

Este documento es un instrumento de documentación y no compromete la responsabilidad de las instituciones

► **B** **DIRECTIVA 2004/36/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**
de 21 de abril de 2004
relativa a la seguridad de las aeronaves de terceros países que utilizan los aeropuertos de la
Comunidad

(DO L 143 de 30.4.2004, p. 76)

Modificada por:

		Diario Oficial		
		nº	página	fecha
► <u>M1</u>	Reglamento (CE) nº 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo de 14 de diciembre de 2005	L 344	15	27.12.2005
► <u>M2</u>	Directiva 2008/49/CE de la Comisión de 16 de abril de 2008	L 109	17	19.4.2008
► <u>M3</u>	Reglamento (CE) nº 596/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 18 de junio de 2009	L 188	14	18.7.2009



DIRECTIVA 2004/36/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 21 de abril de 2004

relativa a la seguridad de las aeronaves de terceros países que utilizan los aeropuertos de la Comunidad

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y en particular el apartado 2 de su artículo 80,

Vista la propuesta de la Comisión ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽²⁾,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ⁽³⁾, a la vista del texto conjunto aprobado por el Comité de Conciliación el 26 de febrero de 2004,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Resolución sobre la catástrofe aérea frente a las costas de la República Dominicana adoptada por el Parlamento Europeo el 15 de febrero de 1996 ⁽⁴⁾ subraya la necesidad de que la Comunidad adopte una posición más activa y desarrolle una estrategia para mejorar la seguridad de sus ciudadanos que viajan en avión o viven cerca de aeropuertos.
- (2) La Comisión ha publicado una Comunicación dirigida al Parlamento Europeo y al Consejo, titulada «Definición de una estrategia comunitaria para mejorar la seguridad aérea».
- (3) Dicha Comunicación reconoce claramente que la seguridad puede ser incrementada efectivamente garantizando que las aeronaves cumplan plenamente las normas internacionales de seguridad que recogen los Anexos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 («Convenio de Chicago»).
- (4) Con objeto de establecer y mantener un nivel uniforme y elevado de seguridad de la aviación civil en Europa debe introducirse un enfoque armonizado en la aplicación efectiva de las normas internacionales de seguridad en la Comunidad. Para ello es necesario armonizar las normas y procedimientos de inspección en pista de aeronaves de terceros países que aterricen en aeropuertos situados en los Estados miembros.
- (5) Un planteamiento armonizado para la aplicación efectiva de dichas normas internacionales por los Estados miembros evitará que se falsee la competencia. Una actitud común frente a las aeronaves de terceros países que no cumplen las normas internacionales de seguridad redundará en beneficio de la posición de los Estados miembros.
- (6) Las aeronaves que aterricen en aeropuertos situados en los Estados miembros deben pasar una inspección, cuando se sospeche que infringen las normas internacionales de seguridad.

⁽¹⁾ DO C 103 E de 30.4.2002, p. 351.

⁽²⁾ DO C 241 de 7.10.2002, p. 33.

⁽³⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 3 de septiembre de 2002 (DO C 272 E de 13.11.2003, p. 343), Posición Común del Consejo de 13 de junio de 2003 (DO C 233 E de 30.9.2003, p. 12) y Posición del Parlamento Europeo de 9 de octubre de 2003 (no publicada aún en el Diario Oficial). Resolución legislativa del Parlamento Europeo de 1 de abril de 2004 y Decisión del Consejo de 30 de marzo de 2004.

⁽⁴⁾ DO C 65 de 4.3.1996, p. 172.

▼B

- (7) Pueden realizarse también inspecciones, de acuerdo con un procedimiento de muestreo, en ausencia de cualquier sospecha particular, siempre que se respete el derecho comunitario e internacional. En especial, las inspecciones se deben llevar a cabo de manera no discriminatoria.
- (8) Las inspecciones podrían intensificarse sobre aquellas aeronaves en las que en el pasado ya se hayan detectado a menudo deficiencias o sobre los aparatos de compañías aéreas cuyas aeronaves hayan llamado la atención con mayor frecuencia.
- (9) La información recogida en cada uno de los Estados miembros debe ponerse a disposición de todos los demás Estados miembros y de la Comisión para garantizar el control más eficaz posible del cumplimiento de las normas internacionales de seguridad por parte de las aeronaves pertenecientes a terceros países.
- (10) A la vista de estas razones, es necesario establecer un procedimiento de ámbito comunitario para la evaluación de las aeronaves de países terceros, así como los correspondientes mecanismos de cooperación entre las autoridades competentes de los Estados miembros para intercambiar información.
- (11) El carácter sensible de la información relativa a la seguridad exige que los Estados miembros adopten las medidas necesarias, de conformidad con sus legislaciones nacionales, para garantizar la confidencialidad adecuada de la información que reciban.
- (12) Sin perjuicio del derecho del público al acceso a los documentos de la Comisión, tal como establece el Reglamento (CE) n° 1049/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2001, relativo al acceso del público a los documentos del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión ⁽¹⁾, la Comisión debe adoptar medidas para la difusión a las partes interesadas de dicha información y las condiciones asociadas.
- (13) Cuando las deficiencias detectadas sean claramente peligrosas para la seguridad, las aeronaves en las que sean necesarias medidas correctoras deben ser inmovilizadas en tierra hasta que se haya reparado el incumplimiento de las normas internacionales de seguridad.
- (14) Las instalaciones disponibles en el aeropuerto de inspección pueden obligar a las autoridades competentes a autorizar que la aeronave se traslade a un aeropuerto adecuado, siempre y cuando se cumplan los requisitos para un traslado seguro.
- (15) Con objeto de llevar a cabo sus tareas con arreglo a la presente Directiva, la Comisión debe estar asistida por el Comité creado por el artículo 12 del Reglamento (CEE) n° 3922/91 del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil ⁽²⁾.
- (16) Las medidas necesarias para la ejecución de la presente Directiva deben aprobarse con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión ⁽³⁾.
- (17) La Comisión debe facilitar al Comité creado por el artículo 12 del Reglamento (CEE) n° 3922/91 estadísticas y datos recopilados en el marco de otras medidas comunitarias en relación con incidentes particulares que pudieran revestir importancia para la detec-

⁽¹⁾ DO L 145 de 31.5.2001, p. 43.

⁽²⁾ DO L 373 de 31.12.1991, p. 4. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 1592/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 240 de 7.9.2002, p. 1).

⁽³⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

▼B

ción de deficiencias que representen un riesgo para la seguridad en la aviación civil.

- (18) Es necesario tener en cuenta la cooperación y los intercambios de información que tienen lugar en el marco de las Autoridades Aeronáuticas Conjuntas (JAA) y la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC). Además, es preciso recurrir en la mayor medida posible a los conocimientos técnicos disponibles en los procedimientos de evaluación de la seguridad de aeronaves extranjeras (SAFA).
- (19) Se debe tener en cuenta el cometido de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) en materia de política de seguridad en la aviación civil, incluido el establecimiento de procedimientos destinados a establecer y mantener un alto y uniforme nivel de la seguridad en la aviación civil en Europa.
- (20) El Reino de España y el Reino Unido acordaron en Londres, el 2 de diciembre de 1987, mediante una declaración conjunta de los Ministros de Asuntos Exteriores de ambos Estados, un régimen para una mayor cooperación en la utilización del aeropuerto de Gibraltar, régimen que no ha comenzado aún a aplicarse.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

*Artículo 1***Ámbito de aplicación y objetivo**

1. En el marco de la estrategia general de la Comunidad de establecer y mantener un nivel uniforme y elevado de seguridad en la aviación civil en Europa, la presente Directiva introduce un enfoque armonizado respecto de la aplicación efectiva de las normas internacionales de seguridad en el seno de la Comunidad, mediante la armonización de las normas y procedimientos aplicables a las inspecciones en pista de las aeronaves de terceros países que aterrizan en aeropuertos situados en los Estados miembros.
2. La presente Directiva no afectará al derecho de los Estados miembros de llevar a cabo inspecciones no cubiertas por ella y de inmovilizar aeronaves en tierra, o prohibir o imponer condiciones al aterrizaje de aeronaves en sus aeropuertos, de conformidad con el Derecho comunitario e internacional.
3. Quedan excluidas del ámbito de aplicación de la presente Directiva las aeronaves de Estado, conforme a la definición que figura en el Convenio de Chicago, y las aeronaves de una masa máxima de despegue inferior a 5 700 kg que no se dediquen a actividades comerciales de transporte aéreo.
4. La aplicación de la presente Directiva al aeropuerto de Gibraltar se entiende sin perjuicio de las respectivas posiciones jurídicas del Reino de España y del Reino Unido en la controversia respecto a la soberanía sobre el territorio en que el aeropuerto se encuentra situado.
5. La aplicación de la presente Directiva al aeropuerto de Gibraltar quedará suspendida hasta que comience la aplicación del régimen contenido en la declaración conjunta de los Ministros de Asuntos Exteriores del Reino de España y del Reino Unido de 2 de diciembre de 1987. Los Gobiernos del Reino de España y del Reino Unido informarán al Consejo acerca de la fecha en que dicho régimen comience a ser efectivo.

▼B*Artículo 2***Definiciones**

A efectos de la presente Directiva se entenderá por:

- a) «inmovilización en tierra», la prohibición formal de que una aeronave abandone un aeropuerto, y la adopción de las medidas necesarias para inmovilizarla;
- b) «normas internacionales de seguridad», las normas de seguridad que figuran en el Convenio de Chicago y en sus Anexos, en la versión vigente en el momento de la inspección;
- c) «inspección en pista», el examen de las aeronaves de terceros países de conformidad con lo establecido en el Anexo II;
- d) «aeronaves de terceros países», las aeronaves que no sean utilizadas ni explotadas bajo el control de una autoridad competente de un Estado miembro.

*Artículo 3***Recogida de información**

Los Estados miembros crearán un mecanismo destinado a recoger cuanta información se considere útil para la consecución del objetivo enunciado en el artículo 1, que incluirá:

- a) Información importante en materia de seguridad que se encuentre disponible, en particular, a partir de:
 - informes de los pilotos
 - informes de las entidades de mantenimiento
 - informes de incidentes
 - otras organizaciones independientes de las autoridades competentes de los Estados miembros
 - reclamaciones.
- b) Información sobre medidas adoptadas tras una inspección en pista, como:
 - inmovilización en tierra de la aeronave
 - prohibición de la aeronave o del operador de operar en el Estado miembro afectado
 - necesidad de medidas correctoras
 - contactos con la autoridad competente del operador.
- c) Información de seguimiento relativa al operador, como:
 - medidas correctoras aplicadas
 - repetición de anomalías.

Esta información se hará constar en un impreso de informe tipo que incluya los datos que se indican en el Anexo I.

*Artículo 4***Inspección en pista**

1. Cada Estado miembro dispondrá los procedimientos necesarios para someter a inspecciones en pista a las aeronaves de terceros países que aterricen en cualquiera de sus aeropuertos abiertos al tráfico aéreo internacional cuando se sospeche que infringen las normas internacionales de seguridad. Al aplicar dichos procedimientos,

▼B

la autoridad competente prestará una atención particular a las aeronaves:

- de las que se haya recibido información señalando las malas condiciones de su mantenimiento o que presenten daños o defectos evidentes;
- sobre las que se haya informado de que han realizado, desde su entrada en el espacio aéreo de un Estado miembro, maniobras anormales que susciten grave preocupación sobre su seguridad;
- de las cuales una inspección previa en pista haya desvelado deficiencias que den lugar a graves sospechas de que no cumplen las normas internacionales de seguridad, y cuando el Estado miembro sospeche que las deficiencias pueden no haber sido corregidas;
- registradas en países cuyas autoridades competentes hayan dado indicios de no ejercer una adecuada supervisión de seguridad, o
- sobre cuyo operador haya motivos para sospechar en razón de la información recopilada en virtud del artículo 3, o cuando, anteriormente, una aeronave utilizada por el mismo operador haya mostrado deficiencias en una inspección en pista.

2. Los Estados miembros podrán fijar normas con el fin de efectuar inspecciones en pista mediante un procedimiento de muestreo, incluso cuando no haya sospechas particulares, siempre y cuando dichas normas se ajusten al Derecho comunitario e internacional. Tal procedimiento habrá de llevarse a cabo, no obstante, de manera no discriminatoria.

3. Los Estados miembros harán que se apliquen las oportunas inspecciones en pista y otras medidas de supervisión decididas en virtud del apartado 3 del artículo 8.

4. La inspección en pista se realizará de conformidad con el procedimiento descrito en el Anexo II y utilizando un modelo de informe de inspección en pista que incluya como mínimo los datos que se indican en el impreso que figura en el Anexo II. Una vez realizada la inspección en pista, se informará al comandante de la aeronave o a un representante del operador de la aeronave de las conclusiones de la inspección, el cual será remitido, en caso de constatación de anomalías significativas, al operador de la aeronave y a las autoridades competentes interesadas.

5. Cuando se realice una inspección en pista en virtud de lo dispuesto en la presente Directiva, la autoridad competente interesada hará todo lo posible para evitar demoras de la aeronave sometida a inspección que excedan de lo razonable.

Artículo 5

Intercambio de información

1. Las autoridades competentes de los Estados miembros participarán en el intercambio de información, que abarcará, a petición de una autoridad competente, una lista de aeropuertos del Estado miembro interesado abiertos al tráfico internacional con indicación, por año calendario, del número de inspecciones en pista efectuadas y el movimiento de aviones de terceros países en cada uno de los aeropuertos que figura en la lista.

2. Todos los informes tipo citados en el artículo 3 y los informes de inspección en pista citados en el apartado 4 del artículo 4 se pondrán, sin demora, a disposición de la Comisión y cuando así lo soliciten, de las autoridades competentes de los Estados miembros y de la Agencia Europea de Seguridad Aérea.

3. Siempre que un informe tipo muestre la existencia de un riesgo potencial en materia de seguridad o que un informe de inspección en pista revele que una aeronave no cumple las normas internacionales de seguridad y supone un posible riesgo, el informe será comunicado sin

▼B

demora a las autoridades competentes de los Estados miembros y a la Comisión.

*Artículo 6***Protección y difusión de la información**

1. Los Estados miembros adoptarán, de conformidad con su respectiva legislación nacional, las medidas necesarias para garantizar una adecuada confidencialidad de la información que reciban en aplicación del artículo 5. Utilizarán dicha información exclusivamente para los fines de la presente Directiva.

2. La Comisión publicará cada año un informe global que estará a disposición del público y de los operadores del sector y que incluirá un análisis de toda la información recibida con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5. Dicho análisis será sencillo y comprensible e indicará si existe un mayor riesgo para la seguridad de los pasajeros. No se revelará la fuente de la información contenida en dicho análisis.

▼M3

3. Sin perjuicio del derecho de acceso del público a los documentos de la Comisión en virtud del Reglamento (CE) n° 1049/2001, la Comisión adoptará, por iniciativa propia, medidas para la difusión a las partes interesadas de la información a que se hace referencia en el apartado 1, así como de las condiciones asociadas. Estas medidas, que podrán ser de carácter general o individual, se basarán en la necesidad de:

- proporcionar a las personas y las organizaciones la información que necesiten para mejorar la seguridad aérea civil,
- limitar la difusión de la información a lo estrictamente necesario al propósito de sus usuarios, a fin de garantizar la confidencialidad adecuada de dicha información.

Las medidas individuales se adoptarán con arreglo al procedimiento consultivo contemplado en el artículo 10, apartado 3.

Las medidas generales, destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva completándola, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 10, apartado 4.

▼B

4. Cuando se facilite voluntariamente información sobre deficiencias de las aeronaves, los informes de inspecciones en pista a los que se refiere el apartado 4 del artículo 4 no revelarán la fuente de dicha información.

*Artículo 7***Inmovilización en tierra de una aeronave**

1. Cuando el incumplimiento de las normas internacionales de seguridad constituya un riesgo manifiesto para la seguridad de vuelo, el operador de la aeronave tomará medidas para rectificar las deficiencias antes de la salida del vuelo. Si la autoridad competente que realiza la inspección en pista no está convencida de que se ejecutarán medidas correctoras antes de la salida del vuelo, inmovilizará la aeronave hasta que se haya eliminado el riesgo e informará inmediatamente a las autoridades competentes del operador de que se trate y del Estado en que esté registrada la aeronave.

2. La autoridad competente del Estado miembro donde se haya realizado la inspección podrá decidir, en colaboración con el Estado responsable de la explotación de la aeronave en cuestión o el Estado en que esté registrada la aeronave, las condiciones necesarias en las que se podrá autorizar a la aeronave a volar a un aeropuerto en el que las deficiencias puedan ser corregidas. Si la deficiencia afectara a la validez

▼B

del certificado de aeronavegabilidad de la aeronave, la inmovilización sólo podrá levantarse cuando el operador obtenga la autorización del Estado o Estados que vayan a ser sobrevolados durante ese vuelo.

*Artículo 8***Medidas para mejorar la seguridad y medidas de aplicación**

1. Los Estados miembros informarán a la Comisión acerca de las medidas operativas adoptadas para la aplicación de las disposiciones de los artículos 3, 4 y 5.

▼M3

2. Basándose en la información recopilada con arreglo al apartado 1, la Comisión podrá:

a) con arreglo al procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 10, apartado 2, adoptar todas las medidas necesarias para facilitar la aplicación de los artículos 3, 4 y 5, como:

- definir la forma de almacenamiento y difusión de datos,
- crear o apoyar a los organismos oportunos para la gestión o la explotación de los instrumentos necesarios para la recogida y el intercambio de la información;

b) detallar las condiciones para la realización de inspecciones en pista, incluidas las de carácter sistemático, y elaborar la lista de la información que se debe recopilar. Estas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva completándola, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 10, apartado 4.

▼B

3. A partir de la información obtenida en virtud de los artículos 3, 4 y 5, y de conformidad con el procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 10, podrá tomarse una decisión sobre las oportunas inspecciones en pista y otras medidas de vigilancia, en particular de un operador específico o de los operadores de un tercer país específico, hasta que la autoridad competente de dicho tercer país adopte disposiciones satisfactorias para la aplicación de medidas correctoras.

4. La Comisión podrá adoptar cuantas medidas sean oportunas para cooperar con terceros países y prestarles asistencia con objeto de mejorar su capacidad de supervisión de la seguridad aérea.

▼M1**▼M3***Artículo 10*

1. La Comisión estará asistida por el Comité creado de conformidad con el artículo 12 del Reglamento (CEE) nº 3922/91.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

El plazo contemplado en el artículo 5, apartado 6, de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 3 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

4. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 *bis*, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

▼M3

5. Además, el Comité podrá ser consultado por la Comisión acerca de cualquier otro aspecto relativo a la aplicación de la presente Directiva.

▼B*Artículo 11***Incorporación al Derecho interno**

Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva a más tardar el 30 de abril de 2006. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

▼M3*Artículo 12*

La Comisión podrá modificar los anexos de la presente Directiva.

Estas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 10, apartado 4.

▼B*Artículo 13***Informe**

A más tardar el 30 de abril de 2008, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe relativo a la aplicación de la presente Directiva y, en particular, de su artículo 9, en el que, entre otras cosas, tomará en consideración el desarrollo de los acontecimientos en la Comunidad y en los foros internacionales. El informe podrá estar acompañado de propuestas de modificación de la presente Directiva.

*Artículo 14***Entrada en vigor**

La presente Directiva entrará en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 15

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

▼ **B**

ANEXO I



Autoridad Aeronáutica Nacional (*denominación*)

(*Estado*)

SAFA

Informe Tipo

¹ N° _____

² Fuente: SR

³ Fecha: _____

⁴ Lugar: _____

⁵ (suprimido)

⁶ Compañía aérea: _____

⁷ Número COA: _____

⁸ Estado: _____

⁹ Ruta: de: _____

¹⁰ N° de vuelo: _____

¹¹ Ruta: a _____

¹² N° de vuelo: _____

¹³ Fletado por la compañía aérea (*): _____

¹⁴ Estado del fletador: _____

(*) (si procede)

¹⁵ Tipo de aeronave _____

¹⁶ Matrícula _____

¹⁷ N° de construcción _____

¹⁸ Tripulación de vuelo: Estado que otorga la licencia: _____

¹⁹ Observaciones:

²⁰ Medidas adoptadas:

²¹ (suprimido)

²² Nombre del coordinador nacional _____

²³ Firma _____

▼ **M2***ANEXO II***Manual de procedimientos para las inspecciones en pista del programa SAFA de la CE — Elementos principales****1. Instrucciones generales**

- 1.1. Las inspecciones en pista que se lleven a cabo en aplicación del programa SAFA deberán ser realizadas por inspectores que posean los conocimientos pertinentes necesarios para el ámbito de la inspección, en el cual los conocimientos técnicos, de aeronavegabilidad y operativos tienen que estar representados para los casos en que se estén verificando todos los elementos de la lista de comprobación. Cuando una inspección en pista sea realizada por dos o más inspectores, los principales elementos de la inspección (la inspección visual del exterior de la aeronave, la inspección del puesto de pilotaje y la inspección de la cabina de pasajeros o de los compartimentos de carga) podrán repartirse entre los inspectores.
- 1.2. Los inspectores han de identificarse ante el piloto al mando de la aeronave o, en ausencia de este, ante cualquier miembro de la tripulación de vuelo o ante el más alto representante del operador antes de comenzar la parte de la inspección en pista que se efectúa a bordo de la aeronave. Cuando no sea posible informar a ningún representante del operador o cuando no haya ningún representante del operador a bordo o en las inmediaciones de la aeronave, el principio general será no realizar la inspección en pista del programa SAFA. La realización de una inspección en pista del programa SAFA podrá decidirse en circunstancias especiales, pero esta se limitará a un control visual del exterior de la aeronave.
- 1.3. La inspección deberá ser lo más completa posible dentro del tiempo y los recursos disponibles. Esto significa que si se dispone de tiempo o recursos limitados, es posible que no se verifiquen todos los elementos de la inspección, sino solo un número reducido de ellos. Los elementos que se vayan a inspeccionar se seleccionarán de acuerdo con el tiempo y los recursos disponibles para una inspección en pista SAFA, de conformidad con los objetivos del programa SAFA de la CE.
- 1.4. Ninguna inspección en pista debe provocar un retraso excesivo en la salida de la aeronave inspeccionada. Las posibles causas de retraso pueden ser, entre otras, las dudas relativas a la correcta preparación del vuelo, la aeronavegabilidad de la aeronave, o cualquier asunto directamente relacionado con la seguridad de la aeronave y de sus ocupantes.

2. CUALIFICACIÓN DE LOS INSPECTORES

- 2.1. Los Estados miembros se asegurarán de que, a partir del 1 de enero de 2009, todas las inspecciones en pista del programa SAFA llevadas a cabo en su territorio sean efectuadas por inspectores cualificados.
- 2.2. Los Estados miembros se asegurarán de que sus inspectores cumplen los criterios de cualificación que figuran más adelante.

2.3. Criterios de cualificación**2.3.1. Criterios de admisibilidad**

Como condición previa para poder optar a la cualificación, los Estados miembros deberán asegurarse de que los candidatos para el título de inspectores SAFA posean la formación y/o conocimientos prácticos aeronáuticos necesarios pertinentes para su(s) ámbito(s) de inspección, en particular:

- a) operación de aeronaves;
- b) licencias del personal;
- c) aeronavegabilidad;
- d) mercancías peligrosas.

2.3.2. Requisitos en materia de formación

Antes de obtener la cualificación, los candidatos deberán haber completado con éxito una formación consistente en:

▼ **M2**

- formación teórica en el aula, que será impartida por una organización de formación SAFA, según se define en el punto 2.4;
- formación práctica que será impartida por una organización de formación SAFA, según se define en el punto 2.4, o por un inspector principal nombrado por un Estado miembro, conforme a lo dispuesto en el punto 2.5, que actúe independientemente de cualquier organización de formación SAFA;
- formación en el puesto de trabajo, que será impartida durante una serie de inspecciones por un inspector principal nombrado por un Estado miembro, conforme a lo dispuesto en el punto 2.5.

2.3.3. *Requisitos para mantener la validez de la cualificación*

Los Estados miembros se asegurarán de que, una vez obtenida la cualificación, los inspectores mantengan la validez de su cualificación por los siguientes procedimientos:

- a) recibiendo una formación constante, que consistirá en formación teórica en el aula, que será impartida por una organización de formación SAFA, según se define en el punto 2.4;
- b) realizando un número mínimo de inspecciones en pista por cada período de 12 meses a partir de la última formación SAFA recibida, a menos que el inspector esté también cualificado como inspector para operaciones de vuelo o aeronavegabilidad de la Autoridad Aero-náutica Nacional de un Estado miembro y se dedique regularmente a la realización de inspecciones en aeronaves de operadores aéreos del país.

2.3.4. *Documentación orientativa*

La AESA elaborará y publicará antes del 30 de septiembre de 2008 documentación orientativa detallada con el fin de ayudar a los Estados miembros en la aplicación de los puntos 2.3.1, 2.3.2 y 2.3.3.

2.4. **Organizaciones de formación SAFA**

- 2.4.1. Una organización de formación SAFA podrá formar parte de la autoridad competente de un Estado miembro o ser una organización tercera.

Una organización tercera podrá:

- formar parte de la autoridad competente de otro Estado miembro,
- ser una entidad independiente.

- 2.4.2. Los Estados miembros garantizarán que los cursos de formación a los que se hace referencia en el punto 2.3.2 y en el punto 2.3.3, letra a), organizados por su autoridad nacional se realicen, como mínimo, de conformidad con los correspondientes planes de estudios establecidos y publicados por la AESA.

- 2.4.3. Los Estados miembros que empleen una organización tercera a los fines de la formación relacionada con SAFA deberán instaurar un sistema para evaluar a dicha organización. El sistema ha de ser simple, transparente y proporcionado, y tener en cuenta cualquier documentación orientativa relevante establecida y publicada por la AESA. Dicho sistema podrá tener en cuenta las evaluaciones llevadas a cabo por otros Estados miembros.

- 2.4.4. Solo podrá ser utilizada una organización de formación tercera si la evaluación demuestra que la formación será impartida de conformidad con los correspondientes planes de estudios establecidos y publicados por la AESA.

- 2.4.5. Los Estados miembros garantizarán que los programas de formación de sus autoridades competentes y/o sus sistemas de evaluación de las organizaciones de formación terceras se modifiquen convenientemente para reflejar cualquier recomendación formulada en el marco de las inspecciones de normalización llevadas a cabo por la AESA de conformidad con los métodos de trabajo contemplados en el Reglamento (CE) n° 736/2006 de la Comisión ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ DO L 129 de 17.5.2006, p. 10.

▼ M2

2.4.6. Un Estado miembro puede solicitar a la AESA que evalúe la organización de formación y emita una recomendación en la que el Estado miembro pueda basar su propia evaluación.

2.4.7. La AESA elaborará y publicará documentación orientativa detallada con el fin de ayudar a los Estados miembros en la aplicación de este punto antes del 30 de septiembre de 2008.

2.5. Inspectores principales

2.5.1. Un Estado miembro puede designar inspectores principales a condición de que cumplan los pertinentes criterios de cualificación que ha de determinar dicho Estado miembro.

2.5.2. Los Estados miembros se asegurarán de que los criterios mencionados en el punto 2.5.1 incluyen como mínimo los siguientes requisitos, según los cuales la persona designada:

- ha sido inspector SAFA cualificado durante los 3 años anteriores a la designación,
- ha realizado un mínimo de 36 inspecciones SAFA durante los 3 años anteriores a la designación.

2.5.3. Los Estados miembros garantizarán que la formación práctica o la formación en el puesto de trabajo impartida por sus inspectores principales se basa en los correspondientes planes de estudios establecidos y publicados por la AESA.

2.5.4. Los Estados miembros podrán también encargar a sus inspectores principales el cometido de impartir formación práctica y/o formación en el puesto de trabajo a aspirantes de otros Estados miembros.

La AESA elaborará y publicará documentación orientativa detallada antes del 30 de septiembre de 2008 con el fin de ayudar a los Estados miembros en la aplicación del presente punto.

2.6. Medidas transitorias

2.6.1. Los inspectores SAFA que cumplan los criterios de admisibilidad a que se hace referencia en el punto 2.3.1, así como los criterios sobre experiencia reciente recogidos en el punto 2.3.3, letra b), en la fecha determinada en virtud del artículo 3 de la Directiva 2008/49/CE de la Comisión se considerarán cualificados como inspectores de acuerdo con los requisitos que figuran en el presente capítulo.

2.6.2. No obstante lo dispuesto en el punto 2.3.3, letra a), los inspectores considerados cualificados de conformidad con el punto 2.6.1 deberán recibir una formación constante que será impartida gradualmente por una organización de formación SAFA hasta el 1 de julio de 2010, y posteriormente según lo estipulado en el punto 2.3.3, letra a).

3. NORMAS

3.1. Las normas de la OACI y los Procedimientos Regionales Suplementarios europeos de la OACI son la base a partir de la cual se inspeccionan la aeronave y el operador en virtud del programa SAFA de la CE. Además, cuando se inspeccionen las condiciones técnicas de una aeronave, deberá comprobarse su conformidad con las normas del fabricante de la aeronave.

4. PROCEDIMIENTO DE INSPECCIÓN**Elementos de la lista de comprobación**

4.1. Los elementos que vayan a ser inspeccionados se seleccionarán de entre los que figuran en la lista de comprobación del Informe de Inspección en Pista SAFA, que contiene un total de 54 elementos (véase el apéndice 1).

4.2. La inspección y las constataciones resultantes, si las hubiera, tendrán que consignarse en el Informe de Inspección en Pista SAFA una vez finalizada la inspección.

Orientaciones detalladas SAFA

4.3. Para cada elemento de inspección de la lista de comprobación del Informe de Inspección en Pista SAFA se establecerá una descripción detallada en la que se especifiquen el alcance y el método de la inspección. Además, se hará referencia a los requisitos pertinentes de los anexos de la OACI. La AESA elaborará y publicará estos elementos como docu-

▼ **M2**

mentación orientativa detallada, que se modificará cuando sea preciso para reflejar las últimas normas aplicables.

Inclusión de los informes en la base de datos centralizada SAFA

- 4.4. Un informe de la inspección deberá introducirse en la base de datos centralizada SAFA cuanto antes, y en cualquier caso, antes de transcurridos 15 días laborables a partir de la fecha de la inspección, incluso si no se ha señalado ninguna constatación.

5. Categorización de las constataciones

- 5.1. Para cada elemento de la inspección, se definen como constataciones tres categorías de posibles desviaciones respecto de las normas correspondientes establecidas con arreglo al punto 3.1. Dichas constataciones se clasificarán en las siguientes categorías:

- una constatación de la categoría 1 será aquella que se considera que tiene una influencia poco importante en la seguridad,
- una constatación de la categoría 2 será aquella que puede tener una influencia importante en la seguridad, y
- una constatación de la categoría 3 será aquella que puede tener una influencia fundamental en la seguridad.

- 5.2. La AESA elaborará y publicará las instrucciones para la categorización de las constataciones como documentación orientativa detallada, que será modificada cuando sea necesario con el fin de reflejar los progresos científicos y técnicos pertinentes.

6. MEDIDAS DE SEGUIMIENTO

- 6.1. No obstante lo dispuesto en el punto 1.2, deberá rellenarse una prueba de inspección que incluya como mínimo los elementos que figuran en el apéndice 2, una copia de la cual se entregará al piloto al mando de la aeronave o, en su ausencia, a un miembro de la tripulación de vuelo o al más alto representante del operador que se encuentre a bordo o en las inmediaciones de la aeronave una vez terminada la inspección SAFA. El inspector solicitará al receptor un acuse de recibo firmado de la prueba de la inspección y lo conservará. La negativa del receptor a firmar deberá consignarse en el documento. La AESA elaborará y publicará las correspondientes instrucciones detalladas como documentación orientativa detallada.

- 6.2. Basándose en la forma en que se han categorizado las constataciones, se han definido determinadas medidas de seguimiento. Las relaciones entre la categoría de las constataciones y las consiguientes medidas que se deben adoptar se presentan en la clase de actuaciones y la AESA las elaborará y publicará como documentación orientativa detallada.

- 6.3. Clase de actuación 1: Esta actuación consiste en facilitar información sobre los resultados de la inspección en pista SAFA al piloto al mando de la aeronave o, en su ausencia, a otro miembro de la tripulación de vuelo o al más alto representante del operador que se encuentre presente. Esta actuación consiste en una información oral de los resultados de la inspección y en la entrega de la prueba de la inspección. Después de cada inspección deberá realizarse una actuación de clase 1, independientemente de que se hayan encontrado o no elementos para constatar.

- 6.4. Clase de actuación 2: Esta actuación consiste en:

- 1) una comunicación escrita con el operador de que se trate, que deberá incluir una solicitud de pruebas de las medidas correctivas adoptadas, y
- 2) una comunicación escrita con el Estado responsable (Estado del operador y/o de matrícula) en la que se aborden los resultados de las inspecciones realizadas en aeronaves operadas bajo la supervisión en cuestiones de seguridad del Estado correspondiente. La comunicación incluirá, en su caso, una solicitud de confirmación de que se aprueban las medidas correctivas adoptadas con arreglo al punto 1 anterior.

Los Estados miembros remitirán a la AESA un informe mensual sobre el estado de las medidas de seguimiento que han adoptado en virtud de las inspecciones en pista.

Después de cada inspección en que se hayan realizado constataciones de la categoría 2 o de la categoría 3 tendrá que adoptarse una actuación de clase 2.

▼M2

La AESA elaborará y publicará las correspondientes instrucciones detalladas como documentación orientativa detallada.

- 6.5. Clase de actuación 3: Cada vez que en una inspección se hayan realizado constataciones de la categoría 3 tendrá que adoptarse una actuación de clase 3. Habida cuenta de la importancia de las constataciones de la categoría 3 por su posible influencia en la seguridad de la aeronave y sus ocupantes, se han establecido las siguientes subclases:
- 1) clase 3a — Restricción en las operaciones de vuelo de la aeronave: la autoridad competente que realiza la inspección en pista concluye que, debido a las deficiencias detectadas durante la inspección, la aeronave solo podrá efectuar su salida con determinadas restricciones;
 - 2) clase 3b — Medidas correctivas antes del vuelo: la inspección en pista señala deficiencias que exigen una o varias medidas correctivas antes de que el vuelo previsto pueda tener lugar;
 - 3) clase 3c — Aeronave inmovilizada en tierra por la Autoridad Aero-náutica Nacional que realiza la inspección: una aeronave queda inmovilizada en tierra cuando, a raíz de haberse realizado constataciones de categoría 3 (fundamentales), la autoridad competente que realiza la inspección en pista no está convencida de que el operador de la aeronave vaya a adoptar medidas correctivas para corregir las deficiencias antes de la salida del vuelo, lo que constituye un riesgo inmediato para la seguridad de la aeronave y de sus ocupantes. En dichos casos, la Autoridad Aeronáutica Nacional que realiza la inspección en rampa inmovilizará en tierra la aeronave hasta que se haya eliminado el riesgo e informará inmediatamente a las autoridades competentes del operador de que se trate y del Estado en que esté matriculada la aeronave.

Las medidas adoptadas en virtud de los puntos 2 y 3 podrán incluir un vuelo de posicionamiento sin pasaje hacia la base de mantenimiento;

- 4) clase 3d — Prohibición inmediata de explotación: un Estado miembro puede reaccionar ante un riesgo inmediato y evidente para la seguridad imponiendo una prohibición de explotación, según lo dispuesto en la legislación aplicable nacional y comunitaria.

▼ **M2**

Apéndice 1

Informe de inspección en pista SAFA



Autoridad Aeronáutica Nacional (*denominación*)

(*Estado*)

SAFA

Informe de inspección en pista

Nº _____

Fuente:	RI (<i>Ramp Inspection</i>)	Lugar:	_____
Fecha:	____/____/____	Número COA:	_____
Hora local:	____:____	Tipo de operación:	_____
Operador:	_____	Nº de vuelo:	_____
Estado:	_____	Nº de vuelo:	_____
Ruta de:	_____	Estado del fletador*:	_____
Ruta a:	_____	Tipo de aeronave:	_____
Fletado por el operador*:	_____	Matrícula:	_____
* (<i>si procede</i>)		Nº de construcción:	_____
Tipo de aeronave:	_____		
Configuración de la aeronave:	_____		
Tripulación de vuelo:	_____		
Estado que otorga la licencia:	_____		
2º Estado que otorga la licencia*:	_____		
* (<i>si procede</i>)			

Constataciones:

Código / norma / referencia / categoría / constatación	Descripción detallada:
____ - ____ - ____ - ____
____ - ____ - ____ - ____
____ - ____ - ____ - ____
____ - ____ - ____ - ____
____ - ____ - ____ - ____

Clase de medidas adoptadas:

- | | |
|--|------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 3d) Prohibición inmediata de explotación | Descripción detallada: |
| <input type="checkbox"/> 3c) Aeronave inmovilizada en tierra por la Autoridad Aeronáutica Nacional que realiza la inspección | |
| <input type="checkbox"/> 3b) Medidas correctivas antes del vuelo | |
| <input type="checkbox"/> 3a) Restricción en las operaciones de vuelo de la aeronave | |
| <input type="checkbox"/> 2) Información a la autoridad y al operador | |
| <input type="checkbox"/> 1) Información al comandante | |

Información complementaria, si procede:

Nombres o números de los inspectores:

- El presente informe es acta de lo constatado en la presente ocasión y no debe considerarse como prueba de que la aeronave es apta para el vuelo previsto.
- Los datos presentados en el presente informe pueden ser objeto de modificaciones para corregir su redacción al ser introducidos en la base de datos SAFA.



Autoridad Aeronáutica Nacional (denominación)

(Estado)

Código del elemento	Comprobado	Observaciones
A. Puesto de pilotaje		
Principios generales		
1. Estado general	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Salida de emergencia	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Equipo	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
Documentación		
4. Manuales	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5. Listas de comprobación	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. Cartas de radionavegación	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>
7. Lista de equipo mínimo (MEL)	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>
8. Certificado de matrícula	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>
9. Certificado acústico (si procede)	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>
10. Certificado COA o equivalente	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>
11. Licencia de la estación de radio	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>
12. Certificado de aeronavegabilidad (C de A)	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
Datos de vuelo		
13. Preparación del vuelo	13 <input type="checkbox"/>	13 <input type="checkbox"/>
14. Hoja de peso y centrado	14 <input type="checkbox"/>	14 <input type="checkbox"/>
Equipo de seguridad		
15. Extintores portátiles	15 <input type="checkbox"/>	15 <input type="checkbox"/>
16. Chalecos salvavidas/flotador	16 <input type="checkbox"/>	16 <input type="checkbox"/>
17. Arnés	17 <input type="checkbox"/>	17 <input type="checkbox"/>
18. Equipos de oxígeno	18 <input type="checkbox"/>	18 <input type="checkbox"/>
19. Luz de destellos	19 <input type="checkbox"/>	19 <input type="checkbox"/>
Tripulación de vuelo		
20. Licencia de la tripulación de vuelo	20 <input type="checkbox"/>	20 <input type="checkbox"/>
Libro de a bordo/diario técnico o equivalente		
21. Libro de a bordo o equivalente	21 <input type="checkbox"/>	21 <input type="checkbox"/>
22. Conformidad de mantenimiento	22 <input type="checkbox"/>	22 <input type="checkbox"/>
23. Conformidad de mantenimiento	23 <input type="checkbox"/>	23 <input type="checkbox"/>
24. Inspección antes del vuelo	24 <input type="checkbox"/>	24 <input type="checkbox"/>
B. Seguridad/Cabina		
1. Estado general interior	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Puesto para auxiliares de vuelo y zona de descanso de la tripulación	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Equipo de emergencia/botiquín de primeros auxilios	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
4. Extintores portátiles	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5. Chalecos salvavidas/flotador	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. Estado de los cinturones de seguridad y asientos	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>
7. Iluminación y señalización de salidas de emergencia, linternas	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>
8. Toboganes de evacuación/balsas de salvamento (conforme a normativa), transmisores de localización de emergencia (ELT)	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>
9. Suministro de oxígeno (tripulación de cabina y pasajeros)	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>
10. Instrucciones de seguridad	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>
11. Miembros de la tripulación de cabina de pasajeros	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>
12. Acceso a las salidas de emergencia	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
13. Seguridad del equipaje de los pasajeros	13 <input type="checkbox"/>	13 <input type="checkbox"/>
14. Capacidad de plazas	14 <input type="checkbox"/>	14 <input type="checkbox"/>

▼ **M2**

Código del elemento	Comprobado	Observaciones
C. Estado de la aeronave		
1. Estado general exterior	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Puertas y escotillas	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Comandos de vuelo	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
4. Ruedas, neumáticos y frenos	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5. Tren de aterrizaje de rodadura, patines, flotadores	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. Alojamiento de las ruedas	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>
7. Grupo motopropulsor y pilón	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>
8. Paletas de ventilador	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>
9. Hélices, rotores (principal y de cola)	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>
10. Reparaciones aparentes	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>
11. Daños aparentes no reparados	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>
12. Fugas	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
D. Carga		
1. Estado general de la bodega	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Mercancías peligrosas	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Seguridad de la carga transportada	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
E. Principios generales		
1. Estado general	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>

▼ M2

Apéndice 2

Formulario de la prueba de inspección

Prueba de inspección														
Fecha:		Hora:		Lugar:										
Operador:				Estado:		Número COA:								
Ruta: de			Nº de vuelo:			Ruta: a		Nº de vuelo:						
Tipo de vuelo:		Fletado por el operador:			Tipo de aeronave:		Configuración de la aeronave:							
Estado del fletador:				Matrícula:		Nº de construcción:								
Tripulación de vuelo: País(es) que otorga(n) la licencia				Acuse de recibo (*)										
				Nombre:		Firma:								
				Cargo:										
Comprobar observaciones					Comprobar observaciones					Comprobar observaciones				
A Puesto de pilotaje					Tripsulación de vuelo					C Estado de la aeronave				
1	Estado general			20	Licencia de la tripulación de vuelo			1	Estado general exterior					
2	Salida de emergencia			Libro de a bordo/diario técnico o equivalente					2	Puertas y escotillas				
3	Equipo			21	Libro de a bordo o equivalente			3	Comandos de vuelo					
Documentación				22	Conformidad de mantenimiento			4	Ruedas, neumáticos y frenos					
4	Manuales			23	Notificación de deficiencia y rectificación (incl. diario técnico)			5	Tren de aterrizaje de rodadura, patines, flotadores					
5	Listas de comprobación			24	Inspección antes del vuelo			6	Alojamiento de las ruedas					
6	Cartas de radionavegación			B Seguridad/Cabina					7	Grupo motopropulsor y plídn				
7	Lista de equipo mínimo (Minimum Equipment List)			1	Estado general interior			8	Paletas de ventilador					
8	Certificado de matrícula			2	Puesto para auxiliares de vuelo y zona de descanso de la tripulación			9	Hélices, rotores (principal y de cola)					
9	Certificado de aeronavegabilidad (si procede)			3	Equipo de emergencia/botiquín de primeros auxilios			10	Reparaciones aparentes					
10	Certificado COA o equivalente			4	Extintores portátiles			11	Daños aparentes no reparados					
11	Licencia de la estación de radio			5	Chalecos salvavidas/flotador			12	Fugas					
12	Certificado de aeronavegabilidad			6	Estado de los cinturones de seguridad y asientos			D Cargo						
Datos de vuelo				7	Iluminación y señalización de salidas de emergencia, linternas			1	Estado general de la bodega					
13	Plan de vuelo operativo			8	Toboganes de evacuación/balsas de salvamento (conforme a normativa), transmisores de localización de emergencia (ELT)			2	Mercancías peligrosas					
14	Hoja de peso y centrado			9	Suministro de oxígeno (tripulación de cabina y pasajeros)			3	Seguridad de la carga transportada					
Equipo de seguridad				10	Instrucciones de seguridad			E Principios generales						
15	Extintores portátiles			11	Miembros de la tripulación de cabina			1	Estado general					
16	Chalecos salvavidas/flotador			12	Acceso a las salidas de emergencia									
17	Armés			13	Seguridad del equipaje de los pasajeros									
18	Equipos de oxígeno			14	Capacidad de plazas									
19	Luz de destellos													
Medida adoptada				Observaciones sobre los elementos										
Clase 3c — Aeronave Inmovilizada en tierra por la Autoridad Aeronáutica Nacional que realiza la inspección														
Clase 3b — Medidas correctivas antes del vuelo														
Clase 3a — Restricciones en la s operaciones de la aeronave														
2 — Información a la autoridad y al operador														
1 — Información al comandante														
0 — Sin observaciones														
Firma o número del inspector o inspectores														
(*) La firma de cualquier miembro de la tripulación o de cualquier representante del operador inspeccionado no significa en caso alguno aceptación de las constataciones enumeradas sino simplemente una confirmación de que la aeronave ha sido inspeccionada en la fecha y lugar indicados en este documento. El presente informe es acta de lo constatado en la presente ocasión y no debe considerarse como prueba de que la aeronave es apta para el vuelo previsto. Los datos presentados en el presente informe pueden ser objeto de modificaciones para corregir la redacción al ser introducidos en la base de datos SAFA.»														