

DIRECTIVAS

DIRECTIVA 2008/49/CE DE LA COMISIÓN

de 16 de abril de 2008

por la que se modifica el anexo II de la Directiva 2004/36/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a la realización de inspecciones en pista a las aeronaves que utilizan los aeropuertos de la Comunidad

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Vista la Directiva 2004/36/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, relativa a la seguridad de las aeronaves de terceros países que utilizan los aeropuertos de la Comunidad ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 12,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Directiva 2004/36/CE introduce un planteamiento armonizado de la aplicación efectiva de las normas de seguridad internacionales en el territorio de la Comunidad mediante la armonización de las normas y procedimientos de inspección en pista de las aeronaves de terceros países que aterricen en aeropuertos situados en los Estados miembros. Dispone que los Estados miembros deben realizar inspecciones en pista, conforme a un procedimiento armonizado, a las aeronaves de terceros países que aterricen en cualquiera de sus aeropuertos abiertos al tráfico aéreo internacional y participar en la recogida y el intercambio de información sobre las inspecciones en pista efectuadas.
- (2) Anteriormente, los Estados miembros podían cumplir en gran medida sus obligaciones derivadas de la Directiva 2004/36/CE mediante su participación voluntaria en el programa SAFA (*Safety Assessment of Foreign Aircraft* o programa de evaluación de la seguridad de las aeronaves extranjeras) puesto en marcha en 1996 por la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), cuya gestión se ha delegado a las Autoridades Aeronáuticas Conjuntas (AAC).
- (3) Desde el 1 de enero de 2007, el programa SAFA ha pasado a estar bajo competencia exclusiva de la Comunidad y ahora lo gestiona la Comisión, asistida por la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), conforme a lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 768/2006 de la Comisión, de 19 de mayo de 2006, que aplica la Direc-

tiva 2004/36/CE del Parlamento Europeo y el Consejo en lo relativo a la recogida y el intercambio de información sobre la seguridad de las aeronaves que utilicen los aeropuertos de la Comunidad y la gestión del sistema de información ⁽²⁾.

- (4) El programa SAFA deberá complementarse mediante medidas adecuadas destinadas a garantizar unas normas comunes para la realización de las inspecciones en pista, como un manual para inspecciones en pista.
- (5) El anexo II de la Directiva 2004/36/CE contiene solo criterios muy generales, ya que, en el momento de su adopción, se estaban publicando directrices técnicas y procedimientos detallados, que posteriormente eran aplicados con carácter voluntario por los Estados de la CEAC participantes en el programa SAFA, y que eran actualizados periódicamente por las AAC.
- (6) A la vista de la transferencia del programa SAFA a la Comunidad y de la mayor importancia que la Comisión atribuye a los resultados de las inspecciones en pista llevadas a cabo en aplicación del programa SAFA a la hora de tomar sus decisiones relativas a la inclusión de compañías aéreas en la lista de compañías aéreas prohibidas en la Comunidad, establecida con arreglo al Reglamento (CE) n° 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2005, relativo al establecimiento de una lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Comunidad y a la información que deben recibir los pasajeros aéreos sobre la identidad de la compañía operadora, y por el que se deroga el artículo 9 de la Directiva 2004/36/CE, se considera necesario especificar los elementos principales del manual para la realización de inspecciones en pista.
- (7) Los elementos principales del manual constituyen las normas fundamentales para la realización eficaz de las inspecciones en pista y, por consiguiente, deberían incluirse cuanto antes en el anexo II de la Directiva 2004/36/CE, que establece el procedimiento para la realización de las inspecciones en pista, en especial una vez que el programa SAFA ha sido transferido a la competencia comunitaria.

⁽¹⁾ DO L 143 de 30.4.2004, p. 76. Directiva modificada por el Reglamento (CE) n° 2111/2005 (DO L 344 de 27.12.2005, p. 15).

⁽²⁾ DO L 134 de 20.5.2006, p. 16.

- (8) La AESA ha presentado una propuesta para modificar el anexo II de la Directiva 2004/36/CE, conforme a lo dispuesto en el artículo 4, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 768/2006.
- (9) Procede, por tanto, modificar la Directiva 2004/36/CE en consecuencia.
- (10) Las medidas contempladas en la presente Directiva se ajustan al dictamen del Comité del artículo 12 del Reglamento (CEE) n° 3922/91 del Consejo ⁽¹⁾.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Modificación de la Directiva 2004/36/CE

El anexo II de la Directiva 2004/36/CE se sustituye por el texto del anexo de la presente Directiva.

Artículo 2

Documentación orientativa

Cuando la Agencia Europea de Seguridad Aérea elabore la documentación orientativa a la que se refiere el anexo de la presente Directiva, que han de aplicar los Estados miembros, deberá establecer un procedimiento transparente para consultar a los Estados miembros, inspirándose en la experiencia con que cuentan las autoridades aeronáuticas reguladoras de los Estados miembros y haciendo que participen, siempre que sea necesario, expertos competentes de partes interesadas relacionadas. Para ello, podrá crear un grupo de trabajo.

Artículo 3

Incorporación al Derecho nacional

Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar seis meses después de su entrada en vigor.

Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

Artículo 4

Entrada en vigor

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

Artículo 5

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 16 de abril de 2008.

Por la Comisión
Jacques BARROT
Vicepresidente

⁽¹⁾ DO L 373 de 31.12.1991, p. 4. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 79 de 19.3.2008, p. 1).

ANEXO

«ANEXO II

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

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

2. CUALIFICACIÓN DE LOS INSPECTORES

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

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

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

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

2.3.2. Requisitos en materia de formación

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

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

2.3.3. Requisitos para mantener la validez de la cualificación

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

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

2.3.4. Documentación orientativa

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

2.4. Organizaciones de formación SAFA

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

Una organización tercera podrá:

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

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

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

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

2.4.5. Los Estados miembros garantizarán que los programas de formación de sus autoridades competentes y/o sus sistemas de evaluación de las organizaciones de formación terceras se modifiquen convenientemente para reflejar cualquier recomendación formulada en el marco de las inspecciones de normalización llevadas a cabo por la AESA de conformidad con los métodos de trabajo contemplados en el Reglamento (CE) nº 736/2006 de la Comisión ⁽¹⁾.

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

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

2.5. Inspectores principales

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

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

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

⁽¹⁾ DO L 129 de 17.5.2006, p. 10.

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

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

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

2.6. Medidas transitorias

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

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

3. NORMAS

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

4. PROCEDIMIENTO DE INSPECCIÓN

Elementos de la lista de comprobación

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

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

Orientaciones detalladas SAFA

4.3. Para cada elemento de inspección de la lista de comprobación del Informe de Inspección en Pista SAFA se establecerá una descripción detallada en la que se especifiquen el alcance y el método de la inspección. Además, se hará referencia a los requisitos pertinentes de los anexos de la OACI. La AESA elaborará y publicará estos elementos como documentación orientativa detallada, que se modificará cuando sea preciso para reflejar las últimas normas aplicables.

Inclusión de los informes en la base de datos centralizada SAFA

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

5. Categorización de las constataciones

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

— una constatación de la categoría 1 será aquella que se considera que tiene una influencia poco importante en la seguridad,

— una constatación de la categoría 2 será aquella que puede tener una influencia importante en la seguridad, y

— una constatación de la categoría 3 será aquella que puede tener una influencia fundamental en la seguridad.

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

6. MEDIDAS DE SEGUIMIENTO

- 6.1. No obstante lo dispuesto en el punto 1.2, deberá rellenarse una prueba de inspección que incluya como mínimo los elementos que figuran en el apéndice 2, una copia de la cual se entregará al piloto al mando de la aeronave o, en su ausencia, a un miembro de la tripulación de vuelo o al más alto representante del operador que se encuentre a bordo o en las inmediaciones de la aeronave una vez terminada la inspección SAFA. El inspector solicitará al receptor un acuse de recibo firmado de la prueba de la inspección y lo conservará. La negativa del receptor a firmar deberá consignarse en el documento. La AESA elaborará y publicará las correspondientes instrucciones detalladas como documentación orientativa detallada.
- 6.2. Basándose en la forma en que se han categorizado las constataciones, se han definido determinadas medidas de seguimiento. Las relaciones entre la categoría de las constataciones y las consiguientes medidas que se deben adoptar se presentan en la clase de actuaciones y la AESA las elaborará y publicará como documentación orientativa detallada.
- 6.3. Clase de actuación 1: Esta actuación consiste en facilitar información sobre los resultados de la inspección en pista SAFA al piloto al mando de la aeronave o, en su ausencia, a otro miembro de la tripulación de vuelo o al más alto representante del operador que se encuentre presente. Esta actuación consiste en una información oral de los resultados de la inspección y en la entrega de la prueba de la inspección. Después de cada inspección deberá realizarse una actuación de clase 1, independientemente de que se hayan encontrado o no elementos para constatar.

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

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

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

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

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

- 6.5. Clase de actuación 3: Cada vez que en una inspección se hayan realizado constataciones de la categoría 3 tendrá que adoptarse una actuación de clase 3. Habida cuenta de la importancia de las constataciones de la categoría 3 por su posible influencia en la seguridad de la aeronave y sus ocupantes, se han establecido las siguientes subclases:

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

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

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

Apéndice 1

Informe de inspección en pista SAFA



Autoridad Aeronáutica Nacional (*denominación*)

(*Estado*)

SAFA

Informe de inspección en pista

Nº _____

Fuente: RI (*Ramp Inspection*)
 Fecha: _____ Lugar: _____
 Hora local: _____

Operador: _____ Número COA: _____
 Estado: _____ Tipo de operación: _____

Ruta de: _____ Nº de vuelo: _____
 Ruta a: _____ Nº de vuelo: _____

Fletado por el operador*: _____ Estado del fletador*: _____
 * (*si procede*)

Tipo de aeronave: _____ Matrícula: _____
 Configuración de la aeronave: _____ Nº de construcción: _____

Triplulación de vuelo: _____
 Estado que otorga la licencia: _____
 2º Estado que otorga la licencia*: _____
 * (*si procede*)

Constataciones:

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

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

Información complementaria, si procede:

Nombres o números de los inspectores:

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

Autoridad Aeronáutica Nacional (denominación)
(Estado)

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

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

Apéndice 2

Formulario de la prueba de inspección

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