθηκαν, κατά τη μορφή που καθορίζεται στο Παράρτημα I.



Άρθρο 4

Επιθεώρηση διαδρόμου

1. Κάθε κράτος μέλος θέτει σε εφαρμογή τα κατάλληλα μέσα προκειμένου να εξασφαλίσει ότι τα αεροσκάφη τρίτων χωρών τα οποία προσγειώνονται σε οποιονδήποτε αερολιμένα του, ανοικτό στη διεθνή αεροπορική κυκλοφορία, και για τα οποία υπάρχουν υπόνοιες ότι δεν πληρούν τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας υπόκεινται σε επιθεωρήσεις διαδρόμου. Κατά την εφαρμογή των διαδικασιών αυτών, η αρμόδια αρχή αποδίδει ιδιαίτερη προσοχή στα αεροσκάφη:

- για τα οποία έχει λάβει πληροφορίες που αφορούν κακή συντήρηση ή εμφανή βλάβη ή ελαττώματα,
- για τα οποία έχουν αναφερθεί αντικανονικοί ελιγμοί τους από το χρόνο εισόδου στον εναέριο χώρο κράτους μέλους, με αποτέλεσμα πρόκληση σοβαρών ανησυχιών ως προς την ασφάλεια,
- τα οποία, σε παλαιότερη επιθεώρηση διαδρόμου, παρουσίασαν ελλείψεις που προκάλεσαν σοβαρές ανησυχίες ότι τα αεροσκάφη δεν ανταποκρίνονται στα διεθνή πρότυπα ασφαλείας και για τα οποία το κράτος μέλος ανησυχεί ότι, ενδεχομένως, τα ελαττώματα δεν έχουν διορθωθεί,
- για τα οποία υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία ότι οι αρμόδιες αρχές της χώρας νηολόγησής τους δεν ασκούν ενδεχομένως ορθή εποπτεία ασφαλείας, ή
- για τα οποία οι πληροφορίες που συλλέγονται δυνάμει του άρθρου 3 δημιουργούν ανησυχίες σχετικά με τον αερομεταφορέα ή για τα οποία, σε παλαιότερη επιθεώρηση διαδρόμου ενός αεροσκάφους χρησιμοποιούμενου από τον ίδιο αερομεταφορέα, αναφέρθηκαν ελλείψεις.

2. Τα κράτη μέλη μπορούν να θεσπίζουν κανόνες για τη διενέργεια επιθεωρήσεων διαδρόμου μέσω της διαδικασίας των επιτόπιων ελέγχων ακόμη και εάν δεν υπάρχουν συγκεκριμένες υπόνοιες, υπό την προϋπόθεση ότι οι κανόνες αυτοί είναι σύμφωνοι με το κοινοτικό και το διεθνές δίκαιο. Ωστόσο, η διαδικασία αυτή διεξάγεται με αμερόληπτο τρόπο.

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την εφαρμογή καταλλήλων επιθεωρήσεων διαδρόμου και άλλων μέτρων επιτήρησης, όπως αποφασίζονται στα πλαίσια του άρθρου 8, παράγραφος 3.

4. Η επιθεώρηση διαδρόμου διενεργείται σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται στο Παράρτημα II και με τη χρήση εντύπου αναφοράς επιθεώρησης διαδρόμου, το οποίο περιέχει τουλάχιστον τα θέματα που περιγράφονται στο έντυπο που περιλαμβάνεται στο Παράρτημα II. Μετά την ολοκλήρωση της επιθεώρησης διαδρόμου, ο κυβερνήτης του αεροσκάφους ή εκπρόσωπος του αερομεταφορέα ενημερώνεται για τα ευρήματα της επιθεώρησης διαδρόμου και, εφόσον έχουν διαπιστωθεί σημαντικά ελαττώματα, η αναφορά αποστέλλεται στον αερομεταφορέα του αεροσκάφους και στις ενδιαφερόμενες αρμόδιες αρχές.

5. Κατά τη διενέργεια επιθεώρησης διαδρόμου βάσει της παρούσας οδηγίας, η ενδιαφερόμενη αρμόδια αρχή καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια να αποφεύγεται αδικαιολόγητη καθυστέρηση του επιθεωρούμενου αεροσκάφους.

Άρθρο 5

Ανταλλαγή πληροφοριών

1. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών συμμετέχουν σε αμοιβαία ανταλλαγή πληροφοριών. Οι πληροφορίες αυτές, εφόσον το ζητήσει αρμόδια αρχή, περιλαμβάνουν κατάλογο αερολιμένων του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους οι οποίοι είναι ανοικτοί στη διεθνή εναέρια κυκλοφορία, με ένδειξη, ανά ημερολογιακό έτος, του αριθμού των επιθεωρή-

▼B

σεων διαδρόμου που έχουν διενεργηθεί και του αριθμού των κινήσεων αεροσκαφών τρίτων χωρών σε κάθε αερολιμένα του προαναφερόμενου καταλόγου.

2. Όλες οι τυποποιημένες αναφορές που αναφέρονται στο άρθρο 3 και οι αναφορές επιθεώρησης διαδρόμου που αναφέρονται στο άρθρο 4, παράγραφος 4, τίθενται αμελλητί στη διάθεση της Επιτροπής και, εφόσον το ζητήσουν, στη διάθεση των αρμόδιων αρχών των κρατών μελών και της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA).

3. Εφόσον από τυποποιημένη αναφορά διαφαίνεται δυνητικός κίνδυνος για την ασφάλεια ή εφόσον σε αναφορά επιθεώρησης διαδρόμου επισημαίνεται ότι αεροσκάφος δεν πληροί τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας και μπορεί να αποτελέσει δυνητικό κίνδυνο για την ασφάλεια, η αναφορά διαβιβάζεται αμελλητί σε κάθε αρμόδια αρχή των κρατών μελών και στην Επιτροπή.

*Άρθρο 6***Προστασία και διάδοση των πληροφοριών**

1. Τα κράτη μέλη, σύμφωνα με την εθνική τους νομοθεσία, λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται η δέουσα εμπιστευτικότητα των πληροφοριών που λαμβάνουν κατ' εφαρμογή του άρθρου 5. Χρησιμοποιούν τις πληροφορίες αυτές μόνον για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας.

2. Η Επιτροπή δημοσιεύει κατ' έτος συγκεντρωτική έκθεση πληροφοριών διαθέσιμων στο κοινό και στους ενδιαφερόμενους φορείς του τομέα στην οποία περιλαμβάνεται ανάλυση όλων των πληροφοριών που έχουν παραληφθεί σύμφωνα με το άρθρο 5. Η ανάλυση θα είναι απλή και ευνόητη και θα αναφέρει κατά πόσον υφίσταται αυξημένος κίνδυνος ως προς την ασφάλεια των επιβατών του αεροσκάφους. Στην εν λόγω ανάλυση δεν περιλαμβάνονται αναγνωριστικά στοιχεία όσον αφορά τις πηγές αυτών των πληροφοριών.

▼M3

3. Με την επιφύλαξη του δικαιώματος πρόσβασης του κοινού στα έγγραφα της Επιτροπής, όπως προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1049/2001, η Επιτροπή θεσπίζει, με δική της πρωτοβουλία, μέτρα για τη διάδοση προς τα ενδιαφερόμενα μέρη των πληροφοριών κατά την παράγραφο 1 καθώς και τους σχετικούς όρους. Τα μέτρα αυτά, που μπορεί να είναι γενικής φύσεως ή εξατομικευμένα, βασίζονται στην ανάγκη:

- να παρέχονται σε πρόσωπα και οργανισμούς οι πληροφορίες που τους χρειάζονται για τη βελτίωση της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας,
- να περιορίζεται η διάδοση των πληροφοριών στις απολύτως απαραίτητες για τους σκοπούς του χρήστη πληροφορίες προκειμένου να εξασφαλίζεται η δέουσα εμπιστευτικότητα των εν λόγω πληροφοριών.

Τα εξατομικευμένα μέτρα θεσπίζονται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 10 παράγραφος 3.

Τα γενικά μέτρα, που αποσκοπούν σε τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας διά της συμπλήρωσής της, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 10 παράγραφος 4.

▼B

4. Όποτε τυχόν πληροφορίες για τις ελλείψεις αεροσκάφους παρέχονται εκουσίως, οι αναφορές της επιθεώρησης διαδρόμου που αναφέρονται στο άρθρο 4, παράγραφος 4, δεν περιλαμβάνουν αναγνωριστικά στοιχεία όσον αφορά τις πηγές αυτών των πληροφοριών.

▼ **B***Άρθρο 7***Απαγόρευση απογείωσης αεροσκάφους**

1. Όταν η μη συμμόρφωση προς τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας θέτει σαφώς σε κίνδυνο την ασφάλεια της πτήσης, θα πρέπει να λαμβάνονται από τον αερομεταφορέα του αεροσκάφους μέτρα διορθωτικά των ελλείψεων πριν από την αναχώρηση της πτήσης. Εάν η αρμόδια για τη διενέργεια της επιθεώρησης διαδρόμου αρχή εκτιμά ότι τα διορθωτικά μέτρα δεν θα έχουν εφαρμοσθεί πριν από την πτήση, απαγορεύει την απογείωση του αεροσκάφους μέχρις ότου εξαλειφθεί ο κίνδυνος, και ενημερώνει αμέσως τις αρμόδιες αρχές του συγκεκριμένου αερομεταφορέα και του κράτους νηολόγησης του αεροσκάφους.

2. Η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους που διενεργεί την επιθεώρηση διαδρόμου, σε συνεργασία με το κράτος το υπεύθυνο για την εκμετάλλευση του συγκεκριμένου αεροσκάφους ή το κράτος νηολόγησης του αεροσκάφους, μπορεί να καθορίζει τις αναγκαίες προϋποθέσεις υπό τις οποίες θα μπορούσε να επιτραπεί στο αεροσκάφος να πραγματοποιήσει ασφαλή πτήση σε αερολιμένα στον οποίο οι ελλείψεις είναι δυνατόν να διορθωθούν. Εάν οι ελλείψεις έχουν επίπτωση στην εγκυρότητα του Πιστοποιητικού Πλοϊμότητας του αεροσκάφους, η απαγόρευση απογείωσης μπορεί να αρθεί μόνον εφόσον το κράτος ή τα κράτη, από τον εναέριο χώρο των οποίων πρόκειται να διέλθει το αεροσκάφος, δώσουν στον αερομεταφορέα τη σχετική άδεια.

*Άρθρο 8***Μέτρα βελτίωσης της ασφάλειας και μέτρα εφαρμογής**

1. Τα κράτη μέλη αναφέρουν στην Επιτροπή τα επιχειρησιακά μέτρα που λαμβάνουν προκειμένου να τηρήσουν τις απαιτήσεις των άρθρων 3, 4 και 5.

▼ **M3**

2. Με βάση τις πληροφορίες που συλλέγονται δυνάμει της παραγράφου 1, η Επιτροπή μπορεί:

α) σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 10, παράγραφος 2, να λαμβάνει ενδεδειγμένα μέτρα προκειμένου να διευκολυνθεί η εφαρμογή των άρθρων 3, 4 και 5, όπως είναι τα εξής:

- να προσδιορίσει τη μορφή αποθήκευσης και διάδοσης των δεδομένων,
- να συστήσει ή να υποστηρίξει τα αρμόδια όργανα για τη διαχείριση ή τη λειτουργία των μέσων που είναι αναγκαία για τη συλλογή και την ανταλλαγή πληροφοριών·

β) να καθορίζει λεπτομερείς όρους διενέργειας των επιτόπου επιθεωρήσεων, συμπεριλαμβανομένων και των συστηματικών επιθεωρήσεων, και να καταρτίζει τον κατάλογο των προς συλλογή πληροφοριών. Τα μέτρα αυτά, που αποσκοπούν σε τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας διά της συμπλήρωσής της, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 10 παράγραφος 4.

▼ **B**

3. Με βάση τις πληροφορίες που έχουν παραληφθεί δυνάμει των άρθρων 3, 4 και 5, και σύμφωνα με τη διαδικασία που καθορίζει το άρθρο 10, παράγραφος 2, είναι δυνατόν να αποφασισθεί μια ενδεδειγμένη επιθεώρηση διαδρόμου και άλλα μέτρα επιτήρησης, ιδίως συγκεκριμένου αερομεταφορέα ή αερομεταφορέων μιας συγκεκριμένης τρίτης χώρας, μέχρις ότου η αρμόδια αρχή της τρίτης αυτής χώρας θεσπίσει ικανοποιητική ρύθμιση για διορθωτικά μέτρα.

4. Η Επιτροπή μπορεί να λάβει τυχόν ενδεδειγμένα μέτρα για να συνεργασθεί με τρίτες χώρες και να τις συνδράμει προκειμένου να

▼ B

βελτιώσουν τις δυνατότητες της εποπτείας ασφάλειας των αερομεταφορών τους.

▼ M1**▼ M3***Άρθρο 10*

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή που έχει συσταθεί από το άρθρο 12 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91.

2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

Η προθεσμία του άρθρου 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ ορίζεται τρίμηνη.

3. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται τα άρθρα 3 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

4. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται το άρθρο 5α παράγραφοι 1 έως 4 και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

5. Η Επιτροπή μπορεί εξάλλου να ζητεί τη γνώμη της προαναφερθείσας επιτροπής για οιοδήποτε άλλο θέμα σχετιζόμενο με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.

▼ B*Άρθρο 11***Εφαρμογή**

Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία μέχρι τις 30ης Απριλίου 2006. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

▼ M3*Άρθρο 12*

Η Επιτροπή μπορεί να τροποποιεί τα παραρτήματα της παρούσας οδηγίας.

Τα μέτρα αυτά, που αποσκοπούν σε τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 10 παράγραφος 4.

▼ B*Άρθρο 13***Έκθεση**

Μέχρι τις 30 Απριλίου 2008, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, και ιδίως σχετικά με το άρθρο 9, στην οποία, μεταξύ άλλων, λαμβάνονται υπόψη οι εξελίξεις στα κοινοτικά και τα διεθνή fora. Η έκθεση μπορεί να συνοδεύεται από προτάσεις τροποποίησης της παρούσας οδηγίας.

▼ B

Άρθρο 14

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 15

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

▼ **B**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι



Εθνική Αεροπορική Αρχή (Ονομασία)

(Κράτος)

SAFA

Τυποποιημένη Αναφορά

¹ Αριθ. _____² Πηγή: SR³ Ημερομ.: _____⁴ Τόπος: _____⁵ (δεν χρησιμοποιείται)⁶ Αερομεταφορέας: _____⁷ Αριθ. ΑΟΚ:⁸ Χώρα: _____⁹ Δρομολόγιο: από _____¹⁰ Αριθμός πτήσης: _____¹¹ Δρομολόγιο: προς _____¹² Αριθμός πτήσης: _____¹³ Ναυλωμένο από τον αερομεταφορέα (*): _ _ _ _¹⁴ Χώρα ναύλωσης: _____

(*) (όπου ισχύει)

¹⁵ Τύπος αεροσκάφους _____¹⁶ Σήμα νηολόγησης _____¹⁷ Αριθ. κατασκευής _____¹⁸ Πλήρωμα πτήσης: Κράτος έκδοσης αδείας: _____¹⁹ Παρατηρήσεις:.....
.....
.....
.....²⁰ Ληφθέντα μέτρα:.....
.....
.....
.....²¹ (δεν χρησιμοποιείται)²² Ονοματεπώνυμο εθνικού συντονιστή _____²³ Υπογραφή _____

▼ M2

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Εγχειρίδιο διαδικασιών επιθεωρήσεων διαδρόμου βάσει του κοινοτικού προγράμματος SAFA — Βασικά στοιχεία

1. ΓΕΝΙΚΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ

- 1.1. Οι επιθεωρήσεις διαδρόμου SAFA διενεργούνται από επιθεωρητές που κατέχουν τις αναγκαίες για τις επιθεωρήσεις γνώσεις, οι οποίες πρέπει να καλύπτουν τεχνικά, επιχειρησιακά θέματα και θέματα αξιοπλοΐας σε περίπτωση που εξετάζονται όλα τα σημεία του καταλόγου ελέγχου. Όταν διενεργείται επιθεώρηση διαδρόμου από δύο ή περισσότερους επιθεωρητές, τα κύρια στοιχεία της επιθεώρησης —οπτική εξέταση του εξωτερικού του αεροσκάφους, επιθεώρηση του θαλάμου διακυβέρνησης και επιθεώρηση του θαλάμου επιβατών ή/και των διαμερισμάτων φορτίου— επιτρέπεται να κατανέμονται μεταξύ των επιθεωρητών.
- 1.2. Οι επιθεωρητές οφείλουν πριν την έναρξη της επιθεώρησης εντός του αεροσκάφους, να δηλώνουν την ταυτότητά τους στον κυβερνήτη του αεροσκάφους ή, εφόσον απουσιάζει, σε μέλος του ιπταμένου πληρώματος ή στον ανώτερο εκπρόσωπο του αερομεταφορέα. Όταν δεν είναι δυνατόν να ενημερωθεί εκπρόσωπος του αερομεταφορέα ή όταν αυτός δεν είναι παρών εντός ή πλησίον αεροσκάφους, γενική αρχή είναι να μη διενεργείται επιθεώρηση διαδρόμου SAFA. Σε ειδικές περιπτώσεις επιτρέπεται να αποφασισθεί να διενεργηθεί επιθεώρηση διαδρόμου SAFA, τότε όμως η επιθεώρηση περιορίζεται σε οπτικό έλεγχο του εξωτερικού του αεροσκάφους.
- 1.3. Η επιθεώρηση είναι όσο το δυνατόν πιο διεξοδική εντός των διαθέσιμων χρονικών ορίων και πόρων. Αυτό σημαίνει ότι, εάν ο χρόνος ή οι πόροι είναι περιορισμένοι, επιτρέπεται να μην ελεγχθούν όλα τα προς εξέταση σημεία αλλά ορισμένα από αυτά. Ανάλογα με το χρόνο και τους πόρους που διατίθενται για επιθεώρηση SAFA, τα προς εξέταση σημεία επιλέγονται σύμφωνα με τους στόχους του κοινοτικού προγράμματος SAFA.
- 1.4. Οι επιθεωρήσεις διαδρόμου δεν πρέπει να προκαλούν αδικαιολόγητη καθυστέρηση στην αναχώρηση του επιθεωρούμενου αεροσκάφους. Πιθανές αιτίες καθυστέρησης, χωρίς να είναι οι μοναδικές, αποτελούν οι αμφιβολίες για την ορθότητα της προετοιμασίας της πτήσης, της αξιοπλοΐας του αεροσκάφους ή άλλα θέματα που σχετίζονται άμεσα με την ασφάλεια του αεροσκάφους και των επιβαλλόντων.

2. ΕΠΑΡΚΕΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΩΝ

- 2.1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι από την 1η Ιανουαρίου 2009, όλες οι επιθεωρήσεις SAFA διενεργούνται στο έδαφός τους από ειδικευμένους επιθεωρητές.
- 2.2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι επιθεωρητές τους πληρούν τα κριτήρια επάρκειας που αναφέρονται στη συνέχεια.
- 2.3. **Κριτήρια επάρκειας**
- 2.3.1. *Κριτήρια επιλεξιμότητας*
- Ως προϋπόθεση για την επιλεξιμότητα των επιθεωρητών, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι υποψήφιοι επιθεωρητές SAFA έχουν την απαραίτητη αεροναυτική εκπαίδευση ή/και τις πρακτικές γνώσεις που αφορούν το (τα) πεδίο(-α) επιθεώρησης, και πιο συγκεκριμένα:
- α) τη λειτουργία αεροσκαφών·
 - β) την αδειοδότηση πληρώματος·
 - γ) την αξιοπλοΐα του αεροσκάφους·
 - δ) τα επικίνδυνα είδη.
- 2.3.2. *Απαιτήσεις εκπαίδευσης*
- Προτού αποκτήσουν την επάρκεια, οι υποψήφιοι πρέπει να έχουν ολοκληρώσει με επιτυχία την εκπαίδευσή τους, η οποία συνίσταται σε:
- παρακολούθηση θεωρητικών μαθημάτων που παραδίδονται από εκπαιδευτικό φορέα SAFA, όπως ορίζει η παράγραφος 2.4,
 - πρακτική εκπαίδευση παρεχόμενη από εκπαιδευτικό φορέα SAFA, όπως ορίζει η παράγραφος 2.4, ή από ανώτερο επιθεωρητή διορι-

▼ **M2**

σμένο από κράτος μέλος, όπως προβλέπει η παράγραφος 2.5, του οποίου η δραστηριότητα είναι ανεξάρτητη εκπαιδευτικού φορέα SAFA,

- επαγγελματική εξάσκηση: παρέχεται μετά από σειρά επιθεωρήσεων από ανώτερο επιθεωρητή διορισμένο από κράτος μέλος, όπως προβλέπει η παράγραφος 2.5.

2.3.3. Απαιτήσεις για τη διατήρηση της εγκυρότητας της πρόκρισης

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι επιθεωρητές, από τη στιγμή που λάβουν την επάρκεια, διατηρούν σε ισχύ την επάρκειά τους με:

- a) συνεχή εκπαίδευση, η οποία συνίσταται σε θεωρητικά μαθήματα που παραδίδονται από εκπαιδευτικό φορέα SAFA, όπως ορίζει η παράγραφος 2.4·
- β) διενέργεια ελάχιστου αριθμού επιθεωρήσεων διαδρόμου εντός κάθε δωδεκάμηνης περιόδου από την τελευταία εκπαίδευση SAFA, εκτός εάν πρόκειται ταυτόχρονα για επιθεωρητή ειδικών διαδικασιών πτήσης ή αξιοπλοΐας της υπηρεσίας πολιτικής αεροπορίας κράτους μέλους, ο οποίος μετέχει τακτικά στη διενέργεια επιθεωρήσεων σε αεροσκάφη των εθνικών αερομεταφορέων.

2.3.4. Υλικό καθοδήγησης

Ο EASA συντάσσει και δημοσιεύει, το αργότερο μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου 2008, λεπτομερή καθοδηγητική ύλη, ούτως ώστε να βοηθούνται τα κράτη μέλη στην εφαρμογή των παραγράφων 2.3.1, 2.3.2 και 2.3.3.

2.4. Εκπαιδευτικοί φορείς SAFA

2.4.1. Εκπαιδευτικός φορέας SAFA μπορεί να είναι τμήμα αρμόδιας αρχής κράτους μέλους ή οργανισμός τρίτου μέρους.

Φορέας τρίτου μέρους μπορεί να είναι:

- τμήμα αρμόδιας αρχής άλλου κράτους μέλους,
- ανεξάρτητος φορέας.

2.4.2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα εκπαιδευτικά μαθήματα που αναφέρονται στις παραγράφους 2.3.2 και 2.3.3 στοιχείο α) που αναλαμβάνει η αρμόδια αρχή τους πραγματοποιούνται, τουλάχιστον, με βάση τη σχετική διδακτέα ύλη που ορίζει και δημοσιεύει ο EASA.

2.4.3. Τα κράτη μέλη που αναθέτουν σε φορέα τρίτου μέρους την εκπαίδευση SAFA θέτουν σε εφαρμογή σύστημα αξιολόγησης του φορέα αυτού. Το σύστημα είναι απλό, διαφανές και αναλογικό, λαμβάνεται δε υπόψη το υλικό καθοδήγησης που εκπονεί και δημοσιεύει ο EASA. Στο σύστημα λαμβάνονται υπόψη οι αξιολογήσεις άλλων κρατών μελών.

2.4.4. Εκπαιδευτικός φορέας τρίτου μέρους είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί μόνον εφόσον από την αξιολόγηση προκύπτει ότι η εκπαίδευση παρέχεται με βάση τη διδακτέα ύλη που καθορίζει και δημοσιεύει ο EASA.

2.4.5. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα εκπαιδευτικά προγράμματα των αρμοδίων αρχών τους ή/και τα συστήματά τους για την αξιολόγηση εκπαιδευτικών φορέων τρίτου μέρους τροποποιούνται κατά τρόπο ώστε να ανταποκρίνονται στις συστάσεις που απορρέουν από τους ελέγχους τυποποίησης που διεξάγει ο EASA σύμφωνα με τις μεθόδους εργασίας που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 736/2006 της Επιτροπής⁽¹⁾.

2.4.6. Κράτος μέλος μπορεί να ζητήσει από τον EASA να αξιολογήσει τον εκπαιδευτικό φορέα και να εκδώσει γνώμοδότηση, στην οποία το κράτος μέλος μπορεί να βασίσει τη δική του αξιολόγηση.

2.4.7. Ο EASA εκπονεί και δημοσιεύει λεπτομερή καθοδηγητική ύλη, το αργότερο μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου 2008, προκειμένου να βοηθήσει τα κράτη μέλη στην εφαρμογή της παρούσας παραγράφου.

2.5. Ανώτεροι επιθεωρητές

2.5.1. Ένα κράτος μέλος μπορεί να διορίσει ανώτερους επιθεωρητές με την προϋπόθεση ότι πληρούν τα σχετικά κριτήρια επάρκειας που καθορίζει το αντίστοιχο κράτος μέλος.

⁽¹⁾ ΕΕ L 129 της 17.5.2006, σ. 10.

▼ **M2**

- 2.5.2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι στα κριτήρια που αναφέρονται στο σημείο 2.5.1 περιλαμβάνονται τουλάχιστον οι κάτωθι απαιτήσεις, σύμφωνα με τις οποίες ο διοριζόμενος:
- έχει διατελέσει ειδικευμένος επιθεωρητής SAFA κατά την τριετία που προηγήθηκε του διορισμού του,
 - έχει διενεργήσει τουλάχιστον 36 επιθεωρήσεις SAFA κατά την τριετία που προηγήθηκε του διορισμού του.
- 2.5.3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η πρακτική εκπαίδευση ή/και η επαγγελματική εξάσκηση που παρέχεται από ανώτερους επιθεωρητές βασίζεται στη σχετική διδακτέα ύλη που συντάσσει και δημοσιεύει ο EASA.
- 2.5.4. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να αναθέσουν σε ανώτερους επιθεωρητές τους να παρέχουν πρακτική εκπαίδευση ή/και επαγγελματική εξάσκηση στους ασκούμενους άλλων κρατών μελών.

Ο EASA συντάσσει και δημοσιεύει λεπτομερές υλικό καθοδήγησης, προκειμένου να βοηθούνται τα κράτη μέλη στην εφαρμογή της παρούσας παραγράφου το αργότερο μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου 2008.

2.6. Μεταβατικά μέτρα

- 2.6.1. Οι επιθεωρητές SAFA, οι οποίοι πληρούν τα κριτήρια επιλεξιμότητας που αναφέρονται στην παράγραφο 2.3.1, καθώς και τα κριτήρια πρόσφατης πείρας που αναφέρονται στην παράγραφο 2.3.3 στοιχείο β), κατά την ημερομηνία που ορίζεται βάσει του άρθρου 3 της οδηγίας 2008/49/EK της Επιτροπής, θεωρούνται ότι προκρίνονται ως επιθεωρητές σύμφωνα με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο παρόν τμήμα.
- 2.6.2. Με την επιφύλαξη των διατάξεων της παραγράφου 2.3.3 στοιχείο α), οι επιθεωρητές που κρίνονται ότι διαθέτουν επάρκεια σύμφωνα με την παράγραφο 2.6.1 υφίστανται συνεχή εκπαίδευση, την οποία παρέχει σταδιακά εκπαιδευτικός φορέας SAFA το αργότερο την 1η Ιουλίου 2010 και στη συνέχεια όπως προβλέπεται στην παράγραφο 2.3.3 στοιχείο α).

3. ΠΡΟΤΥΠΑ

- 3.1. Τα πρότυπα της ΔΟΠΑ και οι ευρωπαϊκές περιφερειακές συμπληρωματικές διαδικασίες της ΔΟΠΑ αποτελούν τη βάση για την επιθεώρηση αεροσκάφους και του αερομεταφορέα του με βάση το κοινοτικό πρόγραμμα SAFA. Όταν επιθεωρείται η τεχνική κατάσταση ενός αεροσκάφους, αυτή ελέγχεται επίσης με βάση τις προδιαγραφές του κατασκευαστή του αεροσκάφους.

4. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ

Σημεία του καταλόγου ελέγχου

- 4.1. Τα προς έλεγχο σημεία επιλέγονται από τα σημεία που περιέχει ο κατάλογος ελέγχου της έκθεσης επιθεωρήσεων διαδρόμου SAFA, ο οποίος περιλαμβάνει συνολικά 54 σημεία (βλ. προσάρτημα 1).
- 4.2. Η επιθεώρηση και τα τυχόν ευρήματά της σημειώνονται στην έκθεση επιθεωρήσεων διαδρόμου SAFA μετά την ολοκλήρωση της επιθεώρησης.

Λεπτομερής καθοδήγηση SAFA

- 4.3. Για κάθε σημείο του καταλόγου ελέγχου της έκθεσης επιθεωρήσεων διαδρόμου SAFA, καθορίζεται λεπτομερής περιγραφή που περιλαμβάνει το πεδίο και τη μέθοδο της επιθεώρησης. Επιπλέον, σημειώνονται οι σχετικές απαιτήσεις στα παραρτήματα ΔΟΠΑ. Τα ανωτέρω συντάσσονται και δημοσιεύονται από τον EASA ως λεπτομερές υλικό καθοδήγησης και τροποποιούνται εφόσον χρειάζεται για να ληφθούν υπόψη τα τελευταία ισχύοντα πρότυπα.

Καταχώριση των εκθέσεων στην κεντρική βάση δεδομένων SAFA

- 4.4. Οι εκθέσεις επιθεώρησης καταχωρίζονται στην κεντρική βάση δεδομένων SAFA όσο το δυνατόν συντομότερα και ούτως ή άλλως το αργότερο εντός 15 εργάσιμων ημερών από την ημερομηνία διενέργειας της επιθεώρησης, ακόμη και εάν δεν υπάρξουν ευρήματα.

5. ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΕΥΡΗΜΑΤΩΝ

- 5.1. Για κάθε σημείο επιθεώρησης, καθορίζονται ως ευρήματα τρεις κατηγορίες δυνατών παρεκκλίσεων από τα σχετικά πρότυπα που ορίζονται στην παράγραφο 3.1. Τα ευρήματα αυτά κατηγοριοποιούνται ως εξής:

▼ **M2**

- εύρημα της κατηγορίας 1 θεωρείται ότι έχει ελάσσονα επιρροή στην ασφάλεια πτήσεων,
 - εύρημα της κατηγορίας 2 ενδέχεται να έχει σημαντική επιρροή στην ασφάλεια πτήσεων, και
 - εύρημα της κατηγορίας 3 ενδέχεται να έχει μείζονα επιρροή στην ασφάλεια πτήσεων.
- 5.2. Οδηγίες για την κατηγοριοποίηση των ευρημάτων συντάσσονται και δημοσιεύονται από τον EASA ως λεπτομερές υλικό καθοδήγησης και τροποποιούνται, εφόσον χρειάζεται, ώστε να ανταποκρίνονται στη σχετική επιστημονική και τεχνική πρόοδο.
- 6. ΜΕΤΡΑ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ**
- 6.1. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1.2, συμπληρώνεται αποδεικτικό επιθεώρησης που περιέχει τουλάχιστον τα στοιχεία του προσαρτήματος 2, αντίγραφο του οποίου παραδίδεται ιδιοχείρως στον κυβερνήτη του αεροσκάφους ή, εφόσον αυτός απουσιάζει, σε μέλος του ιπταμένου πληρώματος ή σε ανώτερο εκπρόσωπο του αερομεταφορέα που είναι παρών ή βρίσκεται πλησίον του αεροσκάφους κατά την ολοκλήρωση της επιθεώρησης SAFA. Από τον αποδέκτη ζητείται να υπογράψει τη βεβαίωση παραλαβής του αποδεικτικού της επιθεώρησης, την οποία κρατεί ο επιθεωρητής. Η άρνηση του αποδέκτη να υπογράψει καταγράφεται στο έγγραφο. Σχετικές λεπτομερείς οδηγίες συντάσσονται και δημοσιεύονται ως λεπτομερές υλικό καθοδήγησης από τον EASA.
- 6.2. Με βάση την κατηγοριοποίηση των ευρημάτων, καθορίζονται ορισμένα μέτρα παρακολούθησης. Οι σχέσεις της κατηγορίας ευρημάτων με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν στη συνέχεια παρουσιάζονται στην κλάση των μέτρων, τα οποία καθορίζονται και δημοσιεύονται ως λεπτομερές υλικό καθοδήγησης από τον EASA.
- 6.3. Μέτρο της κλάσης 1: Πρόκειται για την παροχή πληροφοριών σχετικών με τα αποτελέσματα της επιθεώρησης διαδρόμου SAFA στον κυβερνήτη του αεροσκάφους ή, εφόσον αυτός απουσιάζει, σε μέλος του ιπταμένου πληρώματος ή σε ανώτερο εκπρόσωπο του αερομεταφορέα που είναι παρών. Το μέτρο συνίσταται σε προφορική αναφορά και παράδοση του αποδεικτικού της επιθεώρησης. Το μέτρο της κλάσης 1 λαμβάνεται μετά από κάθε επιθεώρηση, ανεξαρτήτως εάν εντοπίστηκαν ευρήματα ή όχι.
- 6.4. Μέτρο της κλάσης 2: Το μέτρο αυτό συνίσταται σε
1. γραπτή κοινοποίηση προς τον ενδιαφερόμενο αερομεταφορέα, στην οποία του ζητείται απόδειξη των διορθωτικών μέτρων που έχουν ληφθεί, και
 2. γραπτή κοινοποίηση προς το ενδιαφερόμενο κράτος (κράτος του αερομεταφορέα ή/και νηολόγησης), η οποία περιέχει τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων που διενεργήθηκαν στο αεροσκάφος υπό την εποπτεία ασφάλειας πτήσεων του αντίστοιχου κράτους. Η κοινοποίηση περιέχει, εφόσον χρειάζεται, αίτημα να επιβεβαιωθεί ότι έχουν ολοκληρωθεί τα διορθωτικά μέτρα που είχαν ληφθεί βάσει του σημείου 1.
- Τα κράτη μέλη θέτουν στη διάθεση του EASA μηνιαία έκθεση των μέτρων παρακολούθησης που έλαβαν μετά από επιθεωρήσεις διαδρόμου.
- Μέτρα της κλάσης 2 λαμβάνονται μετά από επιθεωρήσεις κατά τις οποίες έχουν εντοπισθεί ευρήματα της κατηγορίας 2 ή 3.
- Σχετικές λεπτομερείς οδηγίες συντάσσονται και δημοσιεύονται ως λεπτομερές υλικό καθοδήγησης από τον EASA.
- 6.5. Μέτρο της κλάσης 3: Μέτρο της κλάσης 3 λαμβάνεται μετά από επιθεώρηση κατά την οποία εντοπίστηκαν ευρήματα της κατηγορίας 3. Λόγω της σημασίας των ευρημάτων της κατηγορίας 3 όσον αφορά τη δυνατότητα επιρροής τους στην ασφάλεια πτήσης του αεροσκάφους και των επιβαίνόντων, έχουν προκύψει οι εξής υποκατηγορίες:
1. Κλάση 3α — Περιορισμός της πτητικής λειτουργίας του αεροσκάφους: Η αρμόδια αρχή που διενεργεί την επιθεώρηση διαδρόμου καταλήγει ότι, εξαιτίας των βλαβών που εντοπίστηκαν κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης, το αεροσκάφος επιτρέπεται να αναχωρήσει μόνον υπό ορισμένους περιορισμούς.

▼ M2

2. Κλάση 3β — Διορθωτικά μέτρα πριν από την πτήση: Κατά την επιθεώρηση διαδρόμου εντοπίζονται βλάβες, για τις οποίες απαιτούνται διορθωτικά μέτρα πριν πραγματοποιηθεί η προγραμματισμένη πτήση.
3. Κλάση 3γ — Απαγόρευση απογείωσης του αεροσκάφους από την αρμόδια εθνική αρχή επιθεώρησης: Αεροσκάφος κρατείται στο έδαφος εφόσον εντοπισθούν ευρήματα της κατηγορίας 3 (σοβαρά), η αρμόδια αρχή που διενεργεί την επιθεώρηση διαδρόμου δεν είναι πεπεισμένη ότι θα ληφθούν διορθωτικά μέτρα από τον αερομεταφορέα για να αντιμετωπίσει τις βλάβες πριν την αναχώρηση του αεροσκάφους, θέτοντας έτσι σε άμεσο κίνδυνο την ασφάλεια του αεροσκάφους και των επιβαινόντων του. Στις περιπτώσεις αυτές, η αρμόδια αρχή που διενεργεί την επιθεώρηση διαδρόμου απαγορεύει την απογείωση του αεροσκάφους μέχρι να εκλείψει ο κίνδυνος και ενημερώνει αμέσως τις αρμόδιες αρχές του ενδιαφερόμενου αερομεταφορέα και του κράτους νηολόγησης του αεροσκάφους.

Στα μέτρα που λαμβάνονται βάσει των παραγράφων 2 και 3 συμπεριλαμβάνεται μη εμπορική πτήση χωρίς επιβάτες προς τη βάση συντήρησης.

4. Κλάση 3δ — Άμεση απαγόρευση λειτουργίας: Τα κράτη μέλη μπορούν να αντιδράσουν σε άμεσο και προφανή κίνδυνο ασφάλειας πτήσης επιβάλλοντας απαγόρευση λειτουργίας, όπως προβλέπεται στην ισχύουσα εθνική και κοινοτική νομοθεσία.

▼ **M2**

Προσάρτημα 1

Έντυπο έκθεσης επιθεώρησης διαδρόμου SAFA



Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Όνομασία)

(Κράτος)

Έκθεση επιθεώρησης διαδρόμου

SAFA

Αριθ.: _____

| | | | |
|---------------------------------|----------------|----------------------|-------|
| Πηγή: | RI | Τόπος: | _____ |
| Ημερομηνία: | ____/____/____ | | |
| Τοπική ώρα: | ____:____ | | |
| Αερομεταφορέας: | _____ | AOC Number: | _____ |
| Κράτος: | _____ | Type of Operation: | _____ |
| Δρομολόγιο από: | _____ | Flight Number: | _____ |
| Δρομολόγιο προς: | _____ | Flight Number: | _____ |
| Ναύλωση από τον αερομεταφορέα*: | _____ | Charterer's State*: | _____ |
| * (αναλόγως) | | | |
| Τύπος αεροσκάφους: | _____ | Registration Marks: | _____ |
| Διαμόρφωση αεροσκάφους: | _____ | Construction Number: | _____ |
| Ιπτάμενο πλήρωμα: | _____ | | |
| Κράτος αδειοδότησης: | _____ | | |
| 2ο κράτος αδειοδότησης*: | _____ | | |
| * (αναλόγως) | | | |

Ευρήματα:

| Κωδικός / Std / Αριθ. αναφ. / Κατηγορ. / Εύρημα | Λεπτομερής περιγραφή |
|---|----------------------|
| ____ - ____ - ____ - ____ | |
| ____ - ____ - ____ - ____ | |
| ____ - ____ - ____ - ____ | |
| ____ - ____ - ____ - ____ | |
| ____ - ____ - ____ - ____ | |

Κλάση ληφθέντων μέτρων:

| | Λεπτομερής περιγραφή |
|--|----------------------|
| <input type="checkbox"/> 3δ) Άμεση απαγόρευση λειτουργίας | |
| <input type="checkbox"/> 3γ) Απαγόρευση απογείωσης από την επιθεωρούσα εθνική αρχή | |
| <input type="checkbox"/> 3β) Διορθωτικά μέτρα πριν από την πτήση | |
| <input type="checkbox"/> 3α) Περιορισμός λειτουργίας αεροσκάφους | |
| <input type="checkbox"/> 2) Ενημέρωση αρχής και αερομεταφορέα | |
| <input type="checkbox"/> 1) Ενημέρωση κυβερνήτη | |

(Τυχόν) Πρόσθετες πληροφορίες

| |
|--|
| |
|--|

Όνοματεπώνυμο ή αριθμοί επιθεωρητών:

— Η παρούσα έκθεση είναι ενδεικτική των ευρημάτων που διαπιστώθηκαν κατά την επιθεώρηση και δεν πρέπει να θεωρηθεί ως απόδειξη της καταλληλότητας του αεροσκάφους για την εκτέλεση της προγραμματισμένης πτήσης.

— Τα δεδομένα της παρούσας έκθεσης ενδέχεται να τροποποιηθούν προκειμένου να εισαχθούν με σωστή διατύπωση στη βάση δεδομένων SAFA.

▼ M2

Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Όνομασία)

(Κράτος)

| Κωδικός σημείου | Ελεγχθέν | Παρατήρηση |
|---|-----------------------------|-----------------------------|
| A. Θάλαμος διακυβέρνησης | | |
| Γενικά | | |
| 1. Γενική κατάσταση | 1 <input type="checkbox"/> | 1 <input type="checkbox"/> |
| 2. Έξοδος κινδύνου | 2 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/> |
| 3. Εξοπλισμός | 3 <input type="checkbox"/> | 3 <input type="checkbox"/> |
| Τεκμηρίωση | | |
| 4. Εγχειρίδια | 4 <input type="checkbox"/> | 4 <input type="checkbox"/> |
| 5. Κατάλογος σημείων ελέγχου | 5 <input type="checkbox"/> | 5 <input type="checkbox"/> |
| 6. Ραδιοναυτιλιακοί χάρτες | 6 <input type="checkbox"/> | 6 <input type="checkbox"/> |
| 7. Κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού | 7 <input type="checkbox"/> | 7 <input type="checkbox"/> |
| 8. Πιστοποιητικό νηολόγησης | 8 <input type="checkbox"/> | 8 <input type="checkbox"/> |
| 9. Πιστοποιητικό θορύβου (αναλόγως) | 9 <input type="checkbox"/> | 9 <input type="checkbox"/> |
| 10. Πιστοποιητικό αερομεταφοράς (AOC) ή ισοδύναμο | 10 <input type="checkbox"/> | 10 <input type="checkbox"/> |
| 11. Άδεια ασυρμάτου | 11 <input type="checkbox"/> | 11 <input type="checkbox"/> |
| 12. Πιστοποιητικό αξιοπιστίας (ΠΑ) | 12 <input type="checkbox"/> | 12 <input type="checkbox"/> |
| Δεδομένα πτήσης | | |
| 13. Προετοιμασία της πτήσης | 13 <input type="checkbox"/> | 13 <input type="checkbox"/> |
| 14. Έντυπο βάρους και ζυγοστάθμισης | 14 <input type="checkbox"/> | 14 <input type="checkbox"/> |
| Εξοπλισμός ασφάλειας | | |
| 15. Πυροσβεστήρες χειρός | 15 <input type="checkbox"/> | 15 <input type="checkbox"/> |
| 16. Σωσίβια γιλέκα/αιώρες επίπλευσης | 16 <input type="checkbox"/> | 16 <input type="checkbox"/> |
| 17. Ιμάντες | 17 <input type="checkbox"/> | 17 <input type="checkbox"/> |
| 18. Εξοπλισμός οξυγόνου | 18 <input type="checkbox"/> | 18 <input type="checkbox"/> |
| 19. Αναλάμπουσα λυχνία | 19 <input type="checkbox"/> | 19 <input type="checkbox"/> |
| Ιπτάμενο πλήρωμα | | |
| 20. Αδειοδότηση ιπταμένου πληρώματος | 20 <input type="checkbox"/> | 20 <input type="checkbox"/> |
| Ημερολόγιο αεροσκάφους/τεχνικό μητρώο αεροσκάφους ή ισοδύναμο | | |
| 21. Ημερολόγιο αεροσκάφους, ή ισοδύναμο | 21 <input type="checkbox"/> | 21 <input type="checkbox"/> |
| 22. Έγκριση τεχνικής συντήρησης | 22 <input type="checkbox"/> | 22 <input type="checkbox"/> |
| 23. Κοινοποίηση και αποκατάσταση βλάβης (και τεχνικό μητρώο) | 23 <input type="checkbox"/> | 23 <input type="checkbox"/> |
| 24. Προ πτήσης επιθεώρηση | 24 <input type="checkbox"/> | 24 <input type="checkbox"/> |
| B. Ασφάλεια/Θάλαμος επιβατών | | |
| 1. Γενική κατάσταση του εσωτερικού του θαλάμου | 1 <input type="checkbox"/> | 1 <input type="checkbox"/> |
| 2. Σταθμός εργασίας πληρώματος θαλάμου επιβατών και χώρος ανάπαυσής του | 2 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/> |
| 3. Κιβώτια πρώτων βοηθειών/ιατρικό κιβώτιο έκτακτης ανάγκης | 3 <input type="checkbox"/> | 3 <input type="checkbox"/> |
| 4. Πυροσβεστήρες χειρός | 4 <input type="checkbox"/> | 4 <input type="checkbox"/> |
| 5. Σωσίβια γιλέκα/αιώρες επίπλευσης | 5 <input type="checkbox"/> | 5 <input type="checkbox"/> |
| 6. Κατάσταση ζώνης πρόσδεσης και καθίσματος | 6 <input type="checkbox"/> | 6 <input type="checkbox"/> |
| 7. Έξοδος κινδύνου, φωτισμός και σήμανση, φανοί | 7 <input type="checkbox"/> | 7 <input type="checkbox"/> |
| 8. Ολισθητήρες/σωσίβιες λέμβοι (εάν απαιτούνται), ELT | 8 <input type="checkbox"/> | 8 <input type="checkbox"/> |
| 9. Παροχή οξυγόνου (Πληρώματος θαλάμου και επιβατών) | 9 <input type="checkbox"/> | 9 <input type="checkbox"/> |
| 10. Οδηγίες ασφαλείας | 10 <input type="checkbox"/> | 10 <input type="checkbox"/> |
| 11. Μέλη ιπταμένου πληρώματος | 11 <input type="checkbox"/> | 11 <input type="checkbox"/> |
| 12. Πρόσβαση στις εξόδους κινδύνου | 12 <input type="checkbox"/> | 12 <input type="checkbox"/> |
| 13. Ασφάλεια χειραποσκευών επιβατών | 13 <input type="checkbox"/> | 13 <input type="checkbox"/> |
| 14. Αριθμός θέσεων | 14 <input type="checkbox"/> | 14 <input type="checkbox"/> |

▼ **M2**

| Κωδικός σημείου | Ελεγχθέν | Παρατήρηση |
|--|-------------------------|-------------------------|
| Γ. Κατάσταση αεροσκάφους | | |
| 1. Γενική κατάσταση του εξωτερικού του αεροσκάφους | 1 <input type="text"/> | 1 <input type="text"/> |
| 2. Θύρες και φινιστρίνια | 2 <input type="text"/> | 2 <input type="text"/> |
| 3. Χειριστήρια πτήσης | 3 <input type="text"/> | 3 <input type="text"/> |
| 4. Τροχοί, επίσωτρα και πέδες | 4 <input type="text"/> | 4 <input type="text"/> |
| 5. Ολισθητήρες/πλωτήρες προσγείωσης | 5 <input type="text"/> | 5 <input type="text"/> |
| 6. Χώρος ανάσυρσης των τροχών | 6 <input type="text"/> | 6 <input type="text"/> |
| 7. Μονάδα παραγωγής ισχύος και πυλώνας ανάρτησης | 7 <input type="text"/> | 7 <input type="text"/> |
| 8. Πτερύγια ανεμοστρόβιλου | 8 <input type="text"/> | 8 <input type="text"/> |
| 9. Έλικες, ρότορες (κύριοι & ουράς) | 9 <input type="text"/> | 9 <input type="text"/> |
| 10. Εμφανείς επισκευές | 10 <input type="text"/> | 10 <input type="text"/> |
| 11. Εμφανείς μη επισκευασθείσες βλάβες | 11 <input type="text"/> | 11 <input type="text"/> |
| 12. Διαρροή | 12 <input type="text"/> | 12 <input type="text"/> |
| Δ. Φορτίο | | |
| 1. Γενική κατάσταση του διαμερίσματος φορτίου | 1 <input type="text"/> | 1 <input type="text"/> |
| 2. Επικίνδυνα εμπορεύματα | 2 <input type="text"/> | 2 <input type="text"/> |
| 3. Ασφάλεια φορτίου εντός του αεροσκάφους | 3 <input type="text"/> | 3 <input type="text"/> |
| Ε. Γενικά | | |
| 1. Γενικά | 1 <input type="text"/> | 1 <input type="text"/> |

▼ M2

Προσάρτημα 2

Αποδεικτικό επιθεώρησης διαδρόμου

| Αποδεικτικό επιθεώρησης | | | | |
|--|----------------------------------|--|-------------------------|--|
| Ημερομηνία: | Ωρα: | Τόπος: | | |
| Αερομεταφορέας: | | Κράτος: | Αριθ. πιστοπ. AOC: | |
| Δρομολόγιο από: | Αριθ. πτήσης: | Δρομολόγιο προς: | Αριθ. πτήσης: | |
| Τύπος πτήσης: | Ναυλωμένη από τον αερομεταφορέα: | Τύπος αεροσκάφους: | Διαμόρφωση αεροσκάφους: | |
| Κράτος ναύλωσης: | | Σήμα νηολόγησης: | Αριθ. κατασκευής: | |
| Κράτος(η) αδειοδότησης ιπταμένου πληρώματος: | Βεβαίωση παραλαβής (*) | | | Πληροφορίες επιθεώρησης της εθνικής ΥΠΑ (λογότυπος, στοιχεία επικοινωνίας τηλ./φaxe/e-mail) υπό ελεύθερη μορφή |
| | Όνοματεπώνυμο: | Υπογραφή: | Ιδιότητα: | |
| Σημείο Σχόλιο | | Σημείο Σχόλιο | | Σημείο Σχόλιο |
| A Θάλαμος διακυβέρνησης | | Ιπτάμενο πλήρωμα | | Γ Κατάσταση αεροσκάφους |
| 1 Γενική κατάσταση | | 20 Αδειοδότηση ιπταμένου πληρώματος | | 1 Γενική κατάσταση του εξωτερικού του |
| 2 Έξοδος κινδύνου | | Ημερολόγιο αεροσκάφους/τεχνικό μητρώο αεροσκάφους ή ισοδύναμο | | 2 θύρες και φινιστρίνια |
| 3 Εξοπλισμός | | 21 Ημερολόγιο αεροσκάφους ή ισοδύναμο | | 3 Χειριστήρια πτήσης |
| Τεκμηρίωση | | 22 Έγκριση τεχνικής συντήρησης | | 4 Τροχοί, επίσωτρα και πέδες |
| 4 Εγχειρίδια | | 23 Κοινοποίηση και αποκατάσταση βλάβης (και τεχνικό μητρώο) | | 5 Ολισθητήρες/πλωτήρες προσγείωσης |
| 5 Κατάλογος σημείων ελέγχου | | 24 Προ πτήσης επιθεώρηση | | 6 Χώρος ανάσωσης των τροχών |
| 6 Ραδιοαυτιλιακοί χάρτες | | | | 7 Μονάδα ηλεκτροπαρ. και πυλώνας ανάρτησης |
| 7 Κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού | | B Ασφάλεια/Θάλαμος επιβατών | | 8 Πτερύγια ανεμοστρόβιλου |
| 8 Πιστοποιητικό νηολόγησης | | 1 Γενική κατάσταση του εσωτερικού | | 9 Έλικες, ρότορες (κύριοι και ουράς) |
| 9 Πιστοποιητικό θαρύβου (αναλόγως) | | 2 Σταθμός εργασίας πληρώμ. θαλάμου επιβατών και χώρος ανάπαυσης του | | 10 Εμφανείς επισκευές |
| 10 Πιστοπ. αερομεταφορέα (AOC) ή ισοδύναμο | | 3 Κιβώτια πρώτων βοηθειών/ιατρικό κιβώτιο έκτακτης ανάγκης | | 11 Εμφανείς μη επισκευασθείσες βλάβες |
| 11 Άδεια ασυρμάτου | | 4 Πυροσβεστήρες χειρός | | 12 Διαρροή |
| 12 Πιστοποιητικό αξιολόγησης (ΠΑ) | | 5 Σωσίβια γιλέκα/αίωρες επίπλευσης | | |
| Δεδομένα πτήσης | | 6 Κατάσταση ζώνης πρόσδεσης και καθίσματος | | Δ Φορτίο |
| 13 Προετοιμασία της πτήσης | | 7 Έξοδος κινδύνου, φωτισμός και σήμανση, φανοί | | 1 Γενική κατάσταση του διαμερίσματος φορτίου |
| 14 Έντυπο βάρους και ζυγοστάθμισης | | 8 Ολισθητήρες/σωσίβια λέμβοι (εάν απαιτούνται), ELT | | 2 Επικίνδυνα εμπορεύματα |
| Εξοπλισμός ασφάλειας | | 9 Παροχή οξυγόνου (πληρώματος θαλάμου και επιβατών) | | 3 Ασφάλεια φορτίου εντός του αεροσκάφους |
| 15 Πυροσβεστήρες χειρός | | 10 Οδηγίες ασφαλείας | | |
| 16 Σωσίβια γιλέκα/αίωρες επίπλευσης | | 11 Μέλη ιπταμένου πληρώματος | | E Γενικά |
| 17 Ιμάντες | | 12 Πρόσβαση στις εξόδους κινδύνου | | 1 Γενικά |
| 18 Εξοπλισμός οξυγόνου | | 13 Ασφάλεια χειραποσκευών επιβατών | | |
| 19 Αναλάμπουσα λυχνία | | 14 Αριθμός θέσεων | | |
| Ληφθέν μέτρο | | Σημείο Παρατήρηση (εις) | | |
| (3γ) Άμεση απαγόρ. λειτουργίας από ΥΠΑ | | | | |
| (3β) Διορθωτικά μέτρα πριν από την πτήση | | | | |
| (3α) Περιορισμός λειτουργίας αεροσκάφους | | | | |
| (2) Ενημέρωση αρχής και αερομεταφορέα | | | | |
| (1) Ενημέρωση κυβερνήτη | | | | |
| (0) Ουδέν σχόλιο | | | | |
| Σήμα ή αριθ. επιθεωρητή(ών) | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

(*) Η υπογραφή οιαδήποτε μέλους του πληρώματος ή άλλου εκπροσώπου του επιθεωρούμενου αερομεταφορέα δεν συνεπάγεται κατά κανένα τρόπο αποδοχή των καταγεγραμμένων ευρημάτων, αλλά απλώς επιβεβαίωση ότι το αεροσκάφος επιθεωρήθηκε στην ημερομηνία και στον τόπο που αναφέρονται στο παρόν έγγραφο. Η παρούσα έκθεση είναι ενδεικτική των ευρημάτων που διαπιστώθηκαν κατά την επιθεώρηση και δεν πρέπει να θεωρηθεί ως απόδειξη της καταλληλότητας του αεροσκάφους για την εκτέλεση της προγραμματισμένης πτήσης. Τα δεδομένα της παρούσας έκθεσης ενδέχεται να τροποποιηθούν προκειμένου να εισαχθούν με σωστή διατύπωση στη βάση δεδομένων SAFA.->