

I. DISPOSICIÓN XERAIS

MINISTERIO DE FOMENTO

7627 *Real decreto 714/2009, do 24 de abril, relativo á seguranza das aeronaves de países terceiros que utilizan aeroportos situados en territorio español.*

O Real decreto 547/2006, do 5 de maio, relativo á seguranza das aeronaves de países terceiros que utilizan os aeroportos e outros aeródromos situados en territorio español, incorporou ao noso ordenamento xurídico a Directiva 2004/36/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 21 de abril de 2004, relativa á seguranza das aeronaves de países terceiros que utilizan os aeroportos da Comunidade. En aplicación desa directiva, determinouse o procedemento para a realización de inspeccións en pista ou en rampla a aeronaves de países terceiros e os supostos de risco para a seguranza aérea en que procede a inmovilización das ditas aeronaves. Así mesmo, establecéronse as regras para a recollida, tratamento, intercambio e difusión de información relacionada coa seguranza aérea derivada destas inspeccións.

A Directiva 2008/49/CE da Comisión, do 16 de abril de 2008, pola que se modifica o anexo II da Directiva 2004/36/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 21 de abril de 2004, precisa o procedemento para a realización de inspeccións en rampla a aeronaves de países terceiros, clasifica os incumprimentos da normativa internacional en tres categorías segundo a súa gravidade e incidencia na seguranza e sinala as medidas de corrección que se deben adoptar en cada caso. A Directiva 2008/49/CE da Comisión, do 16 de abril de 2008, regula tamén, por primeira vez, a formación das persoas que levan a cabo unha inspección en rampla para asegurar que posúen a cualificación necesaria para examinar os distintos elementos da aeronave que inflúen na súa seguranza e que os seus coñecementos se manteñen actualizados. Finalmente, aproba os novos formularios para redactar os informes de inspección.

O obxecto deste real decreto é incorporar a Directiva 2008/49/CE da Comisión, do 16 de abril de 2008. Ao ser necesarias numerosas modificacións no articulado do Real decreto 547/2006, do 5 de maio, optouse por elaborar un novo real decreto que substitúa o Real decreto 547/2006, do 5 de maio, e que traspoña a Directiva 2004/36/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 21 de abril de 2004, tal como foi modificado pola Directiva 2008/49/CE da Comisión, do 16 de abril de 2008.

Este real decreto dítase en virtude da disposición derradeira terceira da Lei 21/2003, do 7 de xullo, de seguranza aérea, que regula a inspección aeronáutica no seu título III, e ao abeiro da competencia estatal sobre tránsito e transporte aéreo, establecida no artigo 149.1.20.^a da Constitución.

Na súa virtude, por proposta do ministro de Fomento, de acordo co Consello de Estado e logo de deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 24 de abril de 2009,

DISPOÑO:

CAPÍTULO I

Disposicións xerais

Artigo 1. *Obxecto e ámbito de aplicación.*

1. Este real decreto ten por obxecto regular as inspeccións en rampla das aeronaves civís de países terceiros que aterren en aeroportos abertos ao tráfico aéreo internacional

situados en territorio español, co fin de establecer e manter un nivel uniforme e elevado de seguranza na aviación civil.

As aeronaves que sexan utilizadas ou explotadas baixo o control dunha autoridade competente dun Estado membro da Unión Europea ou da Conferencia Europea de Aviación Civil poderán ser inspeccionadas de acordo co programa de avaliación da seguranza das aeronaves estranxeiras (programa SAFA), posto en marcha pola Conferencia Europea de Aviación Civil en 1996.

2. O disposto neste real decreto será aplicable ás inspeccións en rampla a que se refire o número anterior, sen prexuízo de calquera outra que leve a cabo a autoridade aeronáutica ou das medidas que deba adoptar conforme a lexislación vixente sobre seguranza aérea.

3. Quedan excluídas do ámbito de aplicación deste real decreto as aeronaves de estado, militares e non militares, e as aeronaves dunha masa máxima de engalaxe inferior a 5.700 kg que non se dediquen a actividades comerciais de transporte aéreo.

Artigo 2. *Definicións.*

Para os efectos do disposto neste real decreto entenderase por:

a) «Inmovilización en terra»: a prohibición formal de que unha aeronave abandone un aeroporto e a adopción das medidas necesarias para inmovilizala.

b) «Normas internacionais de seguranza»: as normas de seguranza que figuran no Convenio sobre aviación civil internacional, asinado en Chicago o 7 de decembro de 1944, e nos seus anexos, na versión vixente no momento da inspección.

c) «Inspección en rampla»: o exame das aeronaves de países terceiros de conformidade co establecido neste real decreto que se efectúen dentro do recinto aeroportuario.

d) «Aeronaves de países terceiros»: as aeronaves que non sexan utilizadas nin operadas baixo o control dunha autoridade competente dun Estado membro da Unión Europea ou da Conferencia Europea de Aviación Civil.

Artigo 3. *Autoridade competente.*

A inspección en rampla de aeronaves de países terceiros que aterren nos aeroportos abertos ao tráfico aéreo internacional situados en territorio nacional correspóndelle á Axencia Estatal de Seguranza Aérea.

CAPÍTULO II

Inspeccións en rampla e medidas de corrección

Artigo 4. *Casos en que procede realizar inspeccións en rampla.*

1. As inspeccións en rampla das aeronaves de países terceiros realizaranse sempre que existan indicios de infracción das normas internacionais de seguranza e, en particular, polas causas seguintes:

a) Cando se recibise información sobre as malas condicións de mantemento das aeronaves ou ben presenten danos ou defectos evidentes.

b) Cando se dispoña de información de que realizaron, desde a súa entrada no espazo aéreo dun Estado membro da Unión Europea, manobras anormais que susciten grave preocupación sobre a súa seguranza.

c) Cando unha inspección previa en rampla desvelase deficiencias que permitan supoñer que a aeronave non cumpre as normas internacionais de seguranza e a autoridade aeronáutica deduza que as deficiencias non foron corrixidas.

d) Cando as aeronaves estean rexistradas en países cuxas autoridades competentes non exerzan unha axeitada supervisión de seguranza.

e) Cando existan indicios de que o operador da aeronave incumpre as normas internacionais, en virtude da información obtida conforme o artigo 12, ou cando, anteriormente, unha aeronave utilizada polo mesmo operador mostrase deficiencias nunha inspección en rampla.

2. As inspeccións en rampla realizaranse en aplicación dos plans de inspección ou en virtude das ordes específicas de actuación adoptadas polo director da Axencia Estatal de Seguranza Aérea. En ambos os supostos poderanse incluír sistemas de mostraxe, mesmo cando non haxa sospeitas particulares, que en ningún caso se inspirarán en criterios discriminatorios, e estarán orientados estritamente á seguranza aérea.

Na confección dos ditos plans ou ordes específicas teranse en conta os criterios de asignación de prioridade nas inspeccións en rampla establecidos no Regulamento (CE) 351/2008 da Comisión, do 16 de abril de 2008, polo que se aplica a Directiva 2004/36/CE do Parlamento Europeo e do Consello, no que atinxe á asignación de prioridade nas inspeccións en pista das aeronaves que utilizan os aeroportos da Comunidade.

Artigo 5. *Elementos da inspección.*

1. Nunha inspección en rampla débense comprobar todos ou algúns dos aspectos destacados no anexo.

As persoas que leven a cabo unha inspección en rampla deberán reunir os coñecementos necesarios para o ámbito de inspección que lles corresponda comprobar.

2. A inspección en rampla será o máis completa posible dentro do tempo e dos recursos dispoñibles. Na selección dos elementos que se vaian inspeccionar teranse en conta, ademais do tempo e dos recursos dispoñibles, os obxectivos do programa de avaliación da seguranza de aeronaves estranxeiras (SAFA) da Unión Europea.

3. As normas conforme as cales se verificarán os distintos aspectos da aeronave e do operador son as Normas da organización de aviación civil internacional (OACI) e os procedementos rexionais suplementarios europeos da OACI. Cando se inspeccionen as condicións técnicas dunha aeronave, deberase comprobar, ademais, a súa conformidade coas normas do fabricante da aeronave.

Nas inspeccións a aeronaves sometidas á supervisión doutros Estados membros da Unión Europea e da Conferencia Europea de Aviación Civil que participen no programa SAFA aplicaranse tamén as disposicións comunitarias relevantes.

Artigo 6. *Procedemento da inspección.*

1. O procedemento para a realización das inspeccións en rampla ás aeronaves de países terceiros axustarase ao establecido neste real decreto e na documentación orientativa publicada pola Axencia Europea de Seguranza Aérea.

2. As inspeccións en rampla efectuaranse en presenza do comandante da aeronave ou, en ausencia deste, de calquera membro da tripulación de voo ou doutro representante do operador. Noutro caso ou cando non sexa posible informar a ningún representante do operador, a inspección só se poderá levar a cabo en casos xustificadas e limitarase a un control visual do exterior da aeronave.

3. As inspeccións en rampla non deben provocar un atraso excesivo na saída da aeronave inspeccionada. As posibles causas poderán ser, entre outras, as dúbidas relativas á correcta preparación do voo, a aeronavegabilidade da aeronave ou calquera asunto directamente relacionado coa seguranza da aeronave e dos seus ocupantes.

As consecuencias derivadas da paralización da aeronave mentres se levan a cabo as actuacións de inspección serán asumidas pola compañía operadora que, en todo caso, prestará a debida asistencia aos pasaxeiros ou usuarios polas demoras que se produzan.

Artigo 7. *Documentación das inspeccións.*

1. O resultado das inspeccións en rampla documentarase de conformidade con este real decreto e deberá incluír, como mínimo, os datos que figuran nos impresos normalizados pola normativa comunitaria.

2. A documentación acreditativa da inspección constará da proba de inspección e do informe de inspección en rampla. Estes documentos recollerán o contido dos apéndices do anexo II da Directiva 2004/36/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 21 de abril de 2004, relativa á seguranza das aeronaves de países terceiros que utilizan os aeroportos da Comunidade.

3. Unha copia da proba de inspección entregárase ao comandante da aeronave ou, na súa ausencia, a un membro da tripulación de voo ou a un representante do operador da aeronave.

O informe da inspección en rampla transmitirase á base de datos centralizada sobre inspeccións en rampla xestionada pola Axencia Europea de Seguranza Aérea no prazo de quince días hábiles desde a data da inspección.

Artigo 8. *Clasificación dos incumprimentos.*

As deficiencias, irregularidades ou incumprimentos que se detecten nos elementos obxecto de inspección clasifícanse conforme a seguinte escala:

- a) Incumprimentos de categoría 1: aqueles que teñen pouca influencia na seguranza.
- b) Incumprimentos de categoría 2: aqueles que poden ter unha influencia importante na seguranza.
- c) Incumprimentos de categoría 3: aqueles que poden ter unha influencia fundamental na seguranza.

Artigo 9. *Medidas de seguimento e corrección.*

1. Cando se detecte un incumprimento de categoría 1, facilitarase información verbal ao comandante da aeronave ou, na súa ausencia, a un membro da tripulación de voo, ou ao representante do operador que estea presente na inspección sobre os resultados desta, e entregaráselles a documentación acreditativa da inspección a que se refire o artigo 7.2. Esta documentación entregárase igualmente se os incumprimentos detectados son de categoría 2 ou 3.

2. Ante incumprimentos de categoría 2, a Axencia Estatal de Seguranza Aérea solicitará ao operador que describa e acredite as medidas que adoptou para corrixir as deficiencias encontradas.

A Axencia Estatal de Seguranza Aérea enviará esa mesma solicitude ao Estado responsable da supervisión do operador e solicitaralle, se o considera axeitado, a súa opinión sobre as medidas correctivas adoptadas. Así mesmo, poderá remitir ao Estado responsable unha comunicación referida ás inspeccións en rampla levadas a cabo nun período determinado sobre as aeronaves baixo a súa supervisión.

A Axencia Estatal de Seguranza Aérea remitirá un informe cada mes á Axencia Europea de Seguranza Aérea sobre o estado de aplicación das medidas correctoras adoptadas.

3. Cando nunha inspección se constate un incumprimento de categoría 3, deberanse realizar as actuacións descritas para un incumprimento de categoría 2 e adoptarse as seguintes medidas, en función da súa incidencia na seguranza da aeronave e dos seus ocupantes:

- a) A restrición nas operacións de voo da aeronave: a aeronave só poderá efectuar a súa saída nas condicións que determine o órgano competente da Axencia Estatal de Seguranza Aérea ou os funcionarios responsables da inspección.
- b) A adopción de medidas correctivas antes do voo: o operador dunha aeronave deberá adoptar cantas medidas sexan precisas para rectificar, antes da saída do voo, as

deficiencias advertidas polo persoal de inspección. Entre elas, pode figurar a realización dun voo de posicionamento sen pasaxe cara á base de mantemento da aeronave.

c) A inmovilización da aeronave: se o persoal de inspección constata que non se executaron debidamente as medidas correctoras antes da saída do voo e que a aeronave incumpre as normas internacionais de seguranza de forma que implique un risco certo, grave e inmediato para a seguranza aérea, a Axencia Estatal de Seguranza Aérea ordenará a inmovilización da aeronave de acordo co artigo 30 da Lei 21/2003, do 7 de xullo, e informará inmediatamente a autoridade aeronáutica de que dependa o operador de que se trate e do Estado en que estea rexistrada a aeronave.

Así mesmo, a Axencia Estatal de Seguranza Aérea poderá acordar, en colaboración co Estado responsable da explotación da aeronave ou o Estado en que estea rexistrada a aeronave, as condicións necesarias en que se poderá autorizar a aeronave a voar sen pasaxe a un aeroporto ou a outro aeródromo no cal as deficiencias poidan ser corrixidas.

Se a deficiencia afectase a validez do certificado de aeronavegabilidade da aeronave, a inmovilización só se poderá levantar cando o operador conte coa autorización do Estado ou Estados que vaian ser sobrevoados durante ese voo de posicionamento.

d) A prohibición inmediata de explotación: esta medida só se poderá adoptar ante un risco inmediato e evidente para a seguranza aérea nos termos previstos no artigo 6 do Regulamento (CE) 2111/2005 do Parlamento Europeo e do Consello, do 14 de decembro de 2005, relativo ao establecemento dunha lista comunitaria das compañías aéreas suxeitas a unha prohibición de explotación na Comunidade e á información que deben recibir os pasaxeiros aéreos sobre a identidade da compañía operadora, e polo que se derroga o artigo 9 da Directiva 2004/36/CE, do Parlamento Europeo e do Consello, do 21 de abril de 2004.

Esta medida adoptárase de acordo co artigo 30 da Lei 21/2003, do 7 de xullo, se implica a suspensión de aprobacións ou autorizacións previamente outorgadas.

Cando se adopten as medidas previstas nas letras c) e d), o informe de inspección comunicárase aos Estados participantes do programa SAFA e á Comisión Europea.

CAPÍTULO III

Formación do persoal do equipo inspector

Artigo 10. *Cualificación do persoal do equipo inspector.*

1. As persoas que realicen inspeccións en rampla deberán cumprir algún dos seguintes requisitos:

- a) Ter o título de enxeñeiro aeronáutico ou de enxeñeiro técnico aeronáutico.
- b) Estar ou ter estado en posesión dunha licenza de piloto de transporte de liña aérea.
- c) Estar ou ter estado en posesión dunha licenza de mantemento de aeronaves.
- d) Contar con experiencia profesional en tarefas relacionadas coa operación de aeronaves, as licenzas de persoal, a aeronavegabilidade ou as mercadorías perigosas para as que non se requira un título ou licenza aeronáutica.

Mediante circular aeronáutica precisaranse as condicións de titulación e formación, a experiencia recente e os coñecementos lingüísticos requiridos para a realización de inspeccións SAFA.

2. Ademais da formación e experiencia sinalada no número anterior, as persoas que realicen unha inspección en rampla deberán superar un curso específico sobre o programa SAFA que constará dunha parte teórica e outra práctica, que incluírá a participación como observador nunha serie de inspeccións en rampla.

3. As persoas que realicen inspeccións en rampla deberán efectuar un número mínimo de inspeccións en rampla ao ano e participar nas actividades de formación continua que se determinen para manter a súa cualificación como inspectores en rampla.

Artigo 11. *Suxeitos que poden impartir formación para a realización de inspeccións en rampla.*

1. A formación teórica e práctica, así como a formación continua, poderá ser impartida pola Axencia Estatal de Seguranza Aérea, por entidades independentes debidamente recoñecidas ou polas autoridades competentes doutro Estado membro da Unión Europea ou da propia Unión Europea.

En todo caso, a formación recibida deberase axustar aos plans de estudo aprobados pola Axencia Europea de Seguranza Aérea.

2. Poderán impartir a formación práctica a que alude o artigo anterior as persoas que fosen inspectores en rampla durante os tres anos anteriores á designación como formador e realizasen nos últimos tres anos, polo menos, 36 inspeccións en rampla.

3. A Axencia Estatal de Seguranza Aérea avaliará as entidades independentes españolas ou doutros Estados membros que impartan formación a inspectores en rampla que actúen baixo a dirección e supervisión da autoridade española, co fin de comprobar que as súas actividades de formación se adecuan aos plans de estudo aprobados pola Axencia Estatal de Seguranza Aérea.

O sistema de avaliación deberá ser simple, transparente e proporcionado e terá en conta calquera documentación orientativa publicada pola Axencia Europea de Seguranza Aérea. Tamén terá en conta os resultados da avaliación levada a cabo por outros Estados membros sobre a mesma entidade ou pola Axencia Europea de Seguranza Aérea, por petición da Axencia Estatal de Seguranza Aérea.

CAPÍTULO IV

Tratamento da información

Artigo 12. *Recollida de información.*

1. A Axencia Estatal de Seguranza Aérea establecerá un sistema de recollida e tratamento da información útil para o cumprimento do disposto neste real decreto. Este sistema deberá ser compatible coas normas e procedementos que, se é o caso, adopte a Unión Europea e incluírá, polo menos, os seguintes elementos:

a) Información importante en materia de seguranza que se encontre dispoñible a través do sistema de notificación de sucesos na aviación civil ou a partir de:

1. Notificacións dos pilotos.
2. Notificacións das entidades de mantemento.
3. Notificacións de incidentes.
4. Notificacións doutras organizacións independentes das autoridades competentes dos Estados membros.
5. Reclamacións.

b) Información sobre medidas adoptadas tras unha inspección en rampla, como:

1. Inmobilización en terra da aeronave.
2. Prohibición da aeronave ou do operador de operar no Estado español.
3. Necesidade de medidas correctoras.
4. Contactos coa autoridade competente do operador.

c) Información de seguimento relativa ao operador, como:

1. Medidas correctoras aplicadas.
2. Repetición de anomalías.

2. A recompilación da información prevista neste artigo levarase a cabo a través de informes normalizados que incluírán os datos que figuran no modelo de informe tipo

recollido no anexo I de Directiva 2004/36/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 21 de abril de 2004.

3. Sempre que da información solicitada conforme este artigo se deduza a existencia dun risco potencial en materia de seguranza, a Axencia Estatal de Seguranza Aérea comunicará, sen demora, o informe normalizado correspondente ás autoridades competentes dos Estados participantes no programa SAFA e á Comisión Europea.

Artigo 13. *Intercambio de información.*

1. A Axencia Estatal de Seguranza Aérea colaborará no intercambio de información previsto no artigo 5.1 da Directiva 2004/36/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 21 de abril de 2004, coas autoridades aeronáuticas dos Estados membros da Unión Europea.

2. A Axencia Estatal de Seguranza Aérea poñerá á disposición da Comisión Europea, da Axencia Europea de Seguranza Aérea e das autoridades aeronáuticas dos Estados membros, sen demora, e cando así o soliciten, todos os informes a que se refire o artigo anterior e os documentos acreditativos da inspección mencionados no artigo 7.2.

Artigo 14. *Protección e difusión da información.*

1. A Axencia Estatal de Seguranza Aérea adoptará as medidas necesarias para asegurar o tratamento confidencial e o bo uso da información que reciba e intercambie en aplicación do artigo anterior.

2. A difusión desta información realizarase exclusivamente conforme os seguintes criterios:

- a) Só se poderá utilizar para os fins previstos neste real decreto.
- b) Poderán acceder á dita información a Comisión Europea, a Axencia Europea de Seguranza Aérea e as autoridades aeronáuticas dos Estados membros.
- c) Só se autorizará unha difusión limitada cando sexa necesario para garantir a seguranza aérea, ou cando así o dispoña expresamente unha lei.

3. O persoal dependente da Axencia Estatal de Seguranza Aérea que acceda á información non poderá revelar, en ningún caso, os datos identificativos das persoas que faciliten, voluntariamente, información sobre deficiencias das aeronaves.

Disposición adicional única. *Aplicación supletoria do Regulamento de inspección aeronáutica.*

O Real decreto 98/2009, do 6 de febreiro, polo que se aproba o Regulamento de inspección aeronáutica, só será de aplicación ás inspeccións que regula este real decreto, no non especificado por este e cando resulte adecuado á índole da actividade.

Disposición transitoria única. *Persoal inspector.*

As persoas que teñan a cualificación prevista no artigo 10 e realicen regularmente inspeccións en aeronaves poderán participar nas inspeccións en rampla que se leven a cabo a partir da entrada en vigor deste real decreto. Non obstante, deberán seguir, polo menos, un curso de formación continua antes do 1 de xullo de 2010 e, posteriormente, os que se determinen para poder continuar executando esta función.

Disposición derogatoria única. *Derrogación normativa.*

Queda derogado o Real decreto 547/2006, do 5 de maio, relativo á seguranza das aeronaves de países terceiros que utilizan os aeroportos e outros aeródromos situados en territorio español.

Disposición derradeira primeira. *Título competencial.*

Este real decreto dítase ao abeiro da competencia exclusiva que atribúe ao Estado o artigo 149.1.20.^a da Constitución en materia de tránsito e transporte aéreo.

Disposición derradeira segunda. *Incorporación do dereito da Unión Europea.*

Este real decreto incorpora ao ordenamento xurídico español a Directiva 2004/36/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 21 de abril de 2004, relativa á seguranza das aeronaves de países terceiros que utilizan os aeroportos da Comunidade, tal como foi modificada pola Directiva 2008/49/CE da Comisión, do 16 de abril de 2008.

Disposición derradeira terceira. *Habilitación normativa.*

1. O ministro de Fomento ditará as disposicións que sexan necesarias para o desenvolvemento deste real decreto.

2. Autorízase o director xeral de Aviación Civil para desenvolver mediante circular aeronáutica os programas formativos a que se refire o artigo 10; determinar o número mínimo de inspeccións ao ano que deben realizar os inspectores para manter a súa cualificación e para impartir formación a outros; e concretar as regras de avaliación das entidades que impartan formación neste ámbito.

Na elaboración destas circulares aeronáuticas terase en conta a documentación orientativa aprobada pola Axencia Europea de Seguranza Aérea.

Así mesmo, o director xeral de Aviación Civil aprobará os modelos de informes normalizados previstos nos artigos 7.2 e 12.2 mediante circular aeronáutica. Estes modelos confeccionaranse tomando como referencia os formularios establecidos nos anexos I e II da Directiva 2004/36/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 21 de abril de 2004.

Disposición derradeira cuarta. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor o día seguinte ao da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid o 24 de abril de 2009.

JUAN CARLOS R.

O ministro de Fomento,
JOSÉ BLANCO LÓPEZ

ANEXO

Elementos da inspección en rampla

A inspección en rampla deberá incluír a totalidade ou unha parte dos aspectos seguintes, en función do tempo dispoñible:

1. Comprobación da existencia e validez dos documentos necesarios para voos internacionais, como certificado de matrícula, libro de a bordo, certificado de aeronavegabilidade, licenzas dos membros da tripulación, licenza da estación de raio, lista de pasaxeiros e manifiesto de carga.

2. Comprobación de que a composición e cualificación da tripulación de voo cumpre os requisitos do anexo 1 e do anexo 6 do Convenio de Chicago (anexos OACI).

3. Comprobación da documentación operativa (datos do voo, datos do plan operacional de voo, libro técnico do avión) e da preparación de voo necesarias para demostrar que o voo se preparou de acordo co anexo 6 da OACI.

4. Comprobación da existencia e estado dos dispositivos requiridos para a navegación internacional, de acordo co anexo 6 da OACI:

- a) Certificado de operador aéreo.
 - b) Certificado de ruído e emisións.
 - c) Manual de operacións (incluída a lista de equipamento mínimo) e manual de voo.
 - d) Equipamento de seguranza.
 - e) Equipamento de seguranza da cabina.
 - f) Equipamento necesario para o voo de que se trate, incluído equipamento de radiocomunicación e radionavegación.
 - g) Rexistradores de datos de voo.
5. Comprobación de que as condicións da aeronave e do seu equipamento (incluídos danos e reparacións) garanten o cumprimento das normas do anexo 8 da OACI.