

# ДИРЕКТИВА 2004/36/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 21 април 2004 година

**за безопасността на въздухоплавателни средства на трети страни, които използват летища на Общността**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаването на Европейската общност и по-специално член 80, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията <sup>1</sup>,

като взеха предвид становището на Икономическия и социален комитет <sup>2</sup>,

след консултация с Комитета на регионите,

в съответствие с процедурата, установена в член 251 от Договора <sup>3</sup> в светлината на съвместния текст, одобрен от Помирителния комитет на 26 февруари 2004 г.

като имат предвид, че:

(1) в резолюцията за въздушната катастрофа над крайбрежието на Доминиканската република, приета от Европейския парламент на 15 февруари 1996 г. <sup>4</sup>, се подчертава необходимостта за Общността да заеме по-активна позиция и да разработи стратегия за повишаване безопасността на своите граждани, които пътуват по въздух или живеят в близост до летища;

(2) Комисията е представила на Европейския парламент и на Съвета съобщение, озаглавено “Определяне на стратегия на Общността за повишаване на авиационната безопасност”;

(3) в това съобщение ясно се посочва, че безопасността може да бъде ефективно повишена, като се гарантира че въздухоплавателните средства отговарят напълно на международните стандарти за безопасност, съдържащи се в приложенията към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, подписана в Чикаго на 7 декември 1944 г. (“Чикагската конвенция”);

---

<sup>1</sup> ОВ С 103 Е, 30.4.2002, стр.351.

<sup>2</sup> ОВ С 241, 7.10.2002, стр.33.

<sup>3</sup> Становище на Европейския парламент от 3 септември 2002 г. (ОВ С 272 Е, 13.11.2003, стр.343), Обща позиция на Съвета от 13 юни 2003 г. (ОВ С 233 Е, 30.9.2003, стр.12) и Позиция на Европейския парламент от 9 октомври 2003 г. (все още непубликувана в “Официален вестник”). Законодателна резолюция на Европейския парламент от 1 април 2004 г. и Решение на Съвета от 30 март 2004 г.

<sup>4</sup> ОВ С 65, 4.3.1996, стр.172.

(4) за да се установи и поддържа високо уеднаквено равнище на безопасност в гражданското въздухоплаване в Европа, следва да се въведе хармонизиран подход за ефективно подобряване на международните стандарти за безопасност в границите на Общността. За тази цел е необходимо да бъдат хармонизирани правилата и процедурите за наземни инспекции на въздухоплавателни средства от трети държави, които кацат на летищата, разположени в държавите-членки;

(5) хармонизираният подход за ефективно прилагане на международните стандарти за безопасност от държавите-членки ще допринесе за избягване на нарушаване на конкуренцията. Общата позиция по отношение на въздухоплавателни средства на трети държави, които не отговарят на международните стандарти за безопасност, ще бъде от полза за държавите-членки;

(6) въздухоплавателните средства, които кацат в държавите-членки, следва да бъдат инспектирани, когато съществуват опасения, че те не отговарят на международните стандарти за безопасност;

(7) инспекциите могат да бъдат извършвани също така в съответствие с процедурата за проверка на място, ако не съществува определено опасение, при условие, че се спазва международното право и правото на Общността. По-специално инспекциите трябва да бъдат извършвани по недискриминационен начин;

(8) инспекциите могат да бъдат увеличавани в случай на въздухоплавателно средство, на което в последно време често са откривани дефекти, или за въздухоплавателно средство на авиокомпания, чиито въздухоплавателни средства често привличат внимание;

(9) информацията, събрана от всяка държава-членка, трябва да бъде предоставяна на всички останали държави-членки и на Комисията, за да се осигури по най-ефикасния начин следене за съответствие на въздухоплавателните средства на трета държава с международните стандарти за безопасност;

(10) поради тези причини е необходимо да се установи на ниво Общност, процедура за оценка на въздухоплавателни средства на трета държава и съответните механизми за сътрудничество между компетентните органи на държавите-членки за обмен на информация;

(11) чувствителният характер на информацията, свързана с безопасността, изисква държавите-членки да предприемат необходимите мерки в съответствие с тяхното национално законодателство, за да осигурят необходимата поверителност на информацията, която получават;

(12) без да се накърнява правото на обществен достъп до документите на Комисията, както е установено в Регламент (ЕО) № 1049/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2001 г. за достъп на

обществеността до документите на Европейския парламент, Съвета и Комисията <sup>5</sup>, Комисията трябва да приеме мерки за предоставяне на заинтересованите страни на такава информация и свързаните с това условия;

(13) въздухоплавателните средства, за които се изискват коригиращи мерки, когато установените недостатъци явно застрашават безопасността, трябва да бъдат задържани на земята до отстраняване на несъответствието с международните стандарти за безопасност;

(14) условията на летището за инспекция могат да бъдат такива, че компетентните органи да бъдат длъжни да разрешат на въздухоплавателното средство да се премести на подходящо летище, ако са изпълнени изискванията за безопасно преместване;

(15) за да изпълни задачите си по настоящата директива, Комисията трябва да бъде подпомагана от Комитет, създаден по член 12 от Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета от 16 декември 1991 г. за хармонизиране на техническите изисквания и административните процедури в областта на гражданското въздухоплаване <sup>6</sup>;

(16) мерките, необходими за прилагането на настоящата директива, трябва да бъдат приети в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г., в което се установяват процедурите за упражняване на правомощия за изпълнение, възложени на Комисията <sup>7</sup>;

(17) Комисията следва да предостави на разположение на Комитета, създаден по член 12 от Регламент (ЕИО) № 3922/91, статистически данни и информация, събрана в съответствие с други мерки на Общността, относно специфични инциденти, които могат да бъдат полезни за откриване на дефекти, представляващи заплаха за безопасността в гражданското въздухоплаване;

(18) необходимо е да се вземат под внимание сътрудничеството и обмяна на информация, извършвани в рамките на Обединените авиационни власти (JAA) и Европейската конференция за гражданска авиация (ЕКАГ). Освен това трябва да се използва във възможно най-голяма степен експертизата при процедури за оценка на безопасността на чуждестранни въздухоплавателни средства (SAFA);

(19) необходимо е да се отчете ролята на Европейската агенция за авиационна безопасност (EASA) в политиката за безопасност в гражданското въздухоплаване, включително създаването на процедури, които целят установяването и поддържането на високо уеднаквено равнище на безопасност в гражданското въздухоплаване в Европа;

---

<sup>5</sup> ОВ L 145, 31.5.2001, стр.43.

<sup>6</sup> ОВ L 373, 31.12.1991, стр.4. Регламент последно изменен с Регламент (ЕО) № 1592/2002 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 240, 7.9.2002, стр.1).

<sup>7</sup> ОВ L 184, 17.7.1999, стр.23.

(20) споразумения за засилено сътрудничество при използването на летището в Гибралтар бяха договорени в Лондон на 2 декември 1987 г. от Кралство Испания и Обединеното кралство в съвместна декларация на министрите на външните работи на двете държави и тези споразумения все още предстои да бъдат приведени в действие,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

*Член 1*

**Приложно поле и цел**

1. В рамките на общата стратегия на Общността за установяване и поддържане на високо уеднаквено равнище на безопасност в гражданското въздухоплаване в Европа, настоящата директива установява хармонизиран подход за ефективно прилагане на международните стандарти за безопасност в границите на Общността чрез хармонизиране на правилата и процедурите за наземни инспекции на въздухоплавателни средства на трети държави, които кацат на летища, разположени в държавите-членки.
2. Настоящата директива не накърнява правото на държавите-членки да извършват инспекции, които не са включени в настоящата директива, и да задържат на земята, да налагат забрани или условия на всяко въздухоплавателно средство, което каца на техните летища в съответствие с международното законодателство и законодателството на Общността.
3. Държавните въздухоплавателни средства, дефинирани от Чикагската конвенция, и въздухоплавателните средства с максимално излетно тегло, по-малко от 5700 кг, които не участват в търговския въздушен транспорт, се изключват от приложното поле на настоящата директива.
4. Прилагането на настоящата директива за летище Гибралтар няма да накърни съответните правни положения на Кралство Испания и на Обединеното кралство по отношение на спора за суверенитет над територията, на която е разположено летището.
5. Прилагането на настоящата директива за летище Гибралтар се преустановява до влизането в сила на споразуменията от съвместната декларация, направена от министрите на външните работи на Кралство Испания и Обединеното кралство от 2 декември 1987 г. Правителствата на Испания и на Обединеното кралство ще информират Съвета за датата на влизането в сила.

*Член 2*

**Дефиниции**

По смисъла на настоящата директива:

- а) “задържане на земята” означава официална забрана за въздухоплавателното средство да напуска летището и предприемането на такива стъпки, каквито са необходими за задържането му;

б) “международни стандарти за безопасност” означава стандартите за безопасност, съдържащи се в Чикагската конвенция и нейните приложения, в сила по време на инспекцията;

в) “наземна инспекция” означава проверка на въздухоплавателно средство на трета държава в съответствие с приложение II;

г) “въздухоплавателно средство на трета държава” означава въздухоплавателно средство, което не се използва и не оперира под контрола на компетентен орган на държава-членка.

### *Член 3*

#### **Събиране на информация**

Държавите-членки определят механизъм за събиране на всякаква информация, която се счита за полезна за постигане на целта, посочена в член 1, включително:

- а) важна информация за безопасността, достъпна чрез:
- пилотски доклади;
  - доклади от организациите за поддръжка;
  - доклади за инциденти;
  - други организации, независими от компетентните органи на държавите-членки;
  - жалби;
- б) информация за действия, предприети след наземна инспекция, като:
- задържане на въздухоплавателното средство на земята;
  - забрана от съответната държава-членка за въздухоплавателно средство или оператор;
  - необходими коригиращи действия;
  - контакти с компетентните органи на оператора;
- в) последваща информация за оператора като:
- изпълнени коригиращи действия;
  - повтаряне на несъответствието.

Тази информация се съхранява, като се използва стандартна форма за доклад, съдържащ описаните точки, като дадения в приложение I образец.

### *Член 4*

#### **Наземни инспекции**

1. Всяка държава-членка въвежда съответни средства, за да гарантира, че въздухоплавателно средство на трета държава, за което има съмнения, че не съответства на международните стандарти за безопасност, и което каца на някое от летищата на тази държава-членка, отворени за международния въздушен трафик, се подлага на наземни инспекции. При въвеждането на такива процедури компетентните органи обръщат особено внимание на въздухоплавателно средство:

- за което е получена информация, доказваща лошо състояние на обслужване или очевидна повреда или дефект;

- за което е получен доклад, че извършва ненормални маневри след навлизане във въздушното пространство на държавата-членка и създава сериозни опасения за безопасността;

- за което предишната наземна инспекция е показала наличието на недостатъци, предизвикващи сериозни опасения, че това въздухоплавателно средство не съответства на международните стандарти за безопасност и държавата-членка се опасява, че дефектите може да не са отстранени;

- за което съществуват данни, че компетентните органи на държавата по регистрация може да не извършва правилен преглед за безопасност; или

- за което информацията, събрана по член 3, дава основание за опасения относно оператора или когато предишната наземна инспекция на въздухоплавателно средство, използвано от същия оператор, е показала наличието на недостатъци.

2. Държавите-членки могат да установят правила за извършване на наземни инспекции в съответствие с процедурата за проверка на място при отсъствието на определено съмнение при условие, че тези правила са съобразени с международното законодателство и законодателството на Общността. Такава процедура се извършва по недискриминационен начин.

3. Държавите-членки следят за успешното прилагане на съответните наземни инспекции и други мерки за наблюдение, предвидени в член 8, параграф 3.

4. Наземните инспекции се извършват в съответствие с процедурата, описана в приложение II, като се използва формулярът за доклад от наземната инспекция, съдържащ най-малко трите точки, дадени в образеца от приложение II. При завършване на наземната инспекция командирът на въздухоплавателното средство или представител на оператора на въздухоплавателното средство се информира за констатациите от наземната инспекция и, ако са установени значителни дефекти, докладът се изпраща на оператора на въздухоплавателното средство и на съответните компетентни органи.

5. Когато извършва наземна инспекция по настоящата директива, съответният компетентен орган полага всички усилия за избягване на ненужно забавяне на инспектираното въздухоплавателно средство.

#### *Член 5*

### **Обмен на информация**

1. Компетентните органи на държавите-членки участват във взаимния обмен на информация. По искане на съответен компетентен орган тази информация съдържа списък на летищата в съответната държава-членка, които са отворени за международния въздушен трафик, и данни, за всяка календарна година, за

броя на извършените наземни инспекции и броя на движенията на въздухоплавателни средства от трети държави на всяко летище от този списък.

2. Всички стандартни доклади, посочени в член 3, и докладите за наземни инспекции по член 4, параграф 4 се представят на Комисията незабавно, а по нейно искане – и на компетентните органи на държавите-членки е Европейската агенция за авиационна безопасност (EASA).

3. Когато в стандартен доклад се констатира наличие на потенциална заплаха за безопасността, или в доклад за рамкова инспекция се констатира, че въздухоплавателното средство не съответства на международните стандарти по безопасност, докладът незабавно се представя на всеки компетентен орган на държавата-членка и на Комисията.

### *Член 6*

#### **Защита и разпространение на информацията**

1. В съответствие със своето национално законодателство държавите-членки предприемат необходимите мерки, за да осигурят поверителност на информацията, получена от тях по член 5. Те използват тази информация единствено за целите на настоящата директива.

2. Комисията публикува годишен обобщен информационен доклад, достъпен за обществеността и заинтересованите страни от индустрията, в който се съдържа анализ на цялата информация, получена в съответствие с член 5. Този анализ е опростен и лесен за разбиране и показва дали съществува увеличен риск за пътниците на въздушния транспорт. В анализа не се разкриват източниците на информация.

3. Без да се нарушава правото на обществеността за достъп до документите на Комисията, както е посочено в Регламент (ЕС) № 1049/2001, Комисията приема, по своя инициатива и в съответствие с процедурата, дадена в член 10, параграф 2, мерки за разпространяване към заинтересованите страни на информацията, описана в параграф 1, и свързаните с това условия. Тези мерки могат да бъдат общи или индивидуални и се основават на необходимостта:

- да се предостави на лице или организация информацията, от която те се нуждаят, за да повишат безопасността на полетите;

- да се ограничи разпространяването на информация до количеството, необходимо за целите на потребителите, с цел да се осигури съответна поверителност на тази информация.

4. Когато информация за недостатъци, свързани с въздухоплавателното средство, се предоставя доброволно, докладите за наземни инспекции, посочени в член 4, параграф 4, са анонимни по отношение на източника на информацията.

## *Член 7*

### **Задържане на въздухоплавателно средство на земята**

1. Когато несъответствието с международните стандарти за безопасност явно застрашава безопасността на полетите, трябва да се предприемат мерки от страна на оператора на въздухоплавателното средство за отстраняване на дефектите преди излитане. Ако компетентният орган, който извършва наземната инспекция, не е удовлетворен, че коригиращите действия се извършват преди полета, той задържа въздухоплавателното средство на земята до отстраняване на опасността и незабавно информира компетентните органи на съответния оператор и на държавата по регистрация на въздухоплавателното средство.

2. Компетентният орган в държавата-членка, който извършва наземната инспекция, може, в координация със страната, отговорна за експлоатацията на съответното въздухоплавателно средство, или със страната по регистрация на въздухоплавателното средство, да предпише необходимите условия, при които на въздухоплавателното средство може да се разреши да лети до друго летище, на което недостатъците да се коригират. Ако недостатъците влияят върху валидността на летателна годност на въздухоплавателното средство, задържането на земята може да се отмени, само ако операторът получи разрешение от държавата или държавите, над които ще се прелети по време на този полет.

## *Член 8*

### **Повишаване на безопасността и мерки за прилагане**

1. Държавите-членки докладват на Комисията за оперативните мерки, предприети за въвеждане на изискванията на членове 3, 4 и 5.

2. На базата на информацията, събрана по параграф 1, Комисията може, в съответствие с процедурата от член 10, параграф 2, да предприеме всички необходими мерки за улесняване на въвеждането на членове 3, 4 и 5, като:

- изготвяне на списък с информацията, която трябва да се събира;
- уточняване на съдържанието на наземните инспекции и процедурите за извършването им;
- дефиниране на формата за съхраняване и разпространяване на данни;
- създаване или подкрепа на вече създадени съответни органи за управление и работа със средствата, необходими за събиране и обмен на информация.

3. На базата на информацията, получена от членове 3, 4 и 5, и в съответствие с процедурата по член 10, параграф 2 може да се вземе решение съответна наземна инспекция и други мерки за наблюдение, специално за определен оператор или оператори от дадена трета държава, да бъдат отложени от

компетентния орган до постигане на задоволително споразумение с тази трета държава във връзка с коригиращите действия.

4. Комисията може да предприеме всички съответни мерки за сътрудничество и подпомагане на трети държави с цел повишаване на техните възможности за надзор на безопасността на полетите.

#### *Член 9*

#### **Налагане на забрана или условия за експлоатация**

Ако държава-членка реши да забрани достъпа до своите летища или да наложи условия върху експлоатацията на даден оператор или оператори от дадена трета държава до приемането от компетентния орган в тази трета държава на задоволително споразумение за коригиращи действия:

а) тази държава-членка уведомява Комисията за предприетите мерки, а Комисията предава информацията до останалите държави-членки;

б) Комисията, в съответствие с процедурата по член 10, параграф 3, може да отправи такива препоръки и да предприеме такива действия, каквито счете за необходимо; освен това тя може да разшири приложното поле на прилагане на мерките, посочени в буква а) за цялата Общност, следвайки представянето на проект за мерките, които трябва да бъдат предприети, в съответствие с процедурата по член 10, параграф 2.

#### *Член 10*

#### **Процедура на Комитета**

1. Комисията се подпомага от Комитет, съставен съгласно член 12 от Регламент (ЕИО) № 3922/91.

2. Когато се прави препратка към този параграф, се прилагат членове 5 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се спазват разпоредбите на член 8 от него.

Периодът, посочен в член 5, параграф 6 от Решение 1999/468/ЕО, е три месеца.

3. Когато се прави препратка към този параграф, се прилагат членове 3 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се отчитат разпоредбите на член 8 от него.

4. Комитетът приема свои процедурни правила.

5. Комитетът може да се консултира от Комисията по всякакви други въпроси, които имат връзка с прилагането на настоящата директива.

*Член 11*  
**Прилагане**

Държавите-членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими за осигуряване на съответствие с настоящата директива до 30 април 2006 г. За това те незабавно уведомяват Комисията.

Когато държавите-членки приемат тези мерки, в тях се съдържа препратка към настоящата директива или мерките се придружават от такава препратка при официалното им публикуване. Начините за извършване на такава препратка се определят от държавите-членки.

*Член 12*  
**Изменение на приложенията**

Приложенията към настоящата директива могат да бъдат изменени в съответствие с процедурата по член 10, параграф 2.

*Член 13*  
**Доклад**

До 30 април 2008 г. Комисията представя доклад на Европейския парламент и на Съвета за прилагането на настоящата директива и по-специално на член 9 от нея, в който, освен всичко останало, се отчитат тенденциите в Общността и на международните форуми. Този доклад се придружава от предложения за изменение на настоящата директива.

*Член 14*  
**Влизане в сила**

Настоящата директива влиза в сила в деня след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

*Член 15*

Адресати на настоящата директива са държавите – членки.

Съставено в Страсбург на 21 април 2004 година.

*За Европейския парламент:*

*За Съвета:*

*Председател*  
**D. ROCHE**

*Председател*  
**P. COX**

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Национален упълномощен авиационен орган (Наименование)

**SAFA**

Стандартен доклад

1. № .....

2. Източник: .....SR

3. Дата: .....

5. (Не се използва)

4. Място : .....

6. Оператор: .....

7. Номер на схемата на летищните  
препятствия: .....

8. Държава: .....

9. Трасе: от .....

11. Трасе: до .....

10. Полетен номер: .....

12. Полетен номер: .....

13. Оператор на чартъра .....  
(ако е приложимо)

14. Държава на чартъра .....

15. Тип на въздухоплавателното  
средство: .....

16. Регистрация .....

17. Конструктивен номер .....

18. Летателен екипаж: държава на лицензиране .....

19. Забележки:

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

20. Предприети мерки:

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

21. (Не се използва)

22. Име на националния координатор .....

23. Подпис .....

## ПРИЛОЖЕНИЕ II

I. Наземната инспекция следва да включва всички или част от следните аспекти в съответствие с наличното време.

1. Проверка за наличие и валидност на документите, необходими за международни полети като: сертификат за регистрация, дневник, сертификат за летателна годност, лицензи на екипажа, радио лиценз, списък на пътниците и товара.

2. Проверка за съответствие на състава и квалификацията на летателния екипаж с изискванията на приложение 1 и приложение 6 от Чикагската конвенция (приложения на ИКАО).

3. Проверка на оперативната документация (полетни данни, оперативен полетен план, технически дневник) и на подготовката за полета, необходими да се докаже, че полетът е подготвен в съответствие с приложение 6 на ИКАО.

4. Проверка за наличие и състояние на пунктовете, изисквани за международно въздухоплаване в съответствие с приложение 6 на ИКАО:

- сертификат на авиационен оператор;
- сертификат за шум и вредни емисии;
- ръководство за експлоатация (включващо списък за минимално оборудване) и ръководство за полети;
- оборудване за безопасност;
- оборудване за сигурност в салона;
- оборудване, необходимо за дадения полет, включително оборудване за радиовръзка и за радио навигация;
- записващи устройства за полетни данни.

5. Проверка, че състоянието на въздухоплавателното средство и неговото оборудване (включително повреди и ремонти) осигуряват непрекъснато съответствие със стандартите от приложение 8 на ИКАО.

II. Докладът за инспекцията трябва да се изготви след извършване на наземната инспекция и трябва да включва стандартната обща информация, описана по-горе, както и списък на проверените компоненти заедно с указания за дефекти, констатирани за всеки от тези компоненти и/или специфични забележки, които са необходими.

Национален упълномощен авиационен орган (наименование)

(страна)

**SAFA**

Доклад от наземна инспекция

1. № .....

2. Източник: .....RI

3. Дата: .....

4. Място : .....

5. Местно време: .....

6. Оператор: .....

7. Номер на схемата на летищните  
препятствия: .....

8. Държава: .....

.....

9. Трасе: от .....

10. Полетен номер: .....

11. Трасе: до .....

12. Полетен номер: .....

13. Оператор на чартъра .....  
(ако е приложимо)

14. Държава на чартъра .....

15. Тип на въздухоплавателното  
средство: .....

16. Регистрация .....

17. Конструктивен номер .....

18. Летателен екипаж: държава на лицензиране .....

19. Забележки:

Код /Std./ Забележка

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

20. Предприети мерки:

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

21. Имена на инспекторите .....

Този доклад представлява констатация на установеното по време на проверката и не трябва да се счита за заключение, че въздухоплавателното средство е годно за планирания полет.

22. Име на националния координатор .....

23. Подпис .....

Национален упълномощен авиационен орган (наименование)

(държава)

Пункт	Проверен	Забележка
<b>А. Кабина</b>		
<b>Общи изисквания</b>		
1. Общо състояние	1	1
2. Аварийен изход	2	2
3. Оборудване	3	3
<b>Документация</b>		
4. Ръководства	4	4
5. Списъци за проверка	5	5
6. Радио навигационни карти	6	6
7. Списък на минималното оборудване	7	7
8. Сертификат за регистрация	8	8
9. Сертификат за шум (ако е необходим)	9	9
10. Схема на летищните препятствия или еквивалентен документ	10	10
11. Радио лиценз	11	11
12. Удостоверение за летателна годност	12	12
<b>Полетни данни</b>		
13. Оперативен полетен план		
14. Разпределение на товара	13	13
<b>Оборудване за безопасност</b>		
15. Ръчни пожарогасители	14	14
16. Спасителни жилетки/ средства за флотация	15	15
17. Колани	16	16
18. Кислородни апарати	17	17
19. Фенер	18	18
<b>Екипаж</b>		
20. Екипаж	19	19
<b>Дневник на полета/технически дневник или еквивалентен документ</b>		
21. Дневник на полета	20	20
22. Разрешение за излитане след техническо обслужване	21	21
23. Списък за отлагане на отстраняването на неизправности	22	22
24. Предполетна инспекция	23	23
	24	24

<b>Б. Безопасност / Салон</b>		
1. Общо вътрешно състояние	1	
2. Седалка за стюардесата в салона	2	
3. Комплект за първа помощ / комплект за спешна медицинска помощ	3	
4. Ръчни пожарогасители		
5. Спасителни жилетки / средства за флотация	4 5	
6. Колани на седалките		
7. Аварийен изход, осветление и маркировка	6 7	
8. Пързалки/спасителни салове		
9. Снабдяване с кислород (за екипажа и за пътниците)	8 9	
10. Инструкции за безопасност		
11. Достатъчен брой членове на екипажа за салона	10 11	
12. Достъп до аварийните изходи		
13. Безопасност на багажа на пътниците	12 13	
14. Достатъчен капацитет от места	14	
<b>В. Състояние на въздухоплавателното средство</b>		
1. Общо външно състояние	1	
2. Врати и люкове	2	
3. Система за управление	3	
4. Колесници и гуми	4	
5. Шаси	5	
6. Ниша за колесника	6	
7. Входен отвор и реактивно сопло	7	
8. Вентилаторни лопатки		
9. Витла	8	
10. Очевидни ремонти	9	
11. Очевидна неремонтирана повреда	10	
12. Течове	11	
	12	
<b>Г. Товар</b>		
1. Общо състояние на товарното	1	

отделение		
2. Опасни товари	2	
3. Сигурност на товара на борда	3	