

DIRECTIVA 2004/36/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**de 21 de Abril de 2004****relativa à segurança das aeronaves de países terceiros que utilizem aeroportos comunitários**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA
UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,
nomeadamente o n.º 2 do artigo 80.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social
Europeu ⁽²⁾,

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽³⁾, à luz
do projecto comum aprovado pelo Comité de Conciliação em
26 de fevereiro de 2004,

Considerando o seguinte:

- (1) A resolução sobre a catástrofe aérea ocorrida ao largo da costa da República Dominicana, aprovada pelo Parlamento Europeu em 15 de Fevereiro de 1996 ⁽⁴⁾, salienta a necessidade de a Comunidade adoptar uma posição mais activa e desenvolver uma estratégia para aumentar a segurança dos seus cidadãos que viajam de avião ou vivem perto de aeroportos.
- (2) A Comissão apresentou uma comunicação ao Parlamento Europeu e ao Conselho intitulada «Definição de uma Estratégia Comunitária para a Melhoria da Segurança da Aviação».
- (3) A referida comunicação indica claramente que a segurança pode ser efectivamente melhorada se se garantir que as aeronaves cumprem plenamente as normas de

segurança internacionais constantes dos anexos à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 7 de Dezembro de 1944 («Convenção de Chicago»).

- (4) A fim de estabelecer e manter um nível elevado e uniforme de segurança da aviação civil na Europa, deverá adoptar-se uma abordagem harmonizada da aplicação efectiva das normas internacionais de segurança na Comunidade. Para esse efeito, torna-se necessário harmonizar as regras e os procedimentos das inspecções nas plataformas de estacionamento efectuadas às aeronaves de países terceiros que aterram em aeroportos situados nos Estados-Membros.
- (5) Uma harmonização das posições dos Estados-Membros no que respeita ao cumprimento efectivo das normas internacionais de segurança evitará distorções da concorrência. Uma atitude comum em relação às aeronaves de países terceiros que não respeitem as normas de segurança internacionais reverterá a favor da posição dos Estados-Membros.
- (6) As aeronaves que aterrem em aeroportos situados nos Estados-Membros serão sujeitas a inspecção sempre que existam suspeitas de incumprimento das normas de segurança internacionais.
- (7) Mesmo na ausência de qualquer suspeita particular, as inspecções também podem ser efectuadas de acordo com um procedimento de inspecções aleatórias às aeronaves, desde que seja respeitado o direito comunitário e internacional. Em especial, essas inspecções devem ser efectuadas de um modo não discriminatório.
- (8) As inspecções poderão ser intensificadas no caso de aeronaves nas quais já tenham sido anteriormente e por diversas vezes detectadas deficiências ou de aeronaves pertencentes a companhias aéreas cujas aeronaves tenham frequentemente atraído as atenções.
- (9) As informações recolhidas em cada Estado-Membro devem ser postas à disposição dos outros Estados-Membros e da Comissão, a fim de garantir uma verificação, tão eficaz quanto possível, do cumprimento das normas de segurança internacionais pelas aeronaves de países terceiros.

⁽¹⁾ JO C 103 E de 30.4.2002, p. 351.

⁽²⁾ JO C 241 de 7.10.2002, p. 33.

⁽³⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 3 de Setembro de 2002 (JO C 272 E de 13.11.2003, p. 343), posição comum do Conselho de 13 de Junho de 2003 (JO C 233 E de 30.9.2003, p. 12), posição do Parlamento Europeu de 9 de Outubro de 2003 (ainda não publicada no Jornal Oficial). Resolução legislativa do Parlamento Europeu de 1 de Abril de 2004 e Decisão do Conselho de 30 de Março de 2004.

⁽⁴⁾ JO C 65 de 4.3.1996, p. 172.

- (10) Por estas razões, é necessário estabelecer, a nível comunitário, um procedimento de avaliação das aeronaves de países terceiros e os correspondentes mecanismos de cooperação entre as autoridades competentes dos Estados-Membros, a fim de proceder ao intercâmbio de informações.
- (11) A natureza sensível das informações relacionadas com a segurança exige que os Estados-Membros tomem as medidas necessárias, nos termos da respectiva legislação nacional, para garantir a devida confidencialidade das informações recebidas.
- (12) Sem prejuízo do direito do público a aceder aos documentos da Comissão, previsto no Regulamento (CE) n.º 1049/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de Maio de 2001, relativo ao acesso do público aos documentos do Parlamento Europeu, do Conselho e da Comissão ⁽¹⁾, esta deverá adoptar medidas para a divulgação dessa informação às partes interessadas, bem como sobre as condições a que está sujeita.
- (13) Quando as deficiências identificadas constituam claramente um risco para a segurança, as aeronaves em relação às quais seja necessária essa acção correctiva devem ser imobilizadas até ter sido rectificado o incumprimento das normas de segurança internacionais.
- (14) As instalações do aeroporto em que tenha lugar a inspecção podem ter características que obriguem a autoridade competente a autorizar a aeronave a dirigir-se a um aeroporto apropriado, desde que estejam reunidas condições para que essa transferência se efectue em condições de segurança.
- (15) Para desempenhar as funções que lhe incumbem nos termos da presente directiva, a Comissão deverá ser assistida pelo comité instituído pelo artigo 12.º do Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho, de 16 de Dezembro de 1991, relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no sector da aviação civil ⁽²⁾.
- (16) As medidas necessárias à execução da presente directiva serão aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ⁽³⁾.
- (17) A Comissão deve colocar à disposição do Comité instituído pelo artigo 12.º do Regulamento (CEE) n.º 3922/91 as estatísticas e informações reunidas em cumprimento de outras medidas comunitárias relativas a incidentes específicos que possam ser importantes para revelar deficiências que representem um perigo para a segurança da aviação civil.
- (18) É necessário ter em conta a cooperação e o intercâmbio de informações verificados no âmbito da organização das Autoridades Comuns da Aviação (JAA) e da Conferência Europeia da Aviação Civil (CEAC). Além disso, devem utilizar-se tanto quanto possível as competências existentes em matéria de procedimentos de avaliação da segurança de aeronaves estrangeiras (SAFA).
- (19) Na política de segurança da aviação civil, deverá ser tido em conta o papel da Agência Europeia da Segurança Aérea (EASA), nomeadamente no que diz respeito à criação de procedimentos destinados a estabelecer e manter um nível elevado e uniforme de segurança da aviação civil na Europa.
- (20) Numa Declaração Conjunta dos Ministros dos Negócios Estrangeiros dos dois países, o Reino de Espanha e o Reino Unido acordaram, em 2 de Dezembro de 1987, em Londres, em disposições tendentes à intensificação da cooperação em matéria de utilização do aeroporto de Gibraltar que, todavia, ainda não começaram a ser aplicadas,

APROVARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

Âmbito e objectivo

1. No contexto da estratégia global da Comunidade para garantir e manter um nível de segurança da aviação civil elevado e uniforme em toda a Europa, a presente directiva introduz uma abordagem harmonizada para o cumprimento efectivo das normas internacionais de segurança na Comunidade, através da harmonização das regras e dos procedimentos das inspecções nas plataformas de estacionamento de aeronaves de países terceiros que aterrem em aeroportos situados nos Estados-Membros.

2. A presente directiva não prejudica o direito de os Estados-Membros efectuarem inspecções não abrangidas pelo seu âmbito de aplicação, e de imobilizarem, proibirem ou sujeitarem a determinadas condições as aeronaves que aterrem nos seus aeroportos, de acordo com o direito comunitário e internacional.

⁽¹⁾ JO L 145 de 31.5.2001, p. 43.

⁽²⁾ JO L 373 de 31.12.1991, p. 4. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1592/2002 do Parlamento europeu e do Conselho (JO L 240 de 7.9.2002, p.1).

⁽³⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23 (Rectificação: JO L 269 de 19.10.1999, p. 45).

3. Ficam excluídas do âmbito de aplicação da presente directiva as aeronaves de Estado, tal como definidas na Convenção de Chicago, e as aeronaves com um peso máximo à descolagem inferior a 5 700 kg que não estejam envolvidas em operações comerciais de transporte aéreo.

4. A aplicação da presente directiva ao aeroporto de Gibraltar não prejudica as posições jurídicas do Reino de Espanha e do Reino Unido no que se refere ao litígio relativo à sua soberania sobre o território em que aquele aeroporto se situa.

5. A aplicação da presente directiva ao aeroporto de Gibraltar fica suspensa até à data de aplicação do regime constante da Declaração Conjunta dos Ministros dos Negócios Estrangeiros do Reino de Espanha e do Reino Unido de 2 de Dezembro de 1987. Os Governos de Espanha e do Reino Unido devem informar o Conselho da referida data de aplicação.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

- a) «Imobilização», a proibição formal de descolagem de uma aeronave do aeroporto e a tomada de todas as medidas necessárias para esse efeito;
- b) «Normas de segurança internacionais», as normas de segurança contidas na Convenção de Chicago e nos respectivos anexos em vigor no momento da inspecção;
- c) «Inspeção na plataforma de estacionamento», a inspecção das aeronaves de países terceiros nos termos do Anexo II;
- d) «Aeronave de país terceiro», uma aeronave que não é utilizada ou explorada sob o controlo da autoridade competente de um Estado-Membro.

Artigo 3.º

Recolha de informações

Os Estados-Membros devem criar um mecanismo destinado a recolher todas as informações consideradas úteis para a realização do objectivo definido no artigo 1.º, incluindo:

- a) Informações de segurança importantes, acessíveis, em especial, através de:
 - relatórios dos pilotos,

- relatórios dos organismos de manutenção,
- relatórios de incidentes,
- outros organismos, independentes das autoridades competentes dos Estados-Membros,
- queixas;

- b) Informações sobre acções subsequentes a uma inspecção na plataforma de estacionamento, nomeadamente:

- aeronaves imobilizadas,
- proibição de entrada no Estado-Membro da aeronave ou do operador,
- medidas de correcção necessárias,
- contactos com a autoridade competente do operador;

- c) Informação subsequente relativa ao operador, nomeadamente:

- medidas de correcção aplicadas,
- recorrência de discrepâncias.

Estas informações devem ser registadas num formulário de relatório-tipo que contenha os elementos descritos, conforme previsto no Anexo I.

Artigo 4.º

Inspeção na plataforma de estacionamento

1. Cada Estado-Membro deve tomar as medidas necessárias para garantir que as aeronaves de países terceiros em relação às quais existam suspeitas de incumprimento das normas de segurança internacionais e que aterrem num dos seus aeroportos abertos ao tráfego aéreo internacional sejam sujeitas a inspecção na plataforma de estacionamento. Na aplicação destes procedimentos, a autoridade competente deve prestar especial atenção às aeronaves:

- em relação às quais tenham recebido informações que indiquem uma manutenção deficiente ou defeitos ou danos óbvios;
- que tenham sido detectadas a realizar manobras anómalas após a sua entrada no espaço aéreo de um Estado-Membro, suscitando por esse facto sérias apreensões em matéria de segurança;

- que tenham sido anteriormente sujeitas a inspecção na plataforma de estacionamento em que tenham sido detectadas deficiências que tenham suscitado sérias apreensões quanto ao cumprimento das normas de segurança internacionais e sempre que o Estado-Membro receie que as deficiências possam não ter sido corrigidas;
- em relação às quais haja provas de que as autoridades competentes do país de registo nem sempre procedam aos controlos de segurança adequados; ou
- cujo operador suscite apreensões, decorrentes das informações recolhidas nos termos do artigo 3.º, ou sempre que tenham sido detectadas deficiências numa inspecção na plataforma de estacionamento efectuada noutra aeronave utilizada pelo mesmo operador.

2. Os Estados-Membros podem estabelecer regras no sentido de realizar inspecções na plataforma de estacionamento segundo um processo aleatório sem que existam suspeitas particulares, desde que essas regras cumpram o direito comunitário e internacional. Essas inspecções não deverão, porém, ser efectuadas de forma discriminatória.

3. Os Estados-Membros devem garantir a execução de inspecções adequadas na plataforma de estacionamento e de outras medidas de vigilância decididas nos termos do n.º 3 do artigo 8.º.

4. A inspecção na plataforma de estacionamento deve ser realizada nos termos do Anexo II, utilizando um formulário de relatório de inspecção na plataforma de estacionamento que inclua, pelo menos, os elementos enumerados no formulário constante desse mesmo Anexo II. Após a conclusão da inspecção na plataforma de estacionamento, o comandante da aeronave, ou o representante do operador desta última, deve ser informado dos resultados da inspecção na plataforma de estacionamento e, se tiverem sido detectadas deficiências significativas, o relatório será enviado ao operador da aeronave e às autoridades competentes responsáveis.

5. Ao realizar uma inspecção na plataforma de estacionamento ao abrigo da presente directiva, a autoridade competente responsável envidará todos os esforços para evitar um atraso excessivo à aeronave inspeccionada.

Artigo 5.º

Intercâmbio de informações

1. As autoridades competentes dos Estados-Membros devem participar num intercâmbio de informações. Essas informações devem, a pedido da autoridade competente, incluir uma lista dos aeroportos do Estado-Membro em causa abertos ao tráfego internacional, com a indicação, por ano civil, do número de inspecções na plataforma de estacionamento efectuadas e do número de movimentos de aeronaves de países terceiros em cada aeroporto dessa lista.

2. Todos os relatórios-tipo referidos no artigo 3.º e os relatórios de inspecção na plataforma de estacionamento mencionados no n.º 4 do artigo 4.º devem ser rapidamente colocados à disposição da Comissão e, a seu pedido, das autoridades competentes dos Estados-Membros e da Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA).

3. Sempre que um relatório-tipo revelar a existência de um risco potencial para a segurança ou um relatório de inspecção na plataforma de estacionamento revelar que uma determinada aeronave não cumpre as normas de segurança internacionais e é uma ameaça potencial para a segurança, esse relatório será enviado sem demora a cada uma das autoridades competentes dos Estados-Membros e à Comissão.

Artigo 6.º

Protecção e divulgação das informações

1. Nos termos da sua legislação nacional, os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para garantir a confidencialidade adequada das informações por eles recebidas em aplicação do artigo 5.º e devem utilizá-las exclusivamente para efeitos da presente directiva.

2. A Comissão deve publicar anualmente um relatório de informação agregada acessível ao público e às partes interessadas do sector, que conterá uma análise de todas as informações recebidas nos termos do artigo 5.º. Essa análise será simples, compreensível e indicará se existe um mais elevado risco de segurança para os passageiros de transportes aéreos. Na mesma análise, será suprimida a identificação da fonte das informações.

3. Sem prejuízo do direito de acesso do público aos documentos da Comissão previsto no Regulamento (CE) n.º 1049/2001, a Comissão deve aprovar, por iniciativa própria e nos termos do n.º 2 do artigo 10.º, medidas relativas à divulgação das informações referidas no n.º 1 às partes interessadas, e das condições conexas. Essas medidas, que podem ser gerais ou individuais, devem basear-se na necessidade:

- de fornecer às pessoas e organizações a informação de que necessitam para aumentarem a segurança na aviação civil,

- de limitar a divulgação da informação ao estritamente necessário para os fins dos seus utilizadores, para se assegurar a confidencialidade adequada dessas informações.

4. Sempre que as informações relativas a deficiências de aeronaves forem fornecidas voluntariamente, deve ser suprimida a identificação da fonte dessas informações, nos relatórios sobre as inspecções na plataforma de estacionamento mencionados no n.º 4 do artigo 5.º.

*Artigo 7.º***Imobilização de aeronaves**

1. Sempre que o incumprimento das normas de segurança internacionais represente claramente um risco para a segurança do voo, devem ser tomadas medidas pelo operador da aeronave para corrigir as deficiências antes do voo. Se a autoridade competente que tenha procedido à inspecção na plataforma de estacionamento não estiver segura de que serão tomadas medidas de correcção antes do voo, imobilizará a aeronave até que esse risco seja eliminado e informará imediatamente as autoridades competentes do operador em causa e do Estado de registo da aeronave.

2. A autoridade competente do Estado-Membro que tenha procedido à inspecção pode, em coordenação com o Estado responsável pela exploração da aeronave em causa ou com o Estado de registo dessa aeronave, estabelecer as condições em que a aeronave poderá voar com destino a um aeroporto em que essas deficiências possam ser corrigidas. Se a deficiência afectar a validade do Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave, a imobilização só poderá ser levantada se o operador obtiver licença do Estado ou Estados que irão ser sobrevoados durante esse voo.

*Artigo 8.º***Melhoria da segurança e medidas de execução**

1. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão as medidas operacionais tomadas em cumprimento dos requisitos dos artigos 3.º, 4.º e 5.º.

2. Com base nas informações recolhidas ao abrigo do n.º 1, a Comissão pode adoptar, nos termos do n.º 2 do artigo 10.º, qualquer medida adequada para facilitar a execução dos artigos 3.º, 4.º e 5.º, nomeadamente:

- estabelecer uma lista das informações a recolher;
- especificar o conteúdo das inspecções na plataforma de estacionamento e os respectivos procedimentos;
- definir o sistema de armazenagem e divulgação de dados;
- criar ou apoiar organismos encarregados da gestão ou exploração dos instrumentos necessários para a recolha e intercâmbio de informações.

3. Com base nas informações recebidas ao abrigo dos artigos 3.º, 4.º e 5.º e nos termos do n.º 2 do artigo 10.º, pode ser tomada uma decisão sobre a realização da devida inspecção na plataforma de estacionamento e a adopção de outras medidas de vigilância, nomeadamente em relação a um determinado operador ou aos operadores de um determinado país terceiro, até que a autoridade competente desse país terceiro adopte medidas de correcção satisfatórias.

4. A Comissão pode tomar quaisquer medidas adequadas de cooperação com países terceiros ou para os ajudar a melhorar as suas capacidades de supervisão da segurança aérea.

*Artigo 9.º***Imposição de uma proibição ou de condições de exploração**

Se um Estado-Membro decidir proibir ou impor condições à actividade de um determinado operador ou operadores de um país terceiro específico a partir dos seus aeroportos, até que a autoridade competente desse país terceiro adopte medidas de correcção satisfatórias:

- a) Esse Estado-Membro notificará a Comissão das medidas tomadas e a Comissão transmitirá essa informação aos outros Estados-Membros;
- b) A Comissão pode, nos termos do n.º 3 do artigo 10.º, emitir recomendações e tomar as medidas que considere necessárias; pode ainda alargar as medidas notificadas ao abrigo da alínea a) a toda a Comunidade, na sequência de uma proposta apresentada nos termos do n.º 2 do artigo 10.º.

*Artigo 10.º***Comité**

1. A Comissão é assistida pelo Comité instituído pelo artigo 12.º do Regulamento (CEE) n.º 3922/91.

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo em conta o disposto no seu artigo 8.º.

O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE do Conselho é de três meses.

3. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 3.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo em conta o disposto no seu artigo 8.º.

4. O Comité aprovará o seu regulamento interno.

5. O Comité pode, além disso, ser consultado pela Comissão sobre qualquer outra questão relativa à aplicação da presente directiva.

Artigo 11.º

Transposição

Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva o mais tardar em de 30 de Abril de 2006 e informar imediatamente a Comissão desse facto.

Quando os Estados-Membros adoptarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser dela acompanhadas aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão estabelecidas pelos Estados-Membros.

Artigo 12.º

Alteração dos Anexos

Os Anexos da presente directiva podem ser alterados nos termos do n.º 2 do artigo 10.º.

Artigo 13.º

Relatório

O mais tardar em de 30 de Abril de 2008, a Comissão deve apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação da presente directiva, sobretudo acerca da aplicação do artigo 9.º, que terá em conta, designadamente, a evolução da situação na Comunidade e nas instâncias internacionais. Esse relatório pode ser acompanhado de propostas de revisão da presente directiva.

Artigo 14.º

Entrada em vigor

A presente directiva entra em vigor no dia da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 15.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Estrasburgo, em 21 de Abril de 2004.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

P. COX

Pelo Conselho

O Presidente

D. ROCHE

ANEXO I

Autoridade Aeronáutica Nacional (*Denominação*)(*País*)

SAFA

Relatório-Tipo

¹ N.º _____² Fonte: SR³ Data: _ _ _ _ _⁴ Local: _ _ _ _ _⁵ (Não utilizado)⁶ Transp.aérea: _ _ _ _ _⁷ N.º COA⁸ País: _ _ _ _ _⁹ Rota: de _ _ _ _ _¹⁰ N.º do voo: _ _ _ _ _¹¹ Rota: para _ _ _ _ _¹² N.º do voo: _ _ _ _ _¹³ Afretado pela transp. aérea (*) _ _ _ _ _¹⁴ País do afretador: _ _ _ _ _

* (quando aplicável)

¹⁵ Tipo de aeronave _ _ _ _ _¹⁶ Marca de registo _ _ _ _ _¹⁷ N.º de construção _ _ _ _ _¹⁸ Tripulação do voo: País de emissão das licenças: _ _ _ _ _¹⁹ Observações:

.....

.....

.....

.....

²⁰ Medidas tomadas:

.....

.....

.....

.....

²¹ (Não utilizado)²² Nome do coordenador nacional _ _ _ _ _²³ Assinatura _ _ _ _ _

ANEXO II

- I. A inspeção na plataforma de estacionamento deve abranger total ou parcialmente os seguintes aspectos, em função do tempo disponível:
1. Verificação da existência e validade dos documentos necessários para voos internacionais, como por exemplo: certificado de registo, diário de bordo, certificado de aeronavegabilidade, licenças da tripulação, licença de rádio, lista de passageiros e de carga, ...
 2. Verificação da conformidade da composição e qualificações da tripulação com as exigências dos Anexos 1 e 6 da Convenção de Chicago (anexos da ICAO).
 3. Verificação da documentação operacional (dados do voo, plano operacional de voo, diário técnico) e das preparações de voo necessárias para demonstrar que o voo foi preparado nos termos do Anexo 6 da ICAO.
 4. Verificação da existência e do estado dos elementos necessários para a navegação internacional, nos termos do Anexo 6 da ICAO:
 - certificado de transportadora aérea,
 - certificados de ruído e de emissões,
 - manual operacional (incluindo a lista de equipamentos mínimos) e manual de voo,
 - equipamento de segurança,
 - equipamento de segurança da cabina,
 - equipamento necessário para esse voo específico, incluindo equipamentos de comunicações de rádio e de radionavegação
 - registadores de dados de voo.
 5. Verificação da permanente conformidade do estado da aeronave e do respectivo equipamento (incluindo danos e reparações) com as normas do Anexo 8 da ICAO.
- II. Após a inspeção na plataforma de estacionamento, deve ser elaborado um relatório dessa inspeção que inclua a informação-tipo geral referida supra uma lista dos elementos verificados, com indicação de qualquer deficiência que tenha sido observada em relação a cada um dos elementos ou, se necessário, de eventuais observações.



Autoridade Aeronáutica Nacional (*Denominação*)

(*País*)

SAFA

Relatório de Inspeção na Plataforma de Estacionamento

¹ N.º _____

² Fonte: RI

³ Data: _____

⁴ Local: _____

⁵ Hora local: ____:____

⁶ Transp.aérea: _____

⁷ N.º COA: _____

⁸ País: _____

⁹ Rota: de _____

¹⁰ N.º do voo: _____

¹¹ Rota: para _____

¹² N.º do voo: _____

¹³ Afretado pela transp. aérea* ____

¹⁴ País do afretador: _____

* (quando aplicável)

¹⁵ Tipo de aeronave _____

¹⁶ Marca de registo _____

¹⁷ N.º de construção _____

¹⁸ Tripulação do voo: País de emissão das licenças: _____

¹⁹ Observações:

Código / Std / Observações

____ —
 ____ —
 ____ —
 ____ —

²⁰ Medidas tomadas:

.....

²¹ Nomes dos inspectores:

O presente relatório fornece uma indicação dos elementos apurados no momento da inspecção, não devendo ser considerado como uma prova de que a aeronave se encontra apta para efectuar o voo em causa.

²² Nome do coordenador nacional

²³ Assinatura

Autoridade Aeronáutica Nacional (*Denominação*)

(País)

Elemento	Verificado	Observação
A. Cabina de voo		
Aspectos gerais		
1. Estado geral	1	1
2. Saídas de emergência	2	2
3. Equipamento	3	3
Documentação		
4. Manuais	4	4
5. Listas de verificação	5	5
6. Cartas de radionavegação	6	6
7. Lista de equipamentos mínimos	7	7
8. Certificado de registo	8	8
9. Certificado de ruído (quando aplicável)	9	9
10. COA ou equivalente	10	10
11. Licença de rádio	11	11
12. Certificado de aeronavegabilidade	12	12
Dados do voo		
13. Plano operacional de voo	13	13
14. Distribuição da carga	14	14
Equipamento de segurança	3	3
15. Extintores portáteis	15	15
16. Coletes salva-vidas / dispositivos de flutuação	16	16
17. Cintos de ombros	17	17
18. Equipamento de oxigénio	18	18
19. Luz-relâmpago	19	19
Tripulação do voo		
20. Tripulação do voo	20	20
Diário de bordo da viagem/ diário técnico ou equivalente		
21. Diário de bordo da viagem	21	21
22. Ficha de manutenção	22	22
23. Correção de defeito adiada	23	23
24. Inspeção antes do voo	24	24

Elemento	Verificado	Observação
B. Segurança / Cabina		
1. Estado interior geral	1	1
2. Lugar dos assistentes de bordo	2	2
3. Estojo de primeiros socorros / estojo médico de emergência	3	3
4. Extintores portáteis	4	4
5. Coletes salva-vidas / dispositivos de flutuação	5	5
6. Cintos de segurança	6	6
7. Saídas, iluminação e sinalização de emergência, lanternas	7	7
8. Rampas de emergência / Barcos salva-vidas (conforme necessário)	8	8
9. Fontes de oxigénio (tripulação e passageiros)	9	9
10. Instruções de segurança	10	10
11. Número suficiente de membros da tripulação de cabina	11	11
12. Acesso às saídas de emergência	12	12
13. Segurança das bagagens dos passageiros	13	13
14. Número de lugares suficiente	14	14
C. Estado da aeronave		
1. Estado exterior geral	1	1
2. Portas e fechos	2	2
3. Comandos de voo	3	3
4. Rodas e pneus	4	4
5. Trem de aterragem	5	5
6. Poço da roda	6	6
7. Tuberias de admissão e de escape	7	7
8. Pás dos ventiladores	8	8
9. Hélices	9	9
10. Reparações aparentes	10	10
11. Danos aparentes por reparar	11	11
12. Fugas	12	12
D. Carga		
1. Estado geral do porão de carga	1	1
2. Mercadorias perigosas	2	2
3. Segurança da carga a bordo	3	3