

Acest document reprezintă un instrument de documentare, iar instituțiile nu își asumă responsabilitatea pentru conținutul său.

► **B**            **DIRECTIVA 2004/36/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**  
**din 21 aprilie 2004**  
**privind siguranța aeronavelor țărilor terțe care folosesc aeroporturile comunitare**  
(JO L 143, 30.4.2004, p. 76)

Astfel cum a fost modificată prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
► <b><u>M1</u></b>	Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2005	L 344	15	27.12.2005
► <b><u>M2</u></b>	Directiva 2008/49/CE a Comisiei din 16 aprilie 2008	L 109	17	19.4.2008
► <b><u>M3</u></b>	Regulamentul (CE) nr. 596/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2009	L 188	14	18.7.2009



**DIRECTIVA 2004/36/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A  
CONSILIULUI**

**din 21 aprilie 2004**

**privind siguranța aeronavelor țărilor terțe care folosesc  
aeroporturile comunitare**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 80, alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei <sup>(1)</sup>,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European <sup>(2)</sup>, după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat <sup>(3)</sup>, având în vedere textul comun aprobat de Comitetul de conciliere la 26 februarie 2004,

întrucât:

- (1) Rezoluția referitoare la catastrofa aeriană din largul coastelor Republicii Dominicane, adoptată de Parlamentul European la 15 februarie 1996 <sup>(4)</sup>, subliniază necesitatea adoptării de către Comunitate a unei atitudini mai active și a dezvoltării unei strategii pentru a îmbunătăți siguranța cetățenilor săi care călătoresc cu avionul sau trăiesc în apropierea aeroporturilor.
- (2) Comisia a adresat Parlamentului European și Consiliului un comunicat intitulat „Definirea unei strategii comunitare de îmbunătățire a siguranței aeriene”.
- (3) Comunicatul arată clar că siguranța poate fi sporită eficient prin garantarea conformității depline a aeronavelor cu standardele de siguranță internaționale prevăzute în anexele Convenției privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944 („Convenția de la Chicago”).
- (4) Pentru a stabili și menține un nivel ridicat și unitar al siguranței aviației civile în Europa, este necesar să se introducă o abordare armonizată cu privire la aplicarea eficientă a standardelor internaționale de siguranță în Comunitate. În acest scop este necesar să se armonizeze standardele și procedurile de inspecție la sol a aeronavelor din țările terțe care aterizează pe aeroporturi situate în statele membre.
- (5) Prin abordarea armonizată a aplicării eficiente a standardelor internaționale de către statele membre se vor evita denaturările concurenței. Afirmarea unei atitudini comune în privința aeronavelor țărilor terțe care nu sunt conforme cu standardele de siguranță internaționale va servi poziției statelor membre.
- (6) Aeronavele care aterizează în statele membre ar trebui să fie inspectate în cazul în care se presupune că nu sunt conforme cu standardele de siguranță internaționale.
- (7) Inspecțiile pot fi derulate, de asemenea, conform unei proceduri de sondare, în absența unor suspiciuni anume, cu condiția respectării dreptului comunitar și dreptului internațional.

<sup>(1)</sup> JO C 103 E, 30.4.2002, p. 351.

<sup>(2)</sup> JO C 241, 7.10.2002, p. 33.

<sup>(3)</sup> Avizul Parlamentului European din 3 septembrie 2002 (JO C 272 E, 13.11.2003, p. 343), Poziția comună a Consiliului din 13 iunie 2003, (JO C 233 E, 30.9.2003 p. 12) și Poziția Parlamentului European din 9 octombrie 2003 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial). Rezoluția legislativă a Parlamentului European din 1 aprilie 2004 și Decizia Consiliului din 30 martie 2004.

<sup>(4)</sup> JO C 65, 4.3.1996, p. 172.

**▼B**

Inspecțiile trebuie, în special, să se desfășoare într-un mod nediscriminatoriu.

- (8) Inspecțiile ar putea fi intensificate în cazul aeronavelor la care în trecut au fost identificate, în mod frecvent, defecțiuni sau pe aeronavele care aparțin unor companii aeriene ale căror aeronave au atras de multe ori atenția.
- (9) Informațiile strânse în fiecare stat membru ar trebui comunicate tuturor celorlalte state membre și Comisiei în scopul de a se garanta supravegherea cât mai eficientă posibil a respectării standardelor de siguranță internaționale de către aeronavele țărilor terțe.
- (10) Din aceste motive este necesar să se stabilească la nivel comunitar o procedură de evaluare a aeronavelor țărilor terțe și mecanisme de cooperare corespunzătoare între autoritățile competente din statele membre în scopul schimbului de informații.
- (11) Natura sensibilă a informațiilor legate de siguranță impune ca statele membre să adopte măsurile necesare, în conformitate cu dreptul lor intern, pentru a asigura confidențialitatea informațiilor pe care le primesc.
- (12) Fără a aduce atingere dreptului de acces public la documentele Comisiei, așa cum este definit în Regulamentul (CE) nr. 1049/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2001 privind accesul public la documentele Parlamentului European, ale Consiliului și ale Comisiei <sup>(1)</sup>, Comisia trebuie să adopte măsuri și condițiile aferente în vederea diseminării acestor informații către părțile interesate.
- (13) În cazul în care deficiențele constatate prezintă un risc evident pentru siguranță, aeronavele cărora trebuie să li se aplice măsuri de remediere ar trebui imobilizate la sol până când sunt readuse la standardele internaționale de siguranță.
- (14) Infrastructura din aeroportul în care se efectuează inspecția poate fi de o asemenea natură încât autoritatea competentă să fie nevoită să permită transferul aeronavei într-un aeroport adecvat, cu condiția să fie asigurate condițiile de siguranță în timpul transferului aeronavei.
- (15) Pentru a duce la bun sfârșit atribuțiile care îi revin în conformitate cu prezenta directivă, Comisia ar trebui să fie sprijinită de comitetul instituit prin articolul 12 din Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului din 16 decembrie 1991 privind armonizarea standardelor tehnice și procedurilor administrative în domeniul aviației civile <sup>(2)</sup>.
- (16) Ar trebui adoptate măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentei directive în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a procedurii de exercitare a competențelor executive conferite Comisiei <sup>(3)</sup>.
- (17) Comisia trebuie să pună la dispoziția comitetului instituit prin articolul 12 din Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 statisticile și informațiile care au fost colectate în conformitate cu alte măsuri comunitare referitoare la incidente specifice care ar putea contribui la identificarea deficiențelor ce reprezintă un pericol pentru siguranța aviației civile.
- (18) Este necesar să se țină seama de cooperarea și de schimburile de informații din cadrul Autorităților comune din aviație (JAA) și al

<sup>(1)</sup> JO L 145, 31.5.2001, p. 43.

<sup>(2)</sup> JO L 373, 31.12.1991, p. 4, astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 1592/2002 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 240, 7.9.2002, p. 1).

<sup>(3)</sup> JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

**▼B**

Conferinței Europene a Aviației Civile (CEAC); în plus, ar fi necesar să se recurgă, pe cât posibil, la experiența existentă în procedurile Programului de evaluare a siguranței aeronavelor străine (SAFA).

- (19) Este necesar să se țină seama de rolul Agenției Europene pentru Siguranța Aviației (AESA) în politica privind siguranța în aviația civilă, inclusiv stabilirea procedurii de instituire și menținere a unui nivel ridicat și unitar de siguranță a aviației civile în Europa.
- (20) Regatul Spaniei și Regatul Unit au convenit, la 2 decembrie 1987 la Londra, printr-o declarație comună a miniștrilor de externe ai celor două țări, asupra unor măsuri de intensificare a cooperării privind utilizarea aeroportului din Gibraltar, măsuri care nu au intrat încă în vigoare.

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

*Articolul 1*

**Domeniu de aplicare și obiective**

- (1) În cadrul strategiei globale a Comunității care urmărește stabilirea și menținerea unui nivel ridicat și unitar al siguranței aviației civile în Europa, prezenta directivă stabilește o abordare armonizată pentru aplicarea eficientă a standardelor internaționale de siguranță în Comunitate, prin armonizarea standardelor și procedurilor de inspecție la sol a aeronavelor țărilor terțe care aterizează pe aeroporturile situate în statele membre.
- (2) Prezenta directivă nu aduce atingere dreptului statelor membre de a efectua inspecții care nu fac obiectul prezentei directive și de a imobiliza la sol, de a interzice sau de a impune condiții oricăror aeronave care aterizează pe aeroporturile lor, în conformitate cu legislația comunitară și internațională.
- (3) Aeronavele de stat, astfel cum sunt definite în Convenția de la Chicago, precum și aeronavele cu o masă maximă la decolare mai mică de 5 700 kg, care nu efectuează transport aerian comercial, sunt excluse din domeniul de aplicare a prezentei directive.
- (4) Aplicarea prezentei directive aeroportului din Gibraltar nu aduce atingere pozițiilor juridice ale Regatului Spaniei și ale Regatului Unit privind litigiul cu privire la suveranitatea teritoriului pe care este situat aeroportul.
- (5) Aplicarea prezentei directive aeroportului din Gibraltar se suspendă până la intrarea în vigoare a măsurilor prevăzute în declarația comună a miniștrilor de externe ai Regatului Spaniei și ai Regatului Unit din 2 decembrie 1987. Guvernele Spaniei și Regatului Unit comunică Consiliului data intrării în vigoare.

*Articolul 2*

**Definiții**

În înțelesul prezentei directive:

- (a) „imobilizare la sol” înseamnă interdicția formală pentru o aeronavă de a părăsi un aeroport, însoțită, dacă este cazul, de măsuri pentru reținerea aeronavei;
- (b) „standarde de siguranță internaționale” înseamnă standardele de siguranță prevăzute de Convenția de la Chicago și de anexele sale, astfel cum sunt în vigoare la data inspecției;
- (c) „inspecție la sol” înseamnă examinarea aeronavelor țărilor terțe în conformitate cu anexa II;

**▼B**

- (d) „aeronavă a țărilor terțe” înseamnă o aeronavă care nu este utilizată sau exploatată sub controlul unei autorități competente a unui stat membru.

*Articolul 3***Colectarea informațiilor**

Statele membre instituie un mecanism de colectare a informațiilor considerate utile pentru îndeplinirea obiectivului prevăzut la articolul 1, inclusiv:

- (a) informații importante privind siguranța care sunt accesibile, în special, prin:
- rapoartele piloților;
  - rapoartele organismelor de întreținere;
  - rapoarte despre incidente;
  - alte organisme, independente față de autoritățile competente ale statelor membre;
  - reclamații;
- (b) informații privind măsurile adoptate în urma unei inspecții la sol, de exemplu:
- imobilizarea la sol a aeronavei;
  - interdicția pentru aeronavă sau pentru utilizatorul aeronavei să opereze în statul membru respectiv;
  - remediile cerute;
  - contactele cu autoritatea competentă a utilizatorului aeronavei;
- (c) informații ulterioare privind utilizatorul aeronavei, cum ar fi:
- remediile efectuate;
  - recurența deficiențelor.

Aceste informații se consemnează într-un raport-tip care conține elementele enumerate, în forma prevăzută în anexa I.

*Articolul 4***Inspekția la sol**

(1) Fiecare stat membru instituie mijloace adecvate care permit să fie supuse unei inspecții la sol aeronavele țărilor terțe care aterizează pe unul dintre aeroporturile sale deschis traficului aerian internațional în cazul în care se presupune că nu sunt conforme cu standardele de siguranță internaționale. La punerea în aplicare a acestor proceduri, autoritatea competentă va acorda o atenție deosebită în următoarele situații:

- s-au primit informații că aeronava este prost întreținută sau prezintă avarii sau defecțiuni evidente;
- s-a semnalat că aeronava a făcut manevre anormale la intrarea sa în spațiul aerian al unui stat membru, de natură să pună în pericol siguranța;
- o inspecție anterioară la sol a relevat deficiențe de natură să dea naștere la preocupări serioase conform cărora aeronava nu respectă standardele de siguranță internaționale, statul membru temându-se că deficiențele nu au fost remediate;
- există dovezi că autoritățile competente ale țării de înmatriculare a aeronavei nu ar exercita un control adecvat cu privire la siguranță;

**▼B**

- informațiile culese conform articolului 3 sunt sursă de îngrijorare în privința utilizatorului aeronavei sau s-au constatat deficiențe în cursul unei precedente inspecții la sol a unei aeronave folosite de același utilizator.
- (2) Statele membre pot stabili norme pentru a realiza inspecții la sol conform unei proceduri de sondaj în absența unor suspiciuni clare, cu condiția ca aceste norme să fie conforme cu dreptul comunitar și internațional. Cu toate acestea, procedura trebuie aplicată în mod nediscriminatoriu.
- (3) Statele membre se asigură că sunt finalizate în mod satisfăcător inspecțiile la sol și alte măsuri de supraveghere prevăzute la articolul 8 alineatul (3).
- (4) Inspecția la sol se execută în conformitate cu procedura descrisă la anexa II și rezultatele sale se consemnează într-un formular de inspecție la sol care conține cel puțin elementele enumerate în modelul din anexa II. La terminarea inspecției la sol, comandantul aeronavei sau un reprezentant al utilizatorului aeronavei este informat cu privire la concluziile inspecției la sol și, în cazul în care se constată defecțiuni importante, raportul este înaintat utilizatorului aeronavei și autorităților competente în cauză.
- (5) Atunci când se efectuează o inspecție la sol în temeiul prezentei directive, autoritatea competentă respectivă depune toate eforturile pentru a se evita întârzierea nejustificată a aeronavei inspectate.

*Articolul 5***Schimb de informații**

- (1) Autoritățile competente ale statelor membre procedează la un schimb de informații. Aceste informații includ, la cererea unei autorități competente, lista aeroporturilor deschise traficului aerian internațional din statul membru respectiv, cu precizarea, pentru fiecare an calendaristic, a numărului de inspecții la sol executate, precum și a numărului de mișcări de aeronave ale țărilor terțe în fiecare aeroport inclus pe această listă.
- (2) Toate rapoartele tip menționate la articolul 3 și rapoartele de inspecție la sol menționate la articolul 4 alineatul (4) sunt transmise fără întârziere Comisiei și, la cererea acesteia, autorităților competente ale statelor membre, precum și Agenției Europene pentru Siguranța Aviației (EASA).
- (3) Atunci când un raport tip relevă existența unui risc potențial pentru siguranță sau când un raport de inspecție la sol arată că o aeronavă nu este în conformitate cu standardele de siguranță internaționale și poate prezenta un risc potențial pentru siguranță, raportul este comunicat imediat fiecărei autorități competente a statelor membre și Comisiei.

*Articolul 6***Protecția și difuzarea informațiilor**

- (1) Statele membre adoptă, în conformitate cu dreptul intern, măsurile necesare pentru a garanta confidențialitatea necesară a informațiilor pe care le primesc în conformitate cu articolul 5. Statele membre utilizează aceste informații numai în scopul prezentei directive.
- (2) Comisia publică anual un raport de informații consolidat, accesibil publicului, precum și factorilor interesați din domeniu, raport care conține o analiză a tuturor informațiilor primite în conformitate cu articolul 5. Analiza trebuie să fie simplă, ușor de înțeles și să arate dacă există un risc de siguranță crescut pentru pasagerii aerieni. În această analiză, sursa informațiilor respective este confidențială.

**▼M3**

(3) Fără a aduce atingere dreptului publicului de a avea acces la documentele Comisiei, prevăzut de Regulamentul (CE) nr. 1049/2001, Comisia adoptă din proprie inițiativă măsurile și condițiile pentru difuzarea către părțile interesate a informațiilor menționate la alineatul (1). Măsurile respective, care pot avea un caracter general sau individual, au la bază necesitatea:

- de a oferi persoanelor și organizațiilor informațiile de care au nevoie pentru sporirea siguranței în aviația civilă;
- de a limita difuzarea informațiilor la ceea ce este strict necesar pentru utilizatorii lor, astfel încât să se asigure confidențialitatea corespunzătoare a informațiilor în cauză.

Măsurile individuale se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 10 alineatul (3).

Măsurile generale, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive prin completarea acesteia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 10 alineatul (4).

**▼B**

(4) Atunci când informațiile privind deficiențele unei aeronave sunt furnizate în mod voluntar, rapoartele de inspecție la sol prevăzute la articolul 4 alineatul (4) sunt confidențiale în ceea ce privește sursa acestor informații.

*Articolul 7***Imobilizarea la sol a unei aeronave**

(1) În cazul în care, în mod evident, lipsa conformității cu standardele de siguranță internaționale constituie un risc pentru siguranța zborului, utilizatorul aeronavei trebuie să ia măsuri pentru a rectifica deficiențele înainte de decolare. În cazul în care autoritatea competentă care efectuează inspecția la sol nu are asigurarea că lucrările de remediere vor fi realizate înainte de zbor, aceasta imobilizează aparatul până la eliminarea riscului și, în acest sens, informează imediat autoritățile competente ale utilizatorului respectiv și ale statului de înmatriculare a aeronavei.

(2) Autoritatea competentă care efectuează inspecția la sol poate stabili, în coordonare cu statul membru responsabil de utilizarea aeronavei respective sau cu statul de înmatriculare a aeronavei, condițiile necesare în care aeronava poate fi autorizată să zboare până la un aeroport în care pot fi remediate deficiențele. În cazul în care deficiențele afectează valabilitatea certificatului de navigabilitate a aeronavei, imobilizarea nu poate fi anulată decât dacă utilizatorul obține permisiunea statului sau statelor care vor fi survolate în acest zbor.

*Articolul 8***Îmbunătățirea siguranței și măsuri de punere în aplicare**

(1) Statele membre comunică Comisiei măsurile operaționale pe care le adoptă pentru a îndeplini cerințele prevăzute la articolele 3, 4 și 5.

**▼M3**

(2) Pe baza informațiilor culese în temeiul alineatului (1), Comisia poate

(a) să adopte, în conformitate cu procedura de reglementare prevăzută la articolul 10 alineatul (2), orice măsuri corespunzătoare pentru a facilita punerea în aplicare a articolelor 3, 4 și 5, de exemplu:

- să definească formatul care trebuie folosit pentru stocarea și difuzarea datelor;

**▼M3**

- să constituie sau să asiste organismele responsabile cu gestionarea și exploatarea instrumentelor necesare colectării și schimbului de informații;
- (b) să expună în detaliu condițiile pentru realizarea inspecțiilor la platformă, inclusiv a inspecțiilor sistematice și să întocmească lista de informații care trebuie colectate. Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive prin completarea acesteia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 10 alineatul (4).

**▼B**

(3) Pe baza informațiilor primite în temeiul articolelor 3, 4 și 5 și în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 10 alineatul (2), se pot decide o inspecție la sol corespunzătoare și alte măsuri de supraveghere, în special în privința unui utilizator dat sau a unor utilizatori dintr-o țară terță dată, până când autoritatea competentă din țara terță adoptă măsuri corective satisfăcătoare.

(4) Comisia poate adopta orice măsură corespunzătoare pentru a coopera cu țări terțe și pentru a le asista la îmbunătățirea capacităților lor de supraveghere a siguranței zborurilor.

**▼M1****▼M3***Articolul 10*

(1) Comisia este asistată de comitetul instituit prin articolul 12 din Regulamentul (CEE) nr. 3922/91.

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

Termenul prevăzut la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la trei luni.

(3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 3 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

(4) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

(5) De asemenea, Comisia poate consulta comitetul cu privire la orice alt aspect legat de aplicarea prezentei directive.

**▼B***Articolul 11***Punere în aplicare**

Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 30 aprilie 2006. Statele membre informează imediat Comisia cu privire la aceasta.

Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

**▼M3***Articolul 12*

Comisia poate modifica anexele la prezenta directivă.



**▼M3**

Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 10 alineatul (4).

**▼B***Articolul 13***Raport**

Până la 30 aprilie 2008, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind aplicarea prezentei directive, în special a articolului 9, raport care ia în considerare, *inter alia*, evoluțiile din cadrul Comunității și din forurile internaționale. Raportul poate fi însoțit de propuneri de modificare a prezentei directive.

*Articolul 14***Intrare în vigoare**

Prezenta directivă intră în vigoare în ziua publicării ei în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

*Articolul 15*

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

**▼ B**

ANEXA I



Autoritatea Aeronautică Națională (Numele)

(Stat)

SAFA

Raport tip

(<sup>1</sup>) Nr.: \_\_\_\_\_

(<sup>2</sup>) Sursa: ..... SR

(<sup>3</sup>) Data: .....

(<sup>4</sup>) Locul: .....

(<sup>5</sup>) (Eliminat)

(<sup>6</sup>) Utilizator: .....

(<sup>7</sup>) Număr AOC: .....

(<sup>8</sup>) Țara: .....

(<sup>9</sup>) Itinerar: plecare din .....

(<sup>10</sup>) Numărul zborului: .....

(<sup>11</sup>) Itinerar: destinația .....

(<sup>12</sup>) Numărul zborului: .....

(<sup>13</sup>) Operat de compania aeriană (\*): .....

(<sup>14</sup>) Țara operatorului: .....

(\*) (dacă este cazul)

(<sup>15</sup>) Tipul aeronavei: .....

(<sup>16</sup>) Marcă de înmatriculare: .....

(<sup>17</sup>) Număr de construcție: .....

(<sup>18</sup>) Personal navigant tehnic: țară de licență: .....

(<sup>19</sup>) Observații:

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

(<sup>20</sup>) Măsuri luate:

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

(<sup>21</sup>) (Eliminat)

(<sup>22</sup>) Numele coordonatorului național: .....

(<sup>23</sup>) Semnătura .....

▼ **M2***ANEXA II***Manual de proceduri SAFA CE pentru inspecțiile la sol – Elemente fundamentale****1. INSTRUCȚIUNI GENERALE**

- 1.1. Inspecțiile la sol din cadrul programului SAFA sunt efectuate de către inspectori care dispun de cunoștințele necesare în domeniul inspecțiilor, acoperind aspectele tehnice, operaționale și de navigabilitate, în cazul în care toate elementele din lista de control sunt verificate. În cazul în care o inspecție la sol este efectuată de doi sau mai mulți inspectori, principalele elemente ale inspecției – inspecția vizuală a exteriorului aeronavei, inspecția din cabina de pilotaj și inspecția din cabina pasagerilor și/sau din compartimentele pentru încărcătură – pot fi repartizate între inspectori.
- 1.2. Inspectorii trebuie să se prezinte pilotului comandant al aeronavei sau, în absența acestuia/acesteia, unui membru al echipajului de comandă sau reprezentantului cu cel mai înalt grad ierarhic al operatorului, înainte de începerea părții din inspecția la sol care se desfășoară la bordul aeronavei. În cazul în care nu este posibilă notificarea unui reprezentant al operatorului sau dacă nici un reprezentant al acestuia nu se află la bordul sau în apropierea aeronavei, principiul general va fi acela de a nu efectua o inspecție la sol în cadrul programului SAFA. În circumstanțe speciale, s-ar putea lua decizia efectuării unei inspecții la sol în cadrul programului SAFA, dar această inspecție trebuie să se limiteze la o verificare vizuală a exteriorului aeronavei.
- 1.3. Inspecția trebuie să fie cât se poate de cuprinzătoare, având în vedere timpul și resursele disponibile. Aceasta înseamnă că, în cazul în care timpul și resursele disponibile sunt limitate, nu trebuie verificate toate elementele inspecției, ci doar un număr redus al acestora. În funcție de timpul și resursele disponibile pentru o inspecție la sol în cadrul programului SAFA, elementele care urmează să fie supuse inspecției sunt selectate în mod corespunzător, în conformitate cu obiectivele programului SAFA CE.
- 1.4. Inspecția la sol nu trebuie să provoace o întârziere nejustificată a decolării aeronavei inspectate. Printre posibilele cauze ale întârzierilor se pot număra suspiciuni referitoare la corectitudinea pregătirilor pentru zbor, la navigabilitatea aeronavei sau orice probleme asociate în mod direct cu siguranța aeronavei și a ocupanților săi.

**2. CALIFICAREA INSPECTORILOR**

- 2.1. Statele membre se asigură că, începând cu 1 ianuarie 2009, toate inspecțiile la sol din cadrul programului SAFA desfășurate pe teritoriul lor sunt efectuate de către inspectori calificați.
- 2.2. Statele membre se asigură că inspectorii îndeplinesc criteriile de calificare prevăzute mai jos.

**2.3. Criterii de calificare****2.3.1. Criterii de eligibilitate**

Ca o condiție preliminară a eligibilității privind calificarea, statele membre se asigură că persoanele care candidează pentru calificare ca și inspectori SAFA au pregătirea teoretică necesară în domeniul aeronautic și/sau cunoștințe practice relevante pentru domeniul lor de inspecție, și anume:

- (a) exploatarea aeronavei;
- (b) licențierea personalului;
- (c) navigabilitatea aeronavei;
- (d) bunuri periculoase.

**2.3.2. Cerințe privind formarea**

Înainte de obținerea calificării, candidații trebuie să fi încheiat cu succes un curs de formare alcătuit din:

▼ **M2**

- formare teoretică la clasă oferită de o organizație de formare SAFA, conform celor definite la punctul 2.4;
- formare practică oferită de o organizație de formare SAFA, conform celor definite la punctul 2.4 sau de către un inspector desemnat de un stat membru în conformitate cu punctul 2.5, care să activeze independent de organizația de formare SAFA;
- formarea la locul de muncă: este oferită, pe parcursul unei serii de inspecții, de către un inspector principal desemnat de un stat membru în conformitate cu punctul 2.5.

2.3.3. *Cerințe privind menținerea valabilității calificării*

Statele membre se asigură că, odată calificați, inspectorii își păstrează valabilitatea calificării primite prin:

- (a) formare periodică – care constă în formare teoretică la clasă oferită de o organizație de formare SAFA, conform celor definite la punctul 2.4;
- (b) efectuarea unui număr minim de inspecții la sol la fiecare douăsprezece luni de la ultima formare SAFA periodică, cu excepția cazului în care inspectorul este, de asemenea, un inspector calificat de operațiuni de zbor și navigabilitate din cadrul autorității aeronautice naționale a statului membru și participă în mod regulat la inspecții efectuate pe aeronave ale operatorilor interni.

2.3.4. *Materiale orientative*

EASA elaborează și publică, nu mai târziu de 30 septembrie 2008, materiale orientative detaliate pentru a sprijini statele membre la punerea în aplicare a punctelor 2.3.1, 2.3.2 și 2.3.3.

2.4. **Organizațiile de formare SAFA**

2.4.1. O organizație de formare SAFA trebuie să fie parte a unei autorități competente din statul membru sau a unei organizații terțe.

O organizație terță poate fi:

- parte a unei alte autorități competente din statul membru;
- o entitate independentă.

2.4.2. Statele membre se asigură că respectivele cursuri de formare menționate la punctul 2.3.2 și punctul 2.3.3 litera (a) și susținute de autoritatea națională se desfășoară, cel puțin, în conformitate cu programele relevante și sunt publicate de către EASA

2.4.3. Statele membre care au angajat o organizație terță în scopul susținerii formării aferente programului SAFA trebuie să pună în aplicare un sistem de evaluare a unei astfel de organizații. Acest sistem trebuie să fie simplu, transparent și proporționat și să țină cont de toate materialele orientative relevante stabilite și publicate de EASA. Un astfel de sistem poate lua în considerare evaluări efectuate de alte state membre.

2.4.4. O organizație de formare terță poate fi utilizată doar în cazul în care evaluarea demonstrează că formarea va fi realizată în conformitate cu programele relevante stabilite și publicate de EASA.

2.4.5. Statele membre se asigură că programele de formare ale autorităților lor competente și/sau sistemele acestora de evaluare a organizațiilor de formare terțe sunt modificate în mod corespunzător, astfel încât acestea să reflecte toate recomandările rezultate în urma auditurilor de standardizare efectuate de EASA în conformitate cu metodele de lucru prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 736/2006 al Comisiei <sup>(1)</sup>.

2.4.6. Un stat membru poate solicita Agenției Europene de Siguranță a Aviației să evalueze organismul de formare și să emită un aviz cu privire la acesta, care să stea la baza evaluării efectuate de statul membru.

2.4.7. EASA elaborează și publică, nu mai târziu de 30 septembrie 2008, materiale orientative detaliate pentru a sprijini statele membre la punerea în aplicare a prezentului punct.

<sup>(1)</sup> JO L 129, 17.5.2006, p. 10.

**▼ M2****2.5. Inspectorii principali**

- 2.5.1. Un stat membru poate numi inspectorii principali, cu condiția ca aceștia să îndeplinească criteriile relevante de calificare stabilite de către statul membru respectiv.
- 2.5.2. Statele membre se asigură că respectivele criterii menționate la punctul 2.5.1 includ cel puțin următoarele cerințe, conform cărora inspectorul numit:
- a îndeplinit funcția de inspector SAFA calificat timp de trei ani înainte de numire;
  - a efectuat minimum 36 de inspecții SAFA în perioada de trei ani înainte de numire.
- 2.5.3. Statele membre se asigură că formarea practică și/sau formarea la locul de muncă oferite de inspectorii principali se bazează pe programele relevante stabilite și publicate de EASA.
- 2.5.4. De asemenea, statele membre le pot solicita inspectorilor lor principali să ofere cursuri de formare practică și/sau formare la locul de muncă cursanților din alte state membre.

EASA elaborează și publică, nu mai târziu de 30 septembrie 2008, materiale orientative detaliate pentru a sprijini statele membre la punerea în aplicare a prezentului punct.

**2.6. Măsuri tranzitorii**

- 2.6.1. Inspectorii SAFA care îndeplinesc criteriile de eligibilitate menționate la punctul 2.3.1, precum și criteriile referitoare la experiența recentă menționate la punctul 2.3.3 litera (b) la data stabilită în conformitate cu articolul 3 din Directiva 2008/49/CE a Comisiei sunt considerați ca fiind ași pentru funcția de inspectorii în conformitate cu cerințele stabilite în prezentul capitol.
- 2.6.2. Fără a aduce atingere dispozițiilor de la punctul 2.3.3 litera (a), inspectorii considerați ca fiind calificați în conformitate cu punctul 2.6.1 participă la o formare continuă oferită progresiv de către organizația de formare SAFA până cel târziu la 1 iulie 2010 și ulterior, conform dispozițiilor de la punctul 2.3.3 litera (a).

**3. STANDARDE**

- 3.1. Standardele OACI și Procedurile suplimentare regionale pentru Europa ale OACI stau la baza inspecțiilor efectuate asupra aeronavelor și a operatorilor în cadrul programului SAFA CE. Mai mult, inspecția stării tehnice a unei aeronave se efectuează ținând cont de standardele producătorului aeronavei.

**4. PROCESUL DE INSPECȚIE****Elemente ale listei de control**

- 4.1. Elementele care urmează să fie inspectate vor fi selectate dintre cele aflate pe lista de control aferentă raportului privind inspecțiile la sol din cadrul programului SAFA care conține un total de 54 de elemente (a se vedea apendicele 1).
- 4.2. Inspecția și rezultatele acesteia, dacă ele există, trebuie să se regăsească în raportul privind inspecțiile la sol din cadrul programului SAFA după încheierea inspecției.

**Orientări detaliate privind programul SAFA**

- 4.3. Fiecare element inspectat aflat pe lista de control aferentă raportului privind inspecțiile la sol din cadrul programului SAFA va fi descris în detaliu, precizându-se domeniul inspecției și metoda de efectuare a acesteia. În plus, vor exista referiri la cerințele relevante din anexele OACI. Toate acestea vor fi elaborate și publicate ca materiale orientative detaliate de către EASA și modificate după caz, pentru a reflecta cele mai recente standarde aplicabile.

▼ **M2****Includerea rapoartelor în baza de date centralizată a programului SAFA**

- 4.4. Un raport privind inspecția este introdus în baza de date centralizată a programului SAFA cât de curând posibil și, în orice caz, nu mai târziu de 15 zile lucrătoare de la data inspecției, chiar dacă nu a fost făcută nicio constatare.

**5. CLASIFICAREA CONSTATĂRILOR**

- 5.1. Pentru fiecare element inspectat, sunt definite ca și constatări trei categorii de posibile deviații de la standardele stabilite la punctul 3.1. Astfel de constatări vor clasificate după cum urmează:
- o constatare de categoria 1 este considerată ca având o influență minoră asupra siguranței;
  - o constatare de categoria 2 poate avea o influență semnificativă asupra siguranței; și
  - o constatare de categoria 3 poate avea o influență majoră asupra siguranței.
- 5.2. Instrucțiunile privind clasificarea constatărilor vor fi elaborate și publicate de către EASA în cadrul materialelor orientative detaliate și modificate, după caz, pentru a reflecta progresele științifice și tehnice relevante.

**6. ACȚIUNI ULTERIOARE**

- 6.1. Fără a aduce atingere punctului 1.2, trebuie completată o fișă de control care să conțină cel puțin elementele stabilite în apendicele 2, iar o copie a acesteia trebuie prezentată pilotului comandant al aeronavei sau, în absența acestuia/acesteia, membrului echipajului de comandă sau reprezentantului cu cel mai înalt grad ierarhic al operatorului prezent la bordul sau în apropierea aeronavei în momentul încheierii inspecției SAFA. Destinatarul fișei de control trebuie să semneze și să înmâneze inspectorului o confirmare de primire a acestuia. Refuzul destinatarului de a semna trebuie înregistrat în cadrul documentului. EASA va elabora și publica instrucțiuni detaliate relevante ca parte a materialelor orientative detaliate.
- 6.2. Pe baza criteriilor de clasificare a constatărilor, au fost definite anumite acțiuni ulterioare. Relaționările dintre categoria de constatări și măsurile aferente care trebuie luate sunt prezentate în cadrul clasei de acțiuni și vor fi elaborate și publicate de către EASA ca parte a materialelor orientative detaliate.
- 6.3. Clasa de acțiuni 1: Această acțiune constă în punerea la dispoziția pilotului comandant al aeronavei a informațiilor referitoare la rezultatele inspecției la sol din cadrul programului SAFA, iar, în lipsa acestuia/acesteia, acestea trebuie furnizate unui alt membru al echipajului de comandă sau reprezentantului cu cel mai înalt grad ierarhic al operatorului, prezent la fața locului. Această acțiune constă într-o informare verbală și în prezentarea fișei de control. După fiecare inspecție are loc o acțiune din clasa 1, indiferent dacă au fost sau nu făcute constatări.
- 6.4. Acțiune din clasa 2: Această acțiune include:
1. o comunicare scrisă adresată operatorului în cauză, conținând o solicitare de dovezi privind măsurile corective luate; precum și
  2. o comunicare scrisă adresată statului responsabil (statul de proveniență al operatorului și/sau statul de înmatriculare) care să includă rezultatele inspecțiilor efectuate pe aeronave exploatate în conformitate cu normele de supraveghere a siguranței zborului din statul respectiv. Comunicarea include, după caz, o solicitare de confirmare a faptului că aceștia sunt de acord cu măsurile corective luate în conformitate cu punctul 1.

Statele membre pun la dispoziția EASA un raport lunar privind evoluția acțiunilor ulterioare întreprinse ca urmare a inspecțiilor la sol.

O acțiune din clasa 2 are loc în cazul inspecțiilor care au generat constatări din categoria 2 sau din categoria 3.

EASA va elabora și publica instrucțiuni detaliate relevante ca parte a materialelor orientative detaliate.

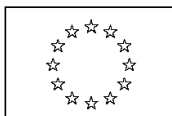
**▼ M2**

- 6.5. Acțiuni din clasa 3: O acțiune din clasa 3 are loc în urma inspecțiilor care au generat constatări din categoria 3. Datorită importanței constatărilor din categoria 3 în ceea ce privește potențialul acestora de a influența siguranța aeronavei și a ocupanților acesteia, au fost identificate următoarele subclase:
1. Clasa 3a – Restricționarea exploatării aeronavei: Autoritatea competentă care efectuează inspecția la sol concluzionează că, în urma deficiențelor identificate în cadrul inspecției, aeronava nu poate decola decât ținând cont de anumite restricții.
  2. Clasa 3b – Acțiuni corective înainte de decolare: În urma inspecției la sol sunt identificate deficiențe care necesită o acțiune (acțiuni) corectivă (corective) ce trebuie întreprinsă (întreprinse) înainte de efectuarea zborului prevăzut.
  3. Clasa 3c – Reținerea la sol a aeronavei de către autoritatea aeronautică națională care efectuează inspecția: O aeronavă este reținută la sol în cazul în care, în urma unor constatări (grave) de categoria 3, autoritatea competentă care efectuează inspecția la sol este nemulțumită de necesitatea luării de măsuri corective de către operatorul aerian în vederea rectificării deficiențelor înainte de decolare, punând astfel în pericol siguranța aeronavei și a ocupanților acesteia. În astfel de cazuri, autoritatea aeronautică națională care efectuează inspecția la sol reține aeronava la sol până în momentul îndepărtării pericolului și informează imediat în acest sens autoritățile competente ale operatorului în cauză, precum și statul de înmatriculare a aeronavei.
- Acțiunile întreprinse în conformitate cu punctele 2 și 3 pot include un zbor de poziționare fără pasageri până la baza de întreținere.
4. Clasa 3d – Interdicție de exploatare imediată: Un stat membru poate reacționa în cazul unei amenințări imediate și evidente la adresa siguranței prin impunerea unei interdicții de exploatare, în conformitate cu legislația națională și comunitară aplicabilă.

▼ M2

## Apendicele 1

## Raport privind inspecția la sol din cadrul programului SAFA

Autoritatea aeronautică națională (*denumire*)

(Statul)

SAFA

Raport de inspecție la sol

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

Sursa: RI  
 Data: \_\_\_\_\_ Locul: \_\_\_\_\_  
 Ora locală: \_\_\_\_\_

Operator: \_\_\_\_\_ Număr COA: \_\_\_\_\_  
 Statul: \_\_\_\_\_ Tipul de operare: \_\_\_\_\_

Ruta de la: \_\_\_\_\_ Numărul de zbor: \_\_\_\_\_  
 Ruta spre: \_\_\_\_\_ Numărul de zbor: \_\_\_\_\_

Închiriat de operator\*: \_\_\_\_\_ Statul afretorului\*: \_\_\_\_\_  
 \* (*după caz*)

Tipul de aeronavă: \_\_\_\_\_ Mărci de înmatriculare: \_\_\_\_\_  
 Configurația aeronavei: \_\_\_\_\_ Numărul construcției: \_\_\_\_\_

Echipajul de comandă: Statul emitent al licențelor: \_\_\_\_\_  
 Al doilea stat emitent al licențelor\*: \_\_\_\_\_  
 \* (*după caz*)

## Constatări:

Cod	Std / Ref / Cat /	Constatare	Descriere detaliată
---	-	---	.....
---	-	---	.....
---	-	---	.....
---	-	---	.....
---	-	---	.....

## Clasa acțiunilor întreprinse:

	Descriere detaliată
<input type="checkbox"/> 3d. Interdicție de exploatare imediată	.....
<input type="checkbox"/> 3c. Aeronavă reținută la sol de către AAN care efectuează inspecția	.....
<input type="checkbox"/> 3b. Acțiuni corective premergătoare zborului	.....
<input type="checkbox"/> 3a. Restricționarea exploatarei aeronavei	.....
<input type="checkbox"/> 2. Informarea autorității și a operatorului	.....
<input type="checkbox"/> 1. Informarea comandantului	.....

Informații suplimentare (dacă este cazul)

Numele și numărul inspectorului: .....

— Acest raport reprezintă doar o constatare a elementelor identificate în timpul inspecției și nu trebuie considerat drept o dovadă a capacității aeronavei de a efectua zborul prevăzut.

— Datele comunicate în prezentul raport pot face obiectul unor modificări în vederea reformulării la introducerea în baza de date a programului SAFA.





Autoritatea aeronautică națională (denumire)

(Statul)

Cod articol	Verificat	Notă
<b>A. Cabină de pilotaj</b>		
<b>Generalități</b>		
1. Stare generală .....	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Ieșire de urgență .....	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Echipament .....	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
<b>Documente</b>		
4. Manuale .....	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5. Liste de control .....	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. Hărți de radionavigație .....	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>
7. Lista echipamentului minim .....	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>
8. Certificat de înmatriculare .....	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>
9. Certificat de zgomot (după) .....	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>
10. COA sau echivalentul .....	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>
11. Licență radio .....	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>
12. Certificat de navigabilitate (C de N) .....	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
<b>Date de zbor</b>		
13. Pregătirea zborului .....	13 <input type="checkbox"/>	13 <input type="checkbox"/>
14. Fișa de cântărire și centraj .....	14 <input type="checkbox"/>	14 <input type="checkbox"/>
<b>Echipamente de siguranță</b>		
15. Stingătoarele manuale de incendiu .....	15 <input type="checkbox"/>	15 <input type="checkbox"/>
16. Veste de salvare/echipamente de plutire .....	16 <input type="checkbox"/>	16 <input type="checkbox"/>
17. Centură de siguranță .....	17 <input type="checkbox"/>	17 <input type="checkbox"/>
18. Echipament de oxigen .....	18 <input type="checkbox"/>	18 <input type="checkbox"/>
19. Lanternă .....	19 <input type="checkbox"/>	19 <input type="checkbox"/>
<b>Echipajul de comandă</b>		
20. Licențele echipajului de comandă .....	20 <input type="checkbox"/>	20 <input type="checkbox"/>
<b>Jurnalul de bord / Jurnal tehnic sau echivalentul acestuia</b>		
21. Jurnal de bord sau echivalentul acestuia .....	21 <input type="checkbox"/>	21 <input type="checkbox"/>
22. Atestat de întreținere .....	22 <input type="checkbox"/>	22 <input type="checkbox"/>
23. Notificarea și rectificarea defecțiunilor (incl. jurnal tehnic) .....	23 <input type="checkbox"/>	23 <input type="checkbox"/>
24. Inspecția premergătoare zborului .....	24 <input type="checkbox"/>	24 <input type="checkbox"/>
<b>B. Siguranță / Cabină</b>		
1. Stare generală internă .....	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Postul însoțitorului de bord și zona de repaus a echipajului. ....	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Trusă de prim ajutor / Trusa medicală de urgență .....	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
4. Stingătoare manuale de incendiu .....	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5. Veste de salvare / echipamente de plutire .....	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. Starea centurilor de siguranță și a scaunelor .....	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>
7. Ieșirea de urgență, lumini și marcaje, lanterne .....	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>
8. Tobogane / Plute de salvare (conform cerințelor), transmitător pentru localizare în caz de urgență (ELT) .....	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>
9. Alimentarea cu oxigen (echipaj de cabină și pasageri) .....	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>
10. Instrucțiuni de siguranță .....	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>
11. Membrii echipajului de cabină .....	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>
12. Accesul la ieșirile de urgență .....	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
13. Siguranța bagajelor pasagerilor .....	13 <input type="checkbox"/>	13 <input type="checkbox"/>
14. Numărul de locuri .....	14 <input type="checkbox"/>	14 <input type="checkbox"/>

▼ **M2**

Cod articol	Verificat	Notă
<b>C. Starea aeronavei</b>		
1. Stare generală externă .....	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Uși și trape .....	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Comenzi de zbor .....	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
4. Roți, anvelope și frâne .....	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5. Patinele / flotoarele trenului de aterizare .....	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. Compartimentul trenului de aterizare .....	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>
7. Grup motopropulsor și suspensie .....	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>
8. Palete turbosuflantă .....	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>
9. Elice, roțoare (principale și de coadă) .....	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>
10. Reparații evidente .....	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>
11. Avarii evidente neremediate .....	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>
12. Scurgeri .....	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
<b>D. Încărcătură</b>		
1. Starea generală a compartimentului cargo .....	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Bunuri periculoase .....	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Siguranța încărcăturii la bord .....	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
<b>E. Generalități</b>		
1. Generalități .....	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>



Apendicele 2

Formular privind fișa de control

Fișă de control											
Data:		Ora:		Locul:							
Operator:				Statul:		Nr. COA:					
Ruta de la:			Numărul zborului:			Ruta spre:		Nr. zbor:			
Tipul zborului:		Închiriat de operatorul:			Tip aeronavă:		Configurație aeronavă:				
Statul afretorului:				Marca de înmatriculare:			Numărul construcției:				
Statul (statele) emitent(e) al(e) licențelor echipajului de comandă				Confirmare de primire* (*)							
				Nume: .....			Semnătură:.....				
				Funcție:.....							
Informații în format liber de la autoritatea aeronautică națională (AAN) care efectuează inspecția (siglă, date de contact, tel./fax/email)											
Verificat			Obs			Verificat			Obs		
<b>A Cabină de pilotaj</b>						<b>Echipaj de comandă</b>					
1 Stare generală						20 Licențele echipajului de comandă					
2 Ieșire de urgență						<b>Jurnal de bord/Jurnal tehnic sau echivalentul acestuia</b>					
3 Echipamente						21 Jurnal de bord sau echivalentul acestuia					
<b>Documente</b>						22 Atestat de întreținere					
4 Manuale						23 Notificarea și rectificarea defecțiunilor (incl. jurnalul tehnic)					
5 Liste de control						24 Inspecția premergătoare zborului					
6 Hărți de radionavigație											
7 Lista echipamentului minim						<b>B Siguranță/Cabină</b>					
8 Certificat de înmatriculare						1 Stare generală internă					
9 Certificat de zgomot (după caz)						2 Postul însoțitorului de bord și zona de repaus a echipajului					
10 COA sau echivalentul acestuia						3 Trusă de prim ajutor/trusă medicală de urgență					
11 Licență radio						4 Stingătoare manuale de incendiu					
12 Certificat de navigabilitate (CdeN)						5 Veste de salvare/echipamente de plutire					
<b>Date de zbor</b>						6 Starea centurii de siguranță și a scaunelor					
13 Pregătirea zborului						7 Ieșirea de urgență, lumini și marcaje, lanterne					
14 Fișă de cântărire și centraj						8 Tobogane/plute de salvare (conform cerințelor), transmîțtor pentru localizare în caz de urgență (ELT)					
<b>Echipamente de siguranță</b>						9 Alimentarea cu oxigen (echipaj de cabină și pasageri)					
15 Stingătoare manuale de incendiu						10 Instrucțiuni de siguranță					
16 Veste de salvare/echipamente de plutire						11 Membrii echipajului de cabină					
17 Centură de siguranță						12 Accesul la ieșirile de urgență					
18 Echipament de oxigen						13 Siguranța bagajelor pasagerilor					
19 Lanternă						14 Numărul de locuri					
<b>Acțiunea întreprinsă</b>						<b>Articol</b>			<b>Observație (observații)</b>		
3c. Aeronavă reținută la sol de către AAN care efectuează inspecția											
3b. Acțiuni corective premergătoare zborului											
3a. Restricționarea exploatarei aeronavei											
2. Informarea autorității și a operatorului											
1. Informarea comandantului											
0. Nicio observație											
<b>Semnătura sau numărul inspectorului (inspectorilor)</b>											
(*) Semnătura oricărui membru al echipajului sau a altui reprezentant al operatorului supus inspecției nu înseamnă sub nicio formă acceptarea constatărilor enumerate, ci doar confirmarea faptului că aeronava a fost inspectată la data și în locul indicate în prezentul document. Acest raport reprezintă doar o constatare a elementelor identificate în timpul inspecției și nu trebuie considerat drept dovadă a capacității aeronavei de a efectua zborul prevăzut. Datele comunicate în prezentul raport pot face obiectul unor modificări în vederea reformulării la introducerea în baza de date a programului SAFA.*											