

32004L0036

L 143/76

JURNALUL OFICIAL AL UNIUNII EUROPENE

30.4.2004

**DIRECTIVA 2004/36/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI
din 21 aprilie 2004
privind siguranța aeronavelor țărilor terțe care folosesc aeroporturile comunitare**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei ⁽¹⁾,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽²⁾,

după consultarea Comitetului Regiunilor,

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

întrucât:

- (1) Rezoluția referitoare la catastrofa aeriană din largul coastelor Republicii Dominicane, adoptată de Parlamentul European la 15 februarie 1996 ⁽⁴⁾, subliniază necesitatea adoptării de către Comunitate a unei atitudini mai active și a dezvoltării unei strategii pentru a îmbunătăți siguranța cetățenilor săi care călătoresc cu avionul sau trăiesc în apropierea aeroporturilor.
- (2) Comisia a adresat Parlamentului European și Consiliului un comunicat intitulat „Definirea unei strategii comunitare de îmbunătățire a siguranței aeriene”.
- (3) Comunicatul arată clar că siguranța poate fi sporită eficient prin garantarea conformității depline a aeronavelor cu

standardele de siguranță internaționale prevăzute în anexele Convenției privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944 („Convenția de la Chicago”).

- (4) Pentru a stabili și menține un nivel ridicat și unitar al siguranței aviației civile în Europa, este necesar să se introducă o abordare armonizată cu privire la aplicarea eficientă a standardelor internaționale de siguranță în Comunitate. În acest scop este necesar să se armonizeze standardele și procedurile de inspecție la sol a aeronavelor din țările terțe care aterizează pe aeroporturi situate în statele membre.
- (5) Prin abordarea armonizată a aplicării eficiente a standardelor internaționale de către statele membre se vor evita denaturările concurenței. Afirmarea unei atitudini comune în privința aeronavelor țărilor terțe care nu sunt conforme cu standardele de siguranță internaționale va servi poziției statelor membre.
- (6) Aeronavele care aterizează în statele membre ar trebui să fie inspectate în cazul în care se presupune că nu sunt conforme cu standardele de siguranță internaționale.
- (7) Inspecțiile pot fi derulate, de asemenea, conform unei proceduri de sondare, în absența unor suspiciuni anume, cu condiția respectării dreptului comunitar și dreptului internațional. Inspecțiile trebuie, în special, să se desfășoare într-un mod nediscriminatoriu.
- (8) Inspecțiile ar putea fi intensificate în cazul aeronavelor la care în trecut au fost identificate, în mod frecvent, defecțiuni sau pe aeronavele care aparțin unor companii aeriene ale căror aeronave au atras de multe ori atenția.
- (9) Informațiile strânse în fiecare stat membru ar trebui comunicate tuturor celorlalte state membre și Comisiei în scopul de a se garanta supravegherea cât mai eficientă posibil a respectării standardelor de siguranță internaționale de către aeronavele țărilor terțe.

⁽¹⁾ JO C 103 E, 30.4.2002, p. 351.

⁽²⁾ JO C 241, 7.10.2002, p. 33.

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

⁽⁴⁾ JO C 65, 4.3.1996, p. 172.

- (10) Din aceste motive este necesar să se stabilească la nivel comunitar o procedură de evaluare a aeronavelor țărilor terțe și mecanisme de cooperare corespunzătoare între autoritățile competente din statele membre în scopul schimbului de informații.
- (11) Natura sensibilă a informațiilor legate de siguranță impune ca statele membre să adopte măsurile necesare, în conformitate cu dreptul lor intern, pentru a asigura confidențialitatea informațiilor pe care le primesc.
- (12) Fără a aduce atingere dreptului de acces public la documentele Comisiei, așa cum este definit în Regulamentul (CE) nr. 1049/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2001 privind accesul public la documentele Parlamentului European, ale Consiliului și ale Comisiei ⁽¹⁾, Comisia trebuie să adopte măsuri și condițiile aferente în vederea diseminării acestor informații către părțile interesate.
- (13) În cazul în care deficiențele constatate prezintă un risc evident pentru siguranță, aeronavele cărora trebuie să li se aplice măsuri de remediere ar trebui imobilizate la sol până când sunt readuse la standardele internaționale de siguranță.
- (14) Infrastructura din aeroportul în care se efectuează inspecția poate fi de o asemenea natură încât autoritatea competentă să fie nevoită să permită transferul aeronavei într-un aeroport adecvat, cu condiția să fie asigurate condițiile de siguranță în timpul transferului aeronavei.
- (15) Pentru a duce la bun sfârșit atribuțiile care îi revin în conformitate cu prezenta directivă, Comisia ar trebui să fie sprijinită de comitetul instituit prin articolul 12 din Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului din 16 decembrie 1991 privind armonizarea standardelor tehnice și procedurilor administrative în domeniul aviației civile ⁽²⁾.
- (16) Ar trebui adoptate măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentei directive în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a procedurii de exercitare a competențelor executive conferite Comisiei ⁽³⁾.
- (17) Comisia trebuie să pună la dispoziția comitetului instituit prin articolul 12 din Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 statisticile și informațiile care au fost colectate în conformitate cu alte măsuri comunitare referitoare la incidente specifice care ar putea contribui la identificarea deficiențelor ce reprezintă un pericol pentru siguranța aviației civile.
- (18) Este necesar să se țină seama de cooperarea și de schimburile de informații din cadrul Autorităților comune din aviație (JAA) și al Conferinței Europene a Aviației Civile (CEAC); în plus, ar fi necesar să se recurgă, pe cât posibil, la experiența existentă în procedurile Programului de evaluare a siguranței aeronavelor străine (SAFA).
- (19) Este necesar să se țină seama de rolul Agenției Europene pentru Siguranța Aviației (AESa) în politica privind siguranța în aviația civilă, inclusiv stabilirea procedurii de instituire și menținere a unui nivel ridicat și unitar de siguranță a aviației civile în Europa.
- (20) Regatul Spaniei și Regatul Unit au convenit, la 2 decembrie 1987 la Londra, printr-o declarație comună a miniștrilor de externe ai celor două țări, asupra unor măsuri de intensificare a cooperării privind utilizarea aeroportului din Gibraltar, măsuri care nu au intrat încă în vigoare.

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Domeniu de aplicare și obiective

(1) În cadrul strategiei globale a Comunității care urmărește stabilirea și menținerea unui nivel ridicat și unitar al siguranței aviației civile în Europa, prezenta directivă stabilește o abordare armonizată pentru aplicarea eficientă a standardelor internaționale de siguranță în Comunitate, prin armonizarea standardelor și procedurilor de inspecție la sol a aeronavelor țărilor terțe care aterizează pe aeroporturile situate în statele membre.

(2) Prezenta directivă nu aduce atingere dreptului statelor membre de a efectua inspecții care nu fac obiectul prezentei directive și de a imobiliza la sol, de a interzice sau de a impune condiții oricăror aeronave care aterizează pe aeroporturile lor, în conformitate cu legislația comunitară și internațională.

⁽¹⁾ JO L 145, 31.5.2001, p. 43.

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

⁽³⁾ JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

(3) Aeronavele de stat, astfel cum sunt definite în Convenția de la Chicago, precum și aeronavele cu o masă maximă la decolare mai mică de 5 700 kg, care nu efectuează transport aerian comercial, sunt excluse din domeniul de aplicare a prezentei directive.

(4) Aplicarea prezentei directive aeroportului din Gibraltar nu aduce atingere pozițiilor juridice ale Regatului Spaniei și ale Regatului Unit privind litigiul cu privire la suveranitatea teritoriului pe care este situat aeroportul.

(5) Aplicarea prezentei directive aeroportului din Gibraltar se suspendă până la intrarea în vigoare a măsurilor prevăzute în declarația comună a miniștrilor de externe ai Regatului Spaniei și ai Regatului Unit din 2 decembrie 1987. Guvernele Spaniei și Regatului Unit comunică Consiliului data intrării în vigoare.

Articolul 2

Definiții

În înțelesul prezentei directive:

- (a) „imobilizare la sol” înseamnă interdicția formală pentru o aeronavă de a părăsi un aeroport, însoțită, dacă este cazul, de măsuri pentru reținerea aeronavei;
- (b) „standarde de siguranță internaționale” înseamnă standardele de siguranță prevăzute de Convenția de la Chicago și de anexele sale, astfel cum sunt în vigoare la data inspecției;
- (c) „inspecție la sol” înseamnă examinarea aeronavelor țărilor terțe în conformitate cu anexa II;
- (d) „aeronavă a țărilor terțe” înseamnă o aeronavă care nu este utilizată sau exploatată sub controlul unei autorități competente a unui stat membru.

Articolul 3

Colectarea informațiilor

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

- (a) informații importante privind siguranța care sunt accesibile, în special, prin:

- rapoartele piloților;
- rapoartele organismelor de întreținere;
- rapoarte despre incidente;
- alte organisme, independente față de autoritățile competente ale statelor membre;
- reclamații;

- (b) informații privind măsurile adoptate în urma unei inspecții la sol, de exemplu:

- imobilizarea la sol a aeronavei;
- interdicția pentru aeronavă sau pentru utilizatorul aeronavei să opereze în statul membru respectiv;
- remedierile cerute;
- contactele cu autoritatea competentă a utilizatorului aeronavei;
- (c) informații ulterioare privind utilizatorul aeronavei, cum ar fi:
 - remedierile efectuate;
 - recurența deficiențelor.

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

Articolul 4

Inspecția la sol

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

- s-au primit informații că aeronava este prost întreținută sau prezintă avarii sau defecțiuni evidente;
- s-a semnalat că aeronava a făcut manevre anormale la intrarea sa în spațiul aerian al unui stat membru, de natură să pună în pericol siguranța;

- o inspecție anterioară la sol a relevat deficiențe de natură să dea naștere la preocupări serioase conform cărora aeronava nu respectă standardele de siguranță internaționale, statul membru temându-se că deficiențele nu au fost remediate;
- există dovezi că autoritățile competente ale țării de înmatriculare a aeronavei nu ar exercita un control adecvat cu privire la siguranță;
- informațiile culese conform articolului 3 sunt sursă de îngrijorare în privința utilizatorului aeronavei sau s-au constatat deficiențe în cursul unei precedente inspecții la sol a unei aeronave folosite de același utilizator.

(2) Statele membre pot stabili norme pentru a realiza inspecții la sol conform unei proceduri de sondaj în absența unor suspiciuni clare, cu condiția ca aceste norme să fie conforme cu dreptul comunitar și internațional. Cu toate acestea, procedura trebuie aplicată în mod nediscriminatoriu.

(3) Statele membre se asigură că sunt finalizate în mod satisfăcător inspecțiile la sol și alte măsuri de supraveghere prevăzute la articolul 8 alineatul (3).

(4) Inspecția la sol se execută în conformitate cu procedura descrisă la anexa II și rezultatele sale se consemnează într-un formular de inspecție la sol care conține cel puțin elementele enumerate în modelul din anexa II. La terminarea inspecției la sol, comandantul aeronavei sau un reprezentant al utilizatorului aeronavei este informat cu privire la concluziile inspecției la sol și, în cazul în care se constată defecțiuni importante, raportul este înaintat utilizatorului aeronavei și autorităților competente în cauză.

(5) Atunci când se efectuează o inspecție la sol în temeiul prezentei directive, autoritatea competentă respectivă depune toate eforturile pentru a se evita întârzierea nejustificată a aeronavei inspectate.

Articolul 5

Schimb de informații

(1) Autoritățile competente ale statelor membre procedează la un schimb de informații. Aceste informații includ, la cererea unei autorități competente, lista aeroporturilor deschise traficului aerian internațional din statul membru respectiv, cu precizarea, pentru fiecare an calendaristic, a numărului de inspecții la sol executate, precum și a numărului de mișcări de aeronave ale țărilor terțe în fiecare aeroport inclus pe această listă.

(2) Toate rapoartele tip menționate la articolul 3 și rapoartele de inspecție la sol menționate la articolul 4 alineatul (4) sunt transmise fără întârziere Comisiei și, la cererea acesteia, autorităților competente ale statelor membre, precum și Agenției Europene pentru Siguranța Aviației (EASA).

(3) Atunci când un raport tip relevă existența unui risc potențial pentru siguranță sau când un raport de inspecție la sol arată că o aeronavă nu este în conformitate cu standardele de siguranță internaționale și poate prezenta un risc potențial pentru siguranță, raportul este comunicat imediat fiecărei autorități competente a statelor membre și Comisiei.

Articolul 6

Protecția și difuzarea informațiilor

(1) Statele membre adoptă, în conformitate cu dreptul intern, măsurile necesare pentru a garanta confidențialitatea necesară a informațiilor pe care le primesc în conformitate cu articolul 5. Statele membre utilizează aceste informații numai în scopul prezentei directive.

(2) Comisia publică anual un raport de informații consolidat, accesibil publicului, precum și factorilor interesați din domeniu, raport care conține o analiză a tuturor informațiilor primite în conformitate cu articolul 5. Analiza trebuie să fie simplă, ușor de înțeles și să arate dacă există un risc de siguranță crescut pentru pasagerii aerieni. În această analiză, sursa informațiilor respective este confidențială.

(3) Fără a aduce atingere dreptului public de a avea acces la documentele Comisiei, astfel cum este prevăzut în Regulamentul (CE) nr. 1049/2001, Comisia adoptă, din proprie inițiativă și în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 10 alineatul (2), măsurile și condițiile aferente în vederea diseminării către părțile interesate a informațiilor menționate la alineatul (1). Aceste măsuri, care pot fi generale sau individuale, se bazează pe necesitatea de:

- a furniza persoanelor și organismelor informațiile de care acestea au nevoie pentru a spori siguranța aviației civile;
- a limita difuzarea informațiilor la ceea ce este strict necesar pentru utilizatorii lor, pentru a garanta acestor informații un nivel de confidențialitate corespunzător.

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

Articolul 7

Imobilizarea la sol a unei aeronave

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

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

Articolul 8

Îmbunătățirea siguranței și măsuri de punere în aplicare

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

(2) Pe baza informațiilor culese în temeiul alineatului (1) Comisia poate să adopte, în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 10 alineatul (2), orice măsuri corespunzătoare pentru a facilita punerea în aplicare a articolelor 3, 4 și 5, de exemplu:

- să întocmească lista de informații care trebuie colectate;
- să detalieze conținutul și procedurile inspecțiilor la sol;
- să definească formatul care trebuie folosit pentru stocarea și difuzarea datelor;
- să creeze sau să asiste organismele responsabile cu gestionarea și exploatarea instrumentelor necesare colectării și schimbului de informații.

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

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

Articolul 9

Impunerea unei interdicții sau a unor condiții de utilizare

În cazul în care un stat membru decide să interzică în aeroporturile sale sau să supună anumitor condiții activitatea unui anumit utilizator sau a utilizatorilor dintr-o țară terță dată până când autoritatea competentă a țării terțe adoptă măsuri corective satisfăcătoare:

- (a) acest stat membru informează Comisia cu privire la măsurile pe care le-a adoptat iar Comisia transmite informațiile celorlalte state membre;
- (b) Comisia, hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 10 alineatul (3), poate formula recomandările și adopta măsurile pe care le consideră necesare; de asemenea, poate extinde măsurile prevăzute la litera (a) la ansamblul Comunității, după prezentarea unui proiect de măsuri care urmează a fi luate în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 10 alineatul (2).

Articolul 10

Procedura comitetului

(1) Comisia este sprijinită de comitetul înființat în temeiul articolului 12 din Regulamentul (CEE) nr. 3922/91.

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

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

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

(4) Comitetul își adoptă regulamentul de procedură.

(5) În plus, Comisia poate să consulte comitetul cu privire la orice altă chestiune privind aplicarea prezentei directive.

Articolul 11

Punere în aplicare

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

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

Articolul 12

Modificarea anexelor

Anexele la prezenta directivă se pot modifica în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 10 alineatul (2).

Articolul 13

Raport

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

Articolul 14

Intrare în vigoare

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

Articolul 15

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Strasburg, 21 aprilie 2004.

Pentru Parlamentul European

Președintele

P. COX

Pentru Consiliu

Președintele

D. ROCHE

ANEXA 1



Autoritatea Aeronautică Națională (Numele)

(Stat)

SAFA

Raport tip

(¹) Nr.: _____

(²) Sursa: SR

(³) Data: _ _ _ _ _

(⁴) Locul: _ _ _ _ _

(⁵) (Eliminat)

(⁶) Utilizator: _ _ _ _ _

(⁷) Număr AOC: _ _ _ _ _

(⁸) Țara: _ _ _ _ _

(⁹) Itinerar: plecare din _ _ _ _ _

(¹⁰) Numărul zborului: _ _ _ _ _

(¹¹) Itinerar: destinația _ _ _ _ _

(¹²) Numărul zborului: _ _ _ _ _

(¹³) Operat de compania aeriană (*): _ _ _ _

(¹⁴) Țara operatorului: _ _ _ _

(*) (dacă este cazul)

(¹⁵) Tipul aeronavei: _ _ _ _ _

(¹⁶) Marcă de înmatriculare: _ _ _ _ _

(¹⁷) Număr de construcție: _ _ _ _ _

(¹⁸) Personal navigant tehnic: țară de licență: _ _ _ _

(¹⁹) Observații:

.....

(²⁰) Măsurile luate:

.....

(²¹) (Eliminat)

(²²) Numele coordonatorului național: _ _ _ _ _

(²³) Semnătura _ _ _ _ _

ANEXA II

- I. Inspecția la sol trebuie să se refere la toate sau numai la unele dintre aspectele următoare, în funcție de timpul disponibil:
1. Verificarea existenței și valabilității documentelor obligatorii pentru zborurile internaționale, cum sunt: certificatul de înmatriculare, ordinul de misiune, certificatul de navigabilitate, licențele echipajului, licență radio, lista pasagerilor și a încărcăturii.
 2. Verificarea conformității componentei și calificărilor personalului navigant tehnic cu cerințele de la anexele 1 și 6 la Convenția de la Chicago (anexe OACI).
 3. Verificarea documentelor de operare (date referitoare la zbor, planul de zbor operațional, carnet tehnic) și a pregătirii zborului care permite să se demonstreze că zborul este pregătit în conformitate cu anexa 6 la Convenția OACI.
 4. Verificarea existenței și a stării elementelor necesare navigației internaționale în conformitate cu anexa 6 la Convenția OACI:
 - Certificat de transportator aerian
 - Certificat de zgomot și de emisii
 - Manual de operare (inclusiv lista minimă a echipamentelor) și manual de zbor
 - Echipament de siguranță
 - Echipament pentru siguranța cabinei
 - Echipament necesar zborului, inclusiv material de radiocomunicație și radionavigație
 - Înregistratoare de bord.
 5. Verificarea conformității constante a stării aparatului și a echipamentului său (inclusiv daunele și reparațiile) cu normele din anexa 8 la Convenția OACI.
- II. La sfârșitul inspecției la sol trebuie întocmit un raport de inspecție care să cuprindă informațiile generale tip descrise mai sus, precum și o listă a elementelor verificate, inclusiv deficiențele constatate la fiecare din aceste elemente și/sau orice altă observație necesară.



Autoritatea Aeronautică Națională (Numele)

(Stat)

SAFA

Raport de inspecție la sol

(¹) Nr.: _____

(²) Sursa: RI

(³) Data: _____

(⁴) Locul: _____

(⁵) Ora locală: _____

(⁶) Utilizator: _____

(⁷) Număr AOC: _____

(⁸) Țara: _____

(⁹) Itinerar: plecare din _____

(¹⁰) Numărul zborului: _____

(¹¹) Itinerar: destinația _____

(¹²) Numărul zborului: _____

(¹³) Operat de societatea aeriană (*): _____

(¹⁴) Țara operatorului: _____

(*) (dacă este cazul)

(¹⁵) Tipul aeronavei: _____

(¹⁶) Marcă de înmatriculare: _____

(¹⁷) Număr de construcție: _____

(¹⁸) Personal navigant tehnic: țară de licență: _____

(¹⁹) Observații:

Cod/Std/Observație

(²⁰) Măsurile luate:

(²¹) Numele inspectorilor: _____

Prezentul raport este o simplă dare de seamă privind elementele constatate în timpul inspecției și, prin urmare, nu trebuie considerat o dovadă a capacității aeronavei de a efectua zborul prevăzut.

(²²) Numele coordonatorului național: _____

(²³) Semnătura _____

Autoritatea Aeronautică Națională (denumire)

(Stat)

Element	Verificat	Observații
A. Cabina piloților		
Generalități		
1. Stare generală	1	1
2. Ieșiri de siguranță	2	2
3. Echipament	3	3
Documentație		
4. Manuale	4	4
5. Liste de control	5	5
6. Grafice de radionavigație	6	6
7. Listă minimă a echipamentelor	7	7
8. Certificat de înmatriculare	8	8
9. Certificat de zgomot (dacă este cazul)	9	9
10. AOC sau echivalent	10	10
11. Licență radio	11	11
12. Certificat de navigabilitate	12	12
Date despre zbor		
13. Plan de zbor operațional	13	13
14. Distribuirea încărcăturii	14	14
Echipament de siguranță	3	3
15. Extinctoare de mână	15	15
16. Veste de salvare/dispozitive pentru plutire	16	16
17. Centuri de siguranță	17	17
18. Echipament cu oxigen	18	18
19. Lanternă	19	19
Personal navigant tehnic		
20. Personal navigant tehnic	20	20
Ordin de misiune/carnet tehnic sau echivalent		
21. Ordin de misiune	21	21
22. Certificat de întreținere	22	22
23. Remedieri amânate	23	23
24. Inspecție înainte de zbor	24	24

Element	Verificat	Observații
B. Siguranță/cabină		
1. Stare interioară generală	1	1
2. Scaun însoțitor cabină	2	2
3. Trusă de prim-ajutor/medicală	3	3
4. Extinctoare de mână	4	4
5. Veste de salvare/dispozitive de plutire	5	5
6. Centuri de siguranță	6	6
7. Iluminare și semnalizare a ieșirilor de siguranță, lanterne	7	7
8. Tobogane/plute de salvare (dacă este necesar)	8	8
9. Echipament cu oxigen (echipaj și pasageri)	9	9
10. Instrucțiuni de siguranță	10	10
11. Membri ai echipajului cabinei în număr suficient	11	11
12. Acces la ieșirile de urgență	12	12
13. Siguranța bagajelor	13	13
14. Locuri pe scaun în număr suficient	14	14
C. Starea aeronavei		
1. Starea exterioară generală	1	1
2. Uși și trape	2	2
3. Comenzi de zbor	3	3
4. Roți și pneuri	4	4
5. Tren de aterizare	5	5
6. Calatrenului de aterizare	6	6
7. Fanta de intrare aer și tub de ejecție	7	7
8. Palete de ventilator	8	8
9. Elice	9	9
10. Reparații evidente	10	10
11. Daune evidente nereparate	11	11
12. Scurgeri	12	12
D. Încărcătură		
1. Starea generală a calei	1	1
2. Mărfuri periculoase	2	2
3. Siguranța încărcăturii la bord	3	3