

Tento dokument slúži čisto na potrebu dokumentácie a inštitúcie nenesú nijakú zodpovednosť za jeho obsah

► **B**

**SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2004/36/ES
z 21. apríla 2004**

o bezpečnosti lietadiel tretích štátov používajúcich letiská spoločenstva

(Ú. v. EÚ L 143, 30.4.2004, s. 76)

Zmenené a doplnené:

		Úradný vestník		
		Č.	Strana	Dátum
► <u>M1</u>	Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 zo 14. decembra 2005	L 344	15	27.12.2005
► <u>M2</u>	Smernica Komisie 2008/49/ES zo 16. apríla 2008	L 109	17	19.4.2008
► <u>M3</u>	Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 596/2009 z 18. júna 2009	L 188	14	18.7.2009



**SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY
2004/36/ES**

z 21. apríla 2004

**o bezpečnosti lietadiel tretích štátov používajúcich letiská
spoločenstva**

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, najmä na jej článok 80 ods. 2,

so zreteľom na návrh Komisie ⁽¹⁾,

so zreteľom na stanovisko Hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽²⁾,

po prekonzultovaní s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s postupom stanoveným v článku 251 zmluvy ⁽³⁾ na základe spoločného znenia schváleného zmierovacím výborom 26. februára 2004,

keďže:

- (1) Rezolúcia o leteckej katastrofe pred pobrežím Dominikánskej republiky prijatá Európskym parlamentom 15. februára 1996 ⁽⁴⁾ zdôraznila, že spoločenstvo musí zohrávať aktívnejšiu úlohu a rozvíjať stratégiu na zvýšenie bezpečnosti svojich občanov cestujúcich lietadlami alebo žijúcimi v blízkosti letísk.
- (2) Komisia vydala oznámenie Európskemu parlamentu a Rade nazvané „definovanie stratégie zvýšenia bezpečnosti civilného letectva v spoločenstve“.
- (3) V oznámení spoločenstvo jednoznačne stanovuje, že bezpečnosť môže byť účinne zvýšená tým, že sa zabezpečí, aby lietadlo plne zodpovedalo medzinárodným bezpečnostným normám obsiahnutým v prílohách k dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve podpísanom v Chicagu 7. decembra 1944 („Chicagsky dohovor“).
- (4) Aby sa stanovila a zachovala vysoká jednotná úroveň bezpečnosti civilného letectva v Európe, mal by sa zaviesť harmonizovaný prístup k účinnému uplatňovaniu medzinárodných bezpečnostných štandardov v spoločenstve. Na tento účel je nevyhnutné harmonizovať pravidlá a postupy inšpekcii lietadiel tretích štátov na odbavovacej ploche, ktoré pristávajú na letiskách členských štátov.
- (5) Harmonizovaným prístupom k účinnému uplatňovaniu medzinárodných bezpečnostných štandardov členskými štátmi sa zabráni deformácii hospodárskej súťaže. Spoločný postoj k lietadlám tretích štátov, ktoré nespĺňajú medzinárodné bezpečnostné štandard, bude prospešný pre pozíciu členských štátov.
- (6) Lietadlá pristávajúce v členských štátoch by mali podliehať inšpekcii, keď existuje podozrenie, že nespĺňajú medzinárodné bezpečnostné štandard.
- (7) Inšpekcie sa môžu vykonávať aj v súlade s postupom náhodnej kontroly, ak nie je žiadne podozrenie, za predpokladu, že sa dodrží právo spoločenstva a medzinárodné právo. Inšpekcie by sa mali vykonávať najmä nediskriminačným spôsobom.

⁽¹⁾ Ú. v. ES C 103 E, 30.4.2002, s. 351.

⁽²⁾ Ú. v. ES C 241, 7.10.2002, s. 33.

⁽³⁾ Stanovisko Európskeho parlamentu z 3. septembra 2002 (Ú. v. EÚ C 272 E, 13.11.2003, s. 343), spoločná pozícia Rady z 13. júna 2003 (Ú. v. EÚ C 233 E, 30.9.2003, s. 12) a stanovisko Európskeho parlamentu z 9. októbra 2003 (ešte nebolo uverejnené v Úradnom vestníku). Legislatívna rezolúcia Európskeho parlamentu z 1. apríla 2004 a rozhodnutie Rady z 30. marca 2004.

⁽⁴⁾ Ú. v. ES C 65, 4.3.1996, s. 172.

▼B

- (8) Inšpekcie by mohli byť zosilnené v prípade lietadla, u ktorého boli už v minulosti zistené nedostatky, alebo lietadla patriaceho leteckej spoločnosti, ktorej lietadlá boli často predmetom pozornosti.
- (9) Informácie zhromaždené v každom členskom štáte by mali byť prístupné všetkým ostatným členským štátom a Komisii, aby bolo zaručené najúčinnšie monitorovanie zhody lietadla tretieho štátu s medzinárodnými bezpečnostnými štandardami.
- (10) Z týchto dôvodov je potrebné na úrovni spoločenstva stanoviť postup posudzovania lietadla tretieho štátu a zodpovedajúce mechanizmy spolupráce medzi príslušnými orgánmi členských štátov pri výmene informácií.
- (11) Citlivý charakter informácií vzťahujúcich sa na bezpečnosť si vyžaduje, aby členské štáty v súlade s ich vnútroštátnym právom prijali potrebné opatrenia na zabezpečenie primeranej dôvernosti nimi prijatých informácií.
- (12) Bez toho, aby bolo dotknuté právo prístupu k dokumentom Komisie, ako je stanovené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1049/2001 z 30. mája 2001 o prístupe verejnosti k dokumentom Európskeho parlamentu, Rady a Komisie⁽¹⁾, Komisia by mala prijať opatrenia a príslušné podmienky na postúpenie takých informácií zainteresovaným stranám.
- (13) Lietadlo, u ktorého sa vyžaduje nápravné opatrenie na odstránenie nedostatkov, ktoré jednoznačne ohrozujú bezpečnosť, by malo byť uzemnené, až kým nie je odstránená nehoda s medzinárodnými bezpečnostnými štandardmi.
- (14) Ak letisko, na ktorom sa inšpekcia vykonáva, nemá k dispozícii zodpovedajúce zariadenia, musia príslušné orgány povoliť prelet lietadla na vhodné letisko za predpokladu, že sú splnené podmienky na bezpečný prelet.
- (15) Aby mohla Komisia plniť svoje úlohy podľa tejto smernice, mal by jej pomáhať výbor ustanovený článkom 12 nariadenia Rady (EHS) č. 3922/91 zo 16. decembra 1991 o harmonizácii technických požiadaviek a administratívnych postupov v oblasti civilného letectva⁽²⁾.
- (16) Opatrenia nevyhnutné na vykonávanie tejto smernice by mali byť prijaté v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy výkonu vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu⁽³⁾.
- (17) Komisia by mala dať k dispozícii výboru ustanovenému článkom 12 nariadenia (ES) č. 3922/91 štatistiky a informácie zozbierané v súlade s inými opatreniami spoločenstva, ktoré sa týkajú špecifických nehôd, ktoré by mohli byť dôležité pre neodhalené nedostatky predstavujúce hrozbu pre bezpečnosť civilného letectva.
- (18) Je nevyhnutné zohľadniť spoluprácu a výmeny informácií prebiehajúce v rámci Spoločných leteckých úradov (JAA) a Európskej konferencie civilného letectva (ECAC). Okrem toho by sa najlepšie mohli využiť existujúce odborné znalosti v postupoch posúdenia bezpečnosti zahraničných lietadiel (SAFA).
- (19) Mala by sa zohľadniť úloha Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (EASA) v politike bezpečnosti civilného letectva vrátane stanovenia postupov zameraných na vytvorenie a zachovanie vysokej jednotnej úrovne bezpečnosti civilného letectva v Európe.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 145, 31.5.2001, s. 43.

⁽²⁾ Ú. v. ES L 373, 31.12.1991, s. 4. Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1592/2002 (Ú. v. ES L 240, 7.9.2002, s. 1).

⁽³⁾ Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

▼B

- (20) Dňa 2. decembra 1987 boli v Londýne v spoločnom vyhlásení ministrov zahraničných vecí Španielskeho kráľovstva a Spojeného kráľovstva dohodnuté ujednania o väčšej spolupráci oboch štátov pri využívaní letiska Gibraltár; tieto ujednania ešte nenadobudli účinnosť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Pôsobnosť a cieľ

1. V rámci celkovej stratégie spoločenstva týkajúcej sa stanovenia a zachovania vysokej jednotnej úrovne bezpečnosti civilného letectva v Európe táto smernica zavádza harmonizovaný prístup k účinnému uplatňovaniu medzinárodných bezpečnostných štandardov v spoločenstve prostredníctvom harmonizovaných pravidiel a postupov inšpekcií lietadiel tretích štátov na ploche, ktoré pristávajú na letiskách členských štátov.
2. Táto smernica sa nedotýka práva členských štátov na vykonávanie inšpekcií, na ktoré sa táto smernica nevzťahuje, a na znehybnenie lietadla, zákaz alebo uloženie podmienok pre akékoľvek lietadlo pristávajúce na ich letiskách v súlade s právom spoločenstva a medzinárodným právom.
3. Štátne lietadlo definované v Chicagskom dohovore a lietadlo s maximálnou vzletovou hmotnosťou menšou než 5 700 kg, ktoré nie je zapojené v obchodnej leteckej doprave, nespádajú do pôsobnosti tejto smernice.
4. Rozumie sa, že uplatňovanie tejto smernice na letisko Gibraltár nemá dosah na príslušné právne postavenie Španielskeho kráľovstva a Spojeného kráľovstva vzhľadom na spor týkajúci sa suverenity nad územím, na ktorom je letisko situované.
5. Uplatňovanie tejto smernice na letisko Gibraltár sa pozastaví do času, kým nenadobudnú účinnosť ujednania uvedené v spoločnom vyhlásení ministrov zahraničných vecí Španielskeho kráľovstva a Spojeného kráľovstva z 2. decembra 1987. Vlády Španielska a Spojeného kráľovstva budú informovať Radu o takom dátume nadobudnutia účinnosti.

Článok 2

Definície

Na účely tejto smernice:

- a) „uzemnenie lietadla“ znamená formálny zákaz pre lietadlo opustiť letisko a uskutočnenie takých krokov, aké sú nevyhnutné na jeho zadržanie;
- b) „medzinárodné bezpečnostné štandardy“ znamenajú bezpečnostné štandardy obsiahnuté v Chicagskom dohovore a v jeho prílohách, v znení platnom v čase inšpekcie;
- c) „inšpekcia na ploche“ znamená kontrolu lietadla tretieho štátu v súlade s prílohou II;
- d) „lietadlo tretieho štátu“ znamená lietadlo, ktoré nie je používané alebo prevádzkované pod dozorom oprávneného orgánu členského štátu.



Článok 3

Zhromažďovanie informácií

Členské štáty vytvoria mechanizmus na zhromažďovanie akýchkoľvek informácií považovaných za užitočné na splnenie cieľa uvedeného v článku 1, vrátane:

- a) dostupných dôležitých bezpečnostných informácií najmä:
 - zo správ pilotov,
 - zo správ údržbárskych organizácií,
 - zo správ o nehodách,
 - z iných organizácií, nezávislých na oprávnených orgánoch členských štátov,
 - zo sťažností;
- b) informácií o akciách uskutočnených po inšpekcii na odbavovacej ploche, ako sú:
 - uzemnenie lietadla,
 - zákaz letu v príslušnom členskom štáte pre lietadlo alebo prevádzkovateľa,
 - požadovaná nápravná akcia,
 - kontakty s oprávneným orgánom prevádzkovateľa;
- c) dodatočné informácie týkajúce sa prevádzkovateľa, ako
 - vykonané nápravné akcie,
 - opakovanie nedostatkov.

Tieto informácie sa musia uchovávať na štandardných formulároch obsahujúcich položky opísané vo formulári uvedenom v prílohe I.

Článok 4

Inšpekcie na odbavovacej ploche

1. Každý členský štát musí mať k dispozícii vhodné prostriedky na zabezpečenie, aby lietadlo tretieho štátu, podozrivé z nespĺňania medzinárodných bezpečnostných štandardov, pristávajúce na ktoromkoľvek z jeho letísk otvorených pre medzinárodnú leteckú dopravu, sa podrobilo inšpekciám na ploche. Pri vykonávaní týchto postupov oprávnený orgán venuje osobitnú pozornosť lietadlu:

- o ktorom dostal informácie naznačujúce nedostatočný stav jeho údržby alebo ktoré je zjavne poškodené, alebo vykazuje nedostatky,
- u ktorého boli spozorované nezvyčajné manévry, odkedy vstúpilo do vzdušného priestoru členského štátu, ktoré vzbudzujú vážne pochybnosti z hľadiska bezpečnosti,
- u ktorého predchádzajúca inšpekcia na odbavovacej ploche zistila nedostatky, ktoré vzbudzujú vážne pochybnosti, že lietadlo nespĺňa medzinárodné bezpečnostné štandardy, a u ktorého sa členský štát obáva, že nedostatky by neboli odstránené,
- keď existuje dôkaz, že oprávnené orgány štátu registrácie možno nevykonávajú riadny bezpečnostný dohľad,
- keď informácie zhromaždené podľa článku 3 vzbudzujú vážne pochybnosti o prevádzkovateľovi alebo keď predchádzajúca inšpekcia lietadla používaného tým istým prevádzkovateľom na ploche zistila nedostatky.

2. Členské štáty môžu stanoviť pravidlá vykonávania inšpekcií na ploche v súlade s postupom náhodnej kontroly, ak neexistuje žiadne

▼B

konkrétne podozrenie, za predpokladu, že tieto pravidlá sú v súlade s právom spoločenstva a medzinárodným právom. Tento postup sa však musí vykonať nediskriminačným spôsobom.

3. Členské štáty zabezpečia, že sa budú vykonávať primerané inšpekcie na ploche a iné dozorné opatrenia, o ktorých sa rozhodlo v rámci článku 8 ods. 3.

4. Inšpekcie na odbavovacej ploche sa vykonávajú v súlade s postupom opísaným v prílohe II s použitím formulára správy o inšpekcii na odbavovacej ploche obsahujúcom prinajmenšom informácie stanovené v prílohe II. Po dokončení inšpekcie na ploche bude veliteľ lietadla alebo zástupca prevádzkovateľa lietadla informovaný o výsledkoch inšpekcie na odbavovacej ploche a ak boli zistené vážne nedostatky, správa sa pošle prevádzkovateľovi lietadla a príslušnému oprávnenému orgánu.

5. Pri vykonávaní inšpekcie na odbavovacej ploche podľa tejto smernice vyvinie príslušný oprávnený orgán maximálne úsilie, aby zabránil neodôvodnenému meškaniu kontrolovaného lietadla.

*Článok 5***Výmena informácií**

1. Oprávnené orgány členských štátov sa podieľajú na vzájomnej výmene informácií. Na žiadosť oprávneného orgánu budú informácie zahŕňať zoznam letísk príslušného členského štátu, ktoré sú otvorené pre medzinárodnú leteckú dopravu, spolu s údajom o počte vykonaných inšpekcií na ploche a o počte pohybov lietadla tretieho štátu na každom letisku z tohto zoznamu, za každý kalendárny rok.

2. Všetky štandardné správy uvedené v článku 3 a správy o inšpekciách na ploche uvedené v článku 4 ods. 4 sa bez meškania poskytnú Komisii a tiež oprávneným orgánom členských štátov na ich žiadosť a Európskej agentúre pre bezpečnosť civilného letectva (EASA).

3. Kedykoľvek štandardná správa ukáže, že existuje potenciálna hrozba pre bezpečnosť, alebo správa o inšpekcii na ploche ukáže, že lietadlo nezodpovedá medzinárodným bezpečnostným štandardom a môže predstavovať potenciálnu hrozbu pre bezpečnosť, správa bude bez meškania zaslaná oprávneným orgánom členských štátov a Komisii.

*Článok 6***Ochrana a šírenie informácií**

1. Členské štáty v súlade so svojou vnútroštátnou legislatívou prijímú opatrenia nevyhnutné na zabezpečenie primeranej dôverylosti informácií, ktoré prijali podľa článku 5. Tieto informácie použijú výlučne na účely tejto smernice.

2. Komisia každý rok uverejní súhrnnú informačnú správu dostupnú pre verejnosť a zúčastnené strany z odvetvia, ktorá bude obsahovať analýzy všetkých informácií prijatých v súlade s článkom 5. Tieto analýzy musia byť jednoduché a ľahko pochopiteľné a musia uvádzať, či existuje zvýšené bezpečnostné riziko pre cestujúcich v leteckej doprave. V analýzach musí byť zdroj informácií neidentifikovateľný.

▼M3

3. Bez toho, aby bolo dotknuté právo verejnosti na prístup k dokumentom Komisie, ako sa stanovuje v nariadení (ES) č. 1049/2001, Komisia z vlastnej iniciatívy prijme opatrenia a s nimi súvisiace podmienky na šírenie informácií uvedených v odseku 1 zainteresovaným stranám. Tieto opatrenia, ktoré môžu byť všeobecné alebo konkrétne, budú vychádzať z potreby:

— poskytnúť osobám a organizáciám informácie, ktoré potrebujú na zvýšenie bezpečnosti civilného letectva,

▼ M3

— obmedziť šírenie informácií na tie, ktoré sú striktné vyžadované na účely ich užívateľov, aby bola zaručená primeraná dôvernosť týchto informácií.

Konkrétne opatrenia sa prijímú v súlade s poradným postupom uvedeným v článku 10 ods. 3.

Všeobecné opatrenia, zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice jej doplnením, sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 10 ods. 4.

▼ B

4. Vždy, keď sú informácie týkajúce sa nedostatkov lietadla poskytnuté dobrovoľne, v správach o inšpekciách na ploche uvedených v článku 4 ods. 4 musí byť ich zdroj neidentifikovateľný.

*Článok 7***Uzemnenie lietadla**

1. Keď nespĺňanie medzinárodných bezpečnostných štandardov predstavuje jednoznačné riziko pre bezpečnosť letu, prevádzkovateľ lietadla by mal odstrániť nedostatky pred odletom. Ak oprávnený orgán vykonávajúci inšpekciu na odbavovacej ploche nie je presvedčený o tom, že nedostatky budú pred letom odstránené, uzemní lietadlo až kým nebude nebezpečenstvo odstránené a okamžite informuje oprávnený orgán príslušného prevádzkovateľa a štátu registrácie lietadla.

2. Oprávnený orgán členského štátu vykonávajúci inšpekciu na odbavovacej ploche môže v spolupráci so štátom, ktorý je zodpovedný za prevádzku dotknutého lietadla, alebo štátom registrácie lietadla stanoviť nevyhnutné podmienky, za ktorých môže byť lietadlu povolený let na letisko, na ktorom môžu byť nedostatky odstránené. Ak nedostatky majú vplyv na platnosť osvedčenia o letovej spôsobilosti lietadla, uzemnenie lietadla môže byť zrušené len vtedy, ak prevádzkovateľ získa povolenie od štátu alebo štátov, cez ktoré bude pri lete prelietavať.

*Článok 8***Zvýšenie bezpečnosti a vykonávacie opatrenia**

1. Členské štáty podajú Komisii správu o prevádzkových opatreniach prijatých na realizáciu požiadaviek článkov 3, 4 a 5.

▼ M3

2. Na základe informácií zozbieraných podľa odseku 1 Komisia môže:

a) súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 10 ods. 2 prijať akékoľvek vhodné opatrenia na uľahčenie realizácie článkov 3, 4 a 5, ako sú:

- stanovenie formátu pre uchovávanie a šírenie údajov,
- zriadenie alebo podpora vhodných orgánov zodpovedných za správu alebo používanie nástrojov potrebných na zhromažďovanie a výmenu informácií;

b) stanoviť podrobné podmienky vykonávania kontrol na odbavovacej ploche vrátane systematických kontrol a zostaviť zoznam zhromažďovaných informácií. Tieto opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice jej doplnením sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 10 ods. 4.

▼ B

3. Na základe informácií prijatých podľa článkov 3, 4 a 5 a v súlade s postupom uvedeným v článku 10 ods. 2 môže byť prijaté rozhodnutie o primeraných inšpekciách na odbavovacej ploche a iných dozorných opatreniach najmä u určitého prevádzkovateľa alebo určitých prevádz-

▼ B

kovateľov tretieho štátu, až kým oprávnený orgán tohto tretieho štátu neprijme uspokojivé opatrenia na odstránenie nedostatkov.

4. Komisia môže prijať akékoľvek vhodné opatrenia na spoluprácu s tretími štátmi a na pomoc tretím štátom, aby sa zlepšili ich možnosti pri dozore nad bezpečnosťou civilného letectva.

▼ M1**▼ M3***Článok 10*

1. Komisii pomáha výbor zriadený na základe článku 12 nariadenia (EHS) č. 3922/91.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňujú sa články 5 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

Lehota ustanovená v článku 5 ods. 6 rozhodnutia 1999/468/ES je tri mesiace.

3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňujú sa články 3 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

4. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5a ods. 1 až 4 a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

5. Komisia môže ďalej s výborom konzultovať akúkoľvek záležitosť týkajúcu sa uplatňovania tejto smernice.

▼ B*Článok 11***Vykonávanie**

Členské štáty do 30. apríla 2006 uvedú do platnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravujú členské štáty.

▼ M3*Článok 12*

Komisia môže meniť a dopĺňať prílohy k smernici.

Tieto opatrenia, zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice, sa prijímajú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 10 ods. 4.

▼ B*Článok 13***Správa**

Do 30. apríla 2008 Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o uplatňovaní tejto smernice a najmä článku 9, v ktorej medzi iným zohľadní vývoj v spoločenstve a na medzinárodnom poli. Správa môže byť sprevádzaná návrhmi na zmenu a doplnenie tejto smernice.

*Článok 14***Nadobudnutie účinnosti**

Táto smernica nadobúda účinnosť dňom jej uverejnenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

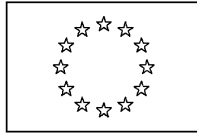
▼B

Článok 15

Táto smernica je adresovaná členským štátom.

▼ **B**

PRÍLOHA I



Národný letecký úrad (Názov)

(Štát)

SAFA

Štandardná správa

¹ Číslo: _____² Zdroj: SR³ Dátum: _____⁴ Miesto: _____⁵ (nevyužitý)⁶ Prevádzkovateľ: _____⁷ Číslo AOC:⁸ Štát: _____

..... _____

⁹ Trať z: _____¹⁰ Číslo letu: _____¹¹ Trať do: _____¹² Číslo letu: _____¹³ Objednaný prevádzkovateľom *: _____¹⁴ Štát objednávateľa: _____

* (ak je to použiteľné)

¹⁵ Typ lietadla: _____¹⁶ Registračná značka: _____¹⁷ Sériové číslo: _____¹⁸ Posádka lietadla: štát vydania preukazu spôsobilosti: _____¹⁹ Poznámky:

.....

.....

.....

.....

²⁰ Prijaté opatrenia:

.....

.....

.....

.....

²¹ (nevyužitý)²² Meno národného koordinátora: _____²³ Podpis: _____

▼ **M2***PRÍLOHA II***Príručka ES obsahujúca postupy SAFA pre inšpekcie na odbavovacej ploche
– základné prvky****1. VŠEOBECNÉ POKYNY**

- 1.1. Inšpekcie SAFA na odbavovacej ploche vykonávajú inšpektori s potrebnými znalosťami pre príslušnú oblasť, pričom v prípade, keď sa overujú všetky položky kontrolného zoznamu, musia byť zastúpené technické znalosti, ako aj znalosti v oblasti letovej spôsobilosti a prevádzky. Keď inšpekciu na odbavovacej ploche vykonávajú dvaja alebo viacerí inšpektori, hlavné prvky inšpekcie – vizuálnu kontrolu vonkajšieho stavu lietadla, kontrolu pilotného priestoru a/alebo kontrolu nákladných priestorov – si môžu podeliť.
- 1.2. Pred začiatkom palubnej časti inšpekcie na odbavovacej ploche sa inšpektori musia preukázať pilotovi lietadla alebo v prípade jeho neprítomnosti členovi letovej posádky alebo najvyššiemu zástupcovi prevádzkovateľa. Ak nie je možné informovať žiadneho zástupcu prevádzkovateľa alebo keď žiadny zástupca nie je prítomný v lietadle alebo v jeho blízkosti, platí všeobecná zásada nevykonávať inšpekciu SAFA na odbavovacej ploche. Za osobitných okolností sa môže rozhodnúť o vykonaní inšpekcie SAFA, ale tá sa obmedzí na vizuálnu kontrolu vonkajšieho stavu lietadla.
- 1.3. Inšpekcia je čo možno najkomplexnejšia v rámci dostupného času a zdrojov. To znamená, že ak je k dispozícii len obmedzený čas alebo zdroje, nemusia sa overovať všetky kontrolné položky, ale len obmedzený počet. Kontrolované položky sa vyberajú zodpovedajúcim spôsobom podľa času a zdrojov, ktoré sú k dispozícii na inšpekciu SAFA na odbavovacej ploche, v súlade s cieľmi programu ES SAFA.
- 1.4. Inšpekcia na odbavovacej ploche nespôsobí neprimerané meškanie odletu kontrolovaného lietadla. Dôvodmi meškania môžu byť okrem iného pochybnosti týkajúce sa správnosti prípravy na let, letová spôsobilosť lietadla alebo akékoľvek iné záležitosti súvisiace priamo s bezpečnosťou lietadla a jeho osadenstva.

2. KVALIFIKÁCIA INŠPEKTOROV

- 2.1. Členské štáty zabezpečia, aby od 1. januára 2009 všetky inšpekcie SAFA na odbavovacej ploche vykonávali kvalifikovaní inšpektori.
- 2.2. Členské štáty zabezpečia, aby ich inšpektori spĺňali kvalifikačné kritériá, ktoré sú tu ustanovené.

2.3. Kvalifikačné kritériá**2.3.1. Kritériá spôsobilosti**

Ako predpoklad spôsobilosti na kvalifikáciu členské štáty zabezpečia, aby uchádzači o kvalifikáciu inšpektorov SAFA mali potrebné letecké vzdelanie a/alebo praktické znalosti v príslušnej oblasti/oblastiach, ktoré kontrolujú, konkrétne:

- a) prevádzka lietadla;
- b) udeľovanie povolení pracovníkom
- c) letová spôsobilosť lietadla;
- d) nebezpečný tovar.

2.3.2. Požiadavky na odbornú prípravu

Pred získaním kvalifikácie musia uchádzači úspešne absolvovať odbornú prípravu, ktorá pozostáva z:

- teoretickej prípravy v triedach, ktorú poskytuje školiaca organizácia SAFA, ako sa vymedzuje v odseku 2.4,
- praktického výcviku, ktorý poskytuje školiaca organizácia SAFA, ako sa vymedzuje v odseku 2.4, alebo vedúci inšpektor, ktorého vymenuje členský štát, ako sa ustanovuje v odseku 2.5, a ktorý koná nezávisle od školiacej organizácie SAFA,

▼ **M2**

— odbornej praxe: poskytuje sa prostredníctvom série inšpekcií pod vedením vedúceho inšpektora, ktorého vymenuje členský štát, ako sa ustanovuje v odseku 2.5.

2.3.3. *Požiadavky na zachovanie platnosti kvalifikácie*

Členské štáty zabezpečia, aby si inšpektori po získaní kvalifikácie udržiavali platnosť svojej kvalifikácie:

- a) absolvovaním opakovanej odbornej prípravy – pozostávajúcej z teoretickej prípravy v triede, ktorú poskytuje školiaca organizácia SAFA, ako sa vymedzuje v odseku 2.4;
- b) vykonaním minimálneho počtu inšpekcií na odbavovacej ploche v každom 12-mesačnom období od poslednej absolvovanej odbornej prípravy SAFA, pokiaľ daný inšpektor nie je aj kvalifikovaným inšpektorom letových prevádzok a letovej spôsobilosti národného leteckého úradu členského štátu a nezúčastňuje sa na vykonávaní inšpekcií lietadiel domácich prevádzkovateľov.

2.3.4. *Inštruktážny materiál*

EASA najneskôr do 30. septembra 2008 vytvorí a uverejní podrobný inštruktážny materiál na pomoc členským štátom pri vykonávaní odsekov 2.3.1, 2.3.2 a 2.3.3.

2.4. **Školiace organizácie SAFA**

2.4.1. Školiaca organizácia SAFA môže byť súčasťou zodpovedného orgánu členského štátu alebo organizácia tretej strany.

Organizácia tretej strany môže byť:

- súčasť príslušného orgánu iného členského štátu,
- samostatný subjekt.

2.4.2. Členské štáty zabezpečia, aby sa odborná príprava uvedená v odseku 2.3.2 a v odseku 2.3.3 písm. a), ktorú poskytuje ich vnútroštátny orgán, vykonávala minimálne v súlade s príslušnou programovou osnovou, ktorú stanovuje a uverejňuje EASA.

2.4.3. Členské štáty, ktoré využívajú organizáciu tretej strany s cieľom poskytnúť odbornú prípravu SAFA, zavedú systém na hodnotenie tejto organizácie. Tento systém je jednoduchý, transparentný a primeraný a zohľadňujú sa v ňom všetky príslušné metodické príručky, ktoré vytvára a uverejňuje EASA. Systém môže prihliadať na hodnotenia, ktoré vykonali iné členské štáty.

2.4.4. Školiaca organizácia tretej strany sa môže využívať len vtedy, ak hodnotenie ukazuje, že odborná príprava sa uskutoční v súlade s príslušnou programovou osnovou, ktorú stanovuje a uverejňuje EASA.

2.4.5. Členské štáty zabezpečia, aby sa školiace programy ich príslušných orgánov a/alebo ich systémy na hodnotenie školiacich organizácií tretích strán menili a dopĺňali tak, aby zohľadňovali všetky odporúčania vyplývajúce z auditov štandardizácie, ktoré vykonáva EASA v súlade s pracovnými metódami ustanovenými na základe nariadenia Komisie (ES) č. 736/2006⁽¹⁾.

2.4.6. Členský štát môže požiadať EASA o hodnotenie školiacej organizácie a vydať odporúčanie, z ktorého môže členský štát vychádzať pri vlastnom hodnotení.

2.4.7. EASA najneskôr do 30. septembra 2008 vytvorí a uverejní podrobný inštruktážny materiál na pomoc členským štátom pri vykonávaní tohto odseku.

2.5. **Vedúci inšpektori**

2.5.1. Členský štát môže vymenovať vedúcich inšpektorov, ak spĺňajú príslušné kvalifikačné kritériá, ktoré stanoví tento členský štát.

2.5.2. Členské štáty zabezpečia, aby kritériá uvedené v odseku 2.5.1 obsahovali minimálne požiadavky, podľa ktorých vymenovaný uchádzač:

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 129, 17.5.2006, s. 10.

▼M2

- bol kvalifikovaným inšpektorom SAFA 3 roky pred vymenovaním,
- vykonal minimálne 36 inšpekcií SAFA v priebehu 3 rokov pred vymenovaním.

2.5.3. Členské štáty zabezpečia, aby praktický výcvik a/alebo odborná prax pod vedením vedúcich inšpektorov vychádzali z príslušnej programovej osnovy, ktorú stanoví a uverejňuje EASA.

2.5.4. Členské štáty môžu tiež poveriť svojich vedúcich inšpektorov, aby poskytovali praktický výcvik a/alebo odbornú prax účastníkom odbornej prípravy z iných členských štátov.

EASA najneskôr do 30. septembra 2008 vytvorí a uverejní podrobný inštruktážny materiál na pomoc členským štátom pri vykonávaní tohto odseku.

2.6. Prechodné opatrenia

2.6.1. Inšpektori SAFA, ktorí spĺňajú kritériá spôsobilosti uvedené v odseku 2.3.1, ako aj kritériá súčasných skúseností uvedené v odseku 2.3.3 písm. b) k termínu stanovenému na základe článku 3 smernice Komisie 2008/49/ES, sa považujú za kvalifikovaných inšpektorov v súlade s požiadavkami stanovenými v tejto kapitole.

2.6.2. Bez ohľadu na ustanovenia odseku 2.3.3 písm. a) inšpektori, ktorí sa považujú za kvalifikovaných v súlade s odsekom 2.6.1, absolvujú opakovanú odbornú prípravu, ktorú postupne poskytuje školiaca organizácia SAFA, najneskôr do 1. júla 2010 a následne tak, ako sa ustanovuje v odseku 2.3.3 písm. a).

3. NORMY

3.1. Normy ICAO a európske regionálne doplnkové postupy ICAO sú základom, podľa ktorého sa kontroluje lietadlo a prevádzkovateľ v rámci programu ES SAFA. Okrem toho sa pri inšpekcii technického stavu lietadla vykonáva kontrola podľa noriem výrobcu lietadla.

4. POSTUP PRI INŠPEKCII

Položky kontrolného zoznamu

- 4.1. Položky, ktoré sa majú kontrolovať, sa vyberajú spomedzi položiek uvedených v kontrolnom zozname v správe o inšpekcii SAFA na odbavovacej ploche, ktorý obsahuje celkovo 54 položiek (pozri dodatok 1).
- 4.2. Inšpekcia a výsledné zistenia, pokiaľ nejaké sú, sa musia po ukončení inšpekcie uviesť v správe o inšpekcii SAFA na odbavovacej ploche.

Podrobná inštruktáž SAFA

4.3. Pre každú položku v kontrolnom zozname v správe o inšpekcii SAFA na odbavovacej ploche sa uvedie podrobný opis, ktorý vymedzí rozsah pôsobnosti a metódu inšpekcie. Okrem toho sa uvedie odkaz na príslušné požiadavky v prílohách ICAO. EASA preto vytvorí a uverejní podrobný inštruktážny materiál, ktorý sa bude meniť a dopĺňať s cieľom zohľadniť najnovšie platné normy.

Vkladanie správ do centralizovanej databázy SAFA

4.4. Správa z inšpekcie sa vloží do centralizovanej databázy SAFA čo najskôr, v každom prípade najneskôr do 15 dní po termíne inšpekcie, aj keď neobsahuje žiadne zistenia.

5. KATEGORIZÁCIA ZISTENÍ

5.1. Pre každú kontrolnú položku sa ako zistenia vymedzujú tri kategórie možných odchýlok od príslušných noriem uvedených v odseku 3.1. Zistenia sa budú kategorizovať takto:

- za zistenie kategórie 1 sa považuje také zistenie, ktoré má malý vplyv na bezpečnosť,
- za zistenie kategórie 2 sa považuje také zistenie, ktoré môže mať značný vplyv na bezpečnosť, a

▼ **M2**

— za zistenie kategórie 3 sa považuje také zistenie, ktoré môže mať veľký vplyv na bezpečnosť.

- 5.2. Pokyny ku kategorizácii zistení stanoví a uverejní EASA ako podrobný inštruktážny materiál, ktorý sa bude podľa potreby meniť a dopĺňať s cieľom zohľadniť významný vedecký a technický pokrok.

6. NÁSLEDNÉ OPATRENIA, KTORÉ TREBA VYKONAŤ

- 6.1. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 1.2, musí sa vyplniť osvedčenie o inšpekcii, ktoré obsahuje minimálne prvky ustanovené v dodatku 2, a po ukončení inšpekcie sa toto osvedčenie musí odovzdať veliacemu pilotovi lietadla alebo, ak nie je prítomný, členovi letovej posádky alebo najvyššiemu zástupcovi prevádzkovateľa, ktorý je prítomný v lietadle alebo v jeho blízkosti. Od príjemcu sa vyžiada podpísané potvrdenie o prijatí osvedčenia o inšpekcii, ktoré si ponechá inšpektor. Odmietnutie podpisu zo strany príjemcu sa zaznamená do dokumentu. EASA vytvorí a uverejní príslušné podrobné pokyny ako podrobný inštrukčný materiál.

- 6.2. Na základe kategorizácie zistení boli vymedzené určité následné opatrenia. Vzťahy medzi kategóriou zistení a výslednými opatreniami, ktoré treba vykonať, sa uvádzajú v triede opatrení a EASA ich ustanoví a zverejní ako podrobný inštrukčný materiál.

- 6.3. Opatrenie triedy 1: Toto opatrenie pozostáva z poskytnutia informácií o výsledkoch inšpekcie SAFA na odbavovacej ploche veliacemu pilotovi lietadla alebo, ak nie je prítomný, inému členovi letovej posádky alebo najvyššiemu prítomnému zástupcovi prevádzkovateľa. Toto opatrenie pozostáva z ústneho poučenia a z doručenia osvedčenia o inšpekcii. Opatrenie triedy 1 sa vykoná po každej inšpekcii bez ohľadu na to, či boli uvedené nejaké zistenia, alebo nie.

- 6.4. Opatrenie triedy 2: Toto opatrenie pozostáva z:

1. písomnej komunikácie s príslušným prevádzkovateľom a obsahuje žiadosť o preukázanie vykonania nápravných opatrení a
2. písomnej komunikácie so zodpovedným štátom (štát prevádzkovateľa a/alebo registrácie) o riešení výsledkov inšpekcií vykonaných na lietadlách, ktoré sa prevádzkujú pod bezpečnostným dohľadom príslušného štátu. Komunikácia obsahuje, pokiaľ je to náležité, žiadosť o potvrdenie súhlasu s nápravnými opatreniami vykonanými na základe bodu 1.

Členské štáty poskytnú EASA mesačnú správu o stave následných opatrení, ktoré vykonali na základe inšpekcií na odbavovacej ploche.

Opatrenie triedy 2 sa vykonáva po inšpekciách, v ktorých sa našli zistenia kategórie 2 alebo kategórie 3.

EASA vytvorí a uverejní príslušné podrobné pokyny ako podrobný inštrukčný materiál.

- 6.5. Opatrenie triedy 3: Opatrenie triedy 3 sa vykonáva po inšpekcii, v ktorej sa našlo zistenie kategórie 3. Kvôli významu zistení kategórie 3, pokiaľ ide o ich potenciálny vplyv na bezpečnosť lietadla a jeho osadenstva, sa ustanovili tieto podtriedy:

1. trieda 3a – obmedzenie letovej prevádzky lietadla: príslušný orgán, ktorý vykonáva inšpekciu na odbavovacej ploche, dospeje k záveru, že v dôsledku nedostatkov zistených pri inšpekcii lietadlo môže štartovať len s určitými obmedzeniami;
2. trieda 3b – nápravné opatrenia pred letom: pri inšpekcii na odbavovacej ploche sa zistia nedostatky, ktoré vyžadujú nápravné opatrenie(-ia) pred plánovaným letom;
3. trieda 3c – národný orgán pre letectvo vykonávajúci inšpekciu uzemní lietadlo: lietadlo sa uzemní vtedy, keď po náleze zistenia kategórie 3 (veľký vplyv na bezpečnosť) príslušný orgán, ktorý vykonáva inšpekciu na odbavovacej ploche, nie je presvedčený o tom, že prevádzkovateľ lietadla pred odletom vykoná nápravné opatrenia na odstránenie nedostatkov, a tak je bezprostredne ohrozená bezpečnosť lietadla a jeho osadenstva. V takých prípadoch národný letecký orgán, ktorý vykonáva inšpekciu na odbavovacej ploche, uzemní lietadlo dovtedy, kým sa nebezpečenstvo neodstráni, a bezodkladne o tom

▼ M2

informuje príslušné orgány daného prevádzkovateľa a štátu, v ktorom je lietadlo registrované.

Opatrenia prijaté na základe odsekov 2 a 3 môžu zahŕňať neobchodný premiestňovací let na technickú základňu.

4. trieda 3d – okamžitý zákaz prevádzky: členský štát môže reagovať na bezprostredné a zřejmé ohrozenie bezpečnosti uložením zákazu prevádzky, ako to umožňujú príslušné zákony štátu alebo Spoločenstva.

▼ M2

Dodatok 1

Správa o inšpekcii SAFA na odbavovacej ploche



Národný letecký orgán (názov)

(Štát)

SAFA

Správa o inšpekcii na odbavovacej ploche

č.: _____

Zdroj: RI

Dátum: _____ Miesto: _____

Čas: _____

Prevádzkovateľ: _____ Číslo AOC: _____

Štát: _____ Druh prevádzky: _____

Trasa z: _____ Číslo letu: _____

Trasa do: _____ Číslo letu: _____

Prenajímajúci prevádzkovateľ*: _____ Štát prenajímateľa*: _____

* (ak je to vhodné)

Typ lietadla: _____ Registračné znaky: _____

Konfigurácia lietadla: _____ Číslo konštrukcie: _____

Letová posádka: Štát udeľujúci licenciu: _____

2. štát udeľujúci licenciu*: _____

* (ak je to vhodné)

Zistenia:

Kód / norma / odkaz / kategória / zistenie	Podrobný opis
---
---
---
---
---

Trieda prijatých opatrení:

Trieda prijatých opatrení:	Podrobný opis
<input type="checkbox"/> 3d Okamžitý zákaz prevádzky
<input type="checkbox"/> 3c Lietadlo uzemnené NAA vykonávajúcim inšpekciou
<input type="checkbox"/> 3b Nápravné opatrenia pred letom
<input type="checkbox"/> 3a Obmedzenie letovej prevádzky lietadla
<input type="checkbox"/> 2 Informovanie orgánu a prevádzkovateľa
<input type="checkbox"/> 1 Informovanie kapitána

Dodatočné informácie (ak existujú):

Mená alebo čísla inšpektorov:

— Táto správa obsahuje údaje o tom, čo sa pri tejto príležitosti zistilo, a nesmie sa vykladať ako rozhodnutie o tom, že lietadlo je schopné zamýšľaného letu.

— Údaje, ktoré sa predkladajú v tejto správe, môžu byť zmenené s cieľom zabezpečiť ich správne znenie pri vložení do databázy SAFA.

▼ M2

Národný letecký orgán (názov)

(Štát)

Kód položky	Overené	Poznámka
A. Pilotný priestor		
Všeobecné		
1. Všeobecný stav	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Núdzový východ	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Vybavenie	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
Dokumentácia		
4. Príručky	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5. Kontrolné zoznamy	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. Mapy pre rádiovú navigáciu	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>
7. Zoznam minimálneho vybavenia	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>
8. Osvedčenie o registrácii	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>
9. Certifikát hlučnosti (ak je to vhodné)	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>
10. AOC alebo rovnocenný doklad	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>
11. Povolenie rádiovkej stanice	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>
12. Osvedčenie o letovej spôsobilosti (C of A)	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
Údaje o lete		
13. Príprava na let	13 <input type="checkbox"/>	13 <input type="checkbox"/>
14. Hmotnosť a vyváženie	14 <input type="checkbox"/>	14 <input type="checkbox"/>
Bezpečnostné vybavenie		
15. Ručné hasiace prístroje	15 <input type="checkbox"/>	15 <input type="checkbox"/>
16. Záchranné vesty/plávacie zariadenia	16 <input type="checkbox"/>	16 <input type="checkbox"/>
17. Postroje	17 <input type="checkbox"/>	17 <input type="checkbox"/>
18. Kyslíkové zariadenia	18 <input type="checkbox"/>	18 <input type="checkbox"/>
19. Signalizačné svetlo	19 <input type="checkbox"/>	19 <input type="checkbox"/>
Letová posádka		
20. Licencia letovej posádky (preukaz spôsobilosti)	20 <input type="checkbox"/>	20 <input type="checkbox"/>
Palubný denník/Technický denník alebo rovnocenný dokument		
21. Palubný denník alebo rovnocenný dokument	21 <input type="checkbox"/>	21 <input type="checkbox"/>
22. Prepustenie z údržby	22 <input type="checkbox"/>	22 <input type="checkbox"/>
23. Informácie o poruchách a opravách (vrátane technického denníka)	23 <input type="checkbox"/>	23 <input type="checkbox"/>
24. Inšpekcia pred letom	24 <input type="checkbox"/>	24 <input type="checkbox"/>
B. Bezpečnosť/Kabína		
1. Všeobecný vnútorný stav	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Pôsobisko dohľadu nad kabínou a oddychový priestor posádky	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Vybavenie na prvú pomoc/Núdzové zdravotnícke vybavenie	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
4. Ručné hasiace prístroje	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5. Záchranné vesty/plávacie zariadenia	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. Stav bezpečnostných pásov a sedadiel	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>
7. Núdzový východ, osvetlenie a označenie, baterky	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>
8. Evakuačné sklzy/záchranné člny (ak sa vyžadujú), núdzový lokátor (ELT)	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>
9. Prívod kyslíka (palubná posádka a cestujúci)	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>
10. Bezpečnostné pokyny	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>
11. Členovia palubnej posádky	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>
12. Prístup k núdzovým východom	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
13. Bezpečnosť batožiny cestujúcich	13 <input type="checkbox"/>	13 <input type="checkbox"/>
14. Počet sedadiel	14 <input type="checkbox"/>	14 <input type="checkbox"/>

▼ M2

Kód položky	Overené	Poznámka
C. Stav lietadla		
1. Všeobecný vonkajší stav	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Dvere a prielezy	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Prvky letového riadenia	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
4. Kolesá, pneumatiky a brzdy	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5. Podvozkové lyžiny/plaváky	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. Podvozková šachta	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>
7. Zdroj energie a maják	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>
8. Lopatky dýchadla	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>
9. Vrtule, rotory (hlavné a chvostové)	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>
10. Viditeľné opravy	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>
11. Viditeľné neopravené poškodenia	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>
12. Netesnosti	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
D. Náklad		
1. Všeobecný stav nákladového priestoru	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Nebezpečný tovar	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Bezpečnosť nákladu na palube	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
E. Všeobecné		
1. Všeobecné	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>



Dodatok 2

Formulár osvedčenia o inšpekcii

Osvedčenie o inšpekcii					
Dátum:	Čas:	Miesto:			
Prevádzkovateľ:	Štát:	č. AOC:			
Trasa z:	Číslo letu:	Trasa do:	Číslo letu:		
Typ letu:	Prenajímajúci prevádzkovateľ:	Typ lietadla:	Konfigurácia lietadla:		
Štát prenajímateľa:	Registračný znak:	Číslo konštrukcie:			
Stav licencií letového personálu:	Potvrdenie o prijatí (*)				
	Názov:	Podpis:			
	Funkcia:				

Informácia vo voľnom formáte o inšpekcii NAA (logo, kontaktné údaje tel./fax/e-mail)

		Ove- rené	Poz- námka			Ove- rené	Poz- námka			Ove- rené	Poz- námka
A Pilotný priestor				Letová posádka				C Stav lietadla			
1 Všeobecný stav				20 Licencia letovej posádky				1 Všeobecný vonkajší stav			
2 Núdzový východ				Palubný denník/Technický denník alebo rovnocenný dokument			2 Dvere a prielezy				
3 Vybavenie				21 Palubný denník alebo rovnocenný dokument				3 Prvky letového riadenia			
Dokumentácia				22 Prepustenie z údržby				4 Kolesá, pneumatiky a brzdy			
4 Príručky				23 Informácie o poruchách a opravách (vrátane technického denníka)				5 Podvozok, lyžiny/plaváky			
5 Kontrolné zoznamy				24 Inšpekcia pred letom				6 Podvozková šachta			
6 Mapy pre rádiovú navigáciu				B Bezpečnosť/Kabína			7 Zdroj energie a maják				
7 Zoznam minimálneho vybavenia				1 Všeobecný vnútorný stav				8 Lopatky dýchadla			
8 Osvedčenie o registrácii				2 Pôsobisko dohľadu nad kabinou a oddychový priestor posádky				9 Vrtule, rotory (hlavné a chvostové)			
9 Certifikát hlučnosti (ak je to vhodné)				3 Vybavenie na prvú pomoc/Núdzové zdravotnícke vybavenie				10 Viditeľné opravy			
10 AOC alebo rovnocenný doklad				4 Ručné hasiace prístroje				11 Viditeľné neopravené poškodenia			
11 Povolenie rádiovkej stanice				5 Záchranné vesty/plávacie zariadenia				12 Netesnosti			
12 Osvedčenie o letovej spôsobilosti				6 Stav bezpečnostných pásov a sedadiel				D Náklad			
Údaje o lete				7 Núdzový východ, osvetlenie a označenie, baterky				1 Všeobecný stav nákladového priestoru			
13 Príprava na let				8 Evakuačné sklzy/záchranné člny (ak sa vyžadujú), núdzový lokátor (ELT)				2 Nebezpečný tovar			
14 Hmotnosť a vyváženie				9 Prívod kyslíka (palubná posádka a cestujúci)				3 Bezpečnosť nákladu na palube			
Bezpečnostné zariadenia				10 Bezpečnostné pokyny				E Všeobecné			
15 Ručné hasiace prístroje				11 Členovia palubnej posádky				1 Všeobecné			
16 Záchranné vesty/plávacie zariadenia				12 Prístup k núdzovým východom							
17 Postroje				13 Bezpečnosť batožiny cestujúcich							
18 Kyslíkové zariadenia				14 Počet sedadiel							
19 Signalizačné svetlo											
Prijaté opatrenie				Položka		Poznámka(-y)					
	3c Lietadlo uzemnené NAA vykonávajúcim inšpekciou										
	3b Nápravné opatrenia pred letom										
	3a Obmedzenie letovej prevádzky lietadla										
	2 Informovanie orgánu a prevádzkovateľa										
	1 Informovanie kapitána										
	0 Bez poznámok										
Podpis alebo číslo inšpektora(-ov)											

(*) Podpis ktoréhokoľvek člena posádky alebo iného zástupcu kontrolovaného prevádzkovateľa neznamená akceptovanie uvedených zistení, ale iba sa ním potvrdzuje, že lietadlo prešlo inšpekciou v termíne a na mieste vyznačenom v tomto doklade. Táto správa obsahuje údaje o tom, čo sa pri tejto príležitosti zistilo, a nesmie sa vykladať ako rozhodnutie o tom, že lietadlo je schopné zamýšľaného letu. Údaje, ktoré sa predkladajú v tejto správe, môžu byť zmenené s cieľom zabezpečiť ich správne znenie pri vložení do databázy SAFA.