

I. DISPOSICIONS GENERALS**MINISTERI DE FOMENT**

7627 *Reial decret 714/2009, de 24 d'abril, relatiu a la seguretat de les aeronaus de tercers països que utilitzen aeroports situats en el territori espanyol.*

El Reial decret 547/2006, de 5 de maig, relatiu a la seguretat de les aeronaus de tercers països que utilitzen els aeroports i altres aeròdroms situats en territori espanyol, va incorporar al nostre ordenament jurídic la Directiva 2004/36/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 21 d'abril de 2004, relativa a la seguretat de les aeronaus de tercers països que utilitzen els aeroports de la Comunitat. En aplicació d'aquesta Directiva, es va determinar el procediment per a la realització d'inspeccions en pista o en rampa a aeronaus de tercers països i els supòsits de risc per a la seguretat aèria en què és procedent la immobilització de les esmentades aeronaus. Així mateix, es van establir les regles per a la recollida, tractament, intercanvi i difusió d'informació relacionada amb la seguretat aèria derivada d'aquestes inspeccions.

La Directiva 2008/49/CE de la Comissió, de 16 d'abril de 2008, per la qual es modifica l'annex II de la Directiva 2004/36/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 21 d'abril de 2004, indica el procediment per a la realització d'inspeccions en rampa a aeronaus de tercers països, classifica els incompliments de la normativa internacional en tres categories segons la seva gravetat i incidència en la seguretat i assenjala les mesures de correcció que s'han d'adoptar en cada cas. La Directiva 2008/49/CE de la Comissió, de 16 d'abril de 2008, també regula, per primera vegada, la formació de les persones que porten a terme una inspecció en rampa per assegurar que posseeixen la qualificació necessària per examinar els diferents elements de l'aeronau que influeixen en la seva seguretat i que els seus coneixements es mantenen actualitzats. Finalment, aprova els nous formularis per redactar els informes d'inspecció.

L'objecte d'aquest Reial decret és incorporar la Directiva 2008/49/CE de la Comissió, de 16 d'abril de 2008. Atès que són necessàries nombroses modificacions en l'articulat del Reial decret 547/2006, de 5 de maig, s'ha optat per elaborar un nou reial decret que substitueixi el Reial decret 547/2006, de 5 de maig, i que transposi la Directiva 2004/36/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 21 d'abril de 2004, tal com ha estat modificat per la Directiva 2008/49/CE de la Comissió, de 16 d'abril de 2008.

Aquest Reial decret es dicta en virtut de la disposició final tercera de la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria, que regula la inspecció aeronàutica en el seu títol III, i a l'empara de la competència estatal sobre trànsit i transport aeri, establerta a l'article 149.1.20a de la Constitució.

En virtut d'això, a proposta del ministre de Foment, d'acord amb el Consell d'Estat i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres en la reunió del dia 24 d'abril de 2009,

DISPOSO:

CAPÍTOL I

Disposicions generals

Article 1. *Objecte i àmbit d'aplicació.*

1. Aquest Reial decret té per objecte regular les inspeccions en rampa de les aeronaus civils de tercers països que aterrin en aeroports oberts al trànsit aeri internacional situats

en territori espanyol, amb la finalitat d'establir i mantenir un nivell uniforme i elevat de seguretat en l'aviació civil.

Les aeronaus que siguin utilitzades o explotades sota el control d'una autoritat competent d'un Estat membre de la Unió Europea o de la Conferència Europea d'Aviació Civil, poden ser inspeccionades d'acord amb el programa d'avaluació de la seguretat de les aeronaus estrangeres (programa SAFA), posat en marxa per la Conferència Europea d'Aviació Civil l'any 1996.

2. El que disposa aquest Reial decret és aplicable a les inspeccions en rampa a què es refereix l'apartat anterior, sense perjudici de qualsevol altres que porti a terme l'autoritat aeronàutica, o de les mesures que hagi d'adoptar conforme a la legislació vigent sobre seguretat aèria.

3. Queden excloses de l'àmbit d'aplicació d'aquest Reial decret les aeronaus d'Estat, militars i no militars, i les aeronaus d'una massa màxima d'enlairament inferior a 5.700 kg que no es dediquin a activitats comercials de transport aeri.

Article 2. *Definicions.*

Als efectes del que disposa aquest Reial decret s'entén per:

- a) «Immobilització en terra»: la prohibició formal que una aeronau abandoni un aeroport, i l'adopció de les mesures necessàries per immobilitzar-la.
- b) «Normes internacionals de seguretat»: les normes de seguretat que figuren en el Conveni sobre aviació civil internacional, signat a Chicago el 7 de desembre de 1944 i en els seus annexos, en la versió vigent en el moment de la inspecció.
- c) «Inspecció en rampa»: l'examen de les aeronaus de tercers països de conformitat amb el que estableix aquest Reial decret que s'efectuïn dins del recinte aeroportuari.
- d) «Aeronaus de tercers països»: les aeronaus que no siguin utilitzades o explotades sota el control d'una autoritat competent d'un Estat membre de la Unió Europea o de la Conferència Europea d'Aviació Civil.

Article 3. *Autoritat competent.*

La inspecció en rampa d'aeronaus de tercers països que aterrin en els aeroports oberts al trànsit aeri internacional situats en territori nacional correspon a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.

CAPÍTOL II

Inspeccions en rampa i mesures de correcció

Article 4. *Casos en els quals és procedent realitzar inspeccions en rampa.*

1. Les inspeccions en rampa de les aeronaus de tercers països s'han de fer sempre que hi hagi indicis d'infracció de les normes internacionals de seguretat i, en particular, per les causes següents:

- a) Quan s'hagi rebut informació sobre les males condicions de manteniment de les aeronaus, o bé presentin danys o defectes evidents.
- b) Quan es disposi d'informació que han fet, des de la seva entrada a l'espai aeri d'un Estat membre de la Unió Europea, maniobres anormals que suscitin greu preocupació sobre la seva seguretat.
- c) Quan una inspecció prèvia en rampa hagi revelat deficiències que permetin suposar que l'aeronau no compleix les normes internacionals de seguretat, i l'autoritat aeronàutica dedueixi que les deficiències no han estat corregides.
- d) Quan les aeronaus estiguin registrades en països les autoritats competents dels quals no exerceixin una adequada supervisió de seguretat.

e) Quan hi hagi indicis que l'operador de l'aeronau incompleix les normes internacionals, en virtut de la informació obtinguda de conformitat amb l'article 12, o quan, anteriorment, una aeronau utilitzada pel mateix operador hagi mostrat deficiències en una inspecció en rampa.

2. Les inspeccions en rampa s'han de fer en aplicació dels plans d'inspecció o en virtut de les ordres específiques d'actuació adoptades pel director de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria. En els dos supòsits es poden incloure sistemes de mostreig, fins i tot quan no hi hagi sospites particulars, que en cap cas s'han d'inspirar en criteris discriminatoris i han d'estar orientats estrictament a la seguretat aèria.

En la confecció dels esmentats plans o ordres específiques, s'han de tenir en compte els criteris d'assignació de prioritats en les inspeccions en rampa que estableix el Reglament (CE) 351/2008 de la Comissió, de 16 d'abril de 2008, pel qual s'aplica la Directiva 2004/36/CE del Parlament Europeu i del Consell, pel que fa a l'assignació de prioritats en les inspeccions en pista de les aeronaus que utilitzen els aeroports de la Comunitat.

Article 5. *Elements de la inspecció.*

1. En una inspecció en rampa s'han de comprovar tots o alguns dels aspectes destacats en l'annex.

Les persones que portin a terme una inspecció en rampa han de reunir els coneixements necessaris per a l'àmbit d'inspecció que els correspongui comprovar.

2. La inspecció en rampa ha de ser la més completa possible dins del temps i dels recursos disponibles. En la selecció dels elements que s'hagin d'inspeccionar, s'han de tenir en compte, a més del temps i dels recursos disponibles, els objectius del programa d'avaluació de la seguretat d'aeronaus estrangeres (SAFA) de la Unió Europea.

3. Les normes d'acord amb les quals s'han de verificar els diferents aspectes de l'aeronau i de l'operador són les normes de l'Organització d'Aviació Civil Internacional (OACI) i els procediments regionals suplementaris europeus de l'OACI. Quan s'inspeccionin les condicions tècniques d'una aeronau, s'ha de comprovar, a més, la seva conformitat amb les normes del fabricant de l'aeronau.

En les inspeccions a aeronaus sotmeses a la supervisió d'altres estats membres de la Unió Europea i de la Conferència Europea d'Aviació Civil que participin en el programa SAFA, també s'han d'aplicar les disposicions comunitàries rellevants.

Article 6. *Procediment de la inspecció.*

1. El procediment per a la realització de les inspeccions en rampa a les aeronaus de tercers països s'ha d'ajustar al que estableixen aquest Reial decret i la documentació orientativa publicada per l'Agència Europea de Seguretat Aèria.

2. Les inspeccions en rampa s'han d'efectuar en presència del comandant de l'aeronau o, en absència d'aquest, de qualsevol membre de la tripulació de vol o d'un altre representant de l'operador. En un altre cas o quan no sigui possible informar cap representant de l'operador, la inspecció només es pot portar a terme en casos justificats i s'ha de limitar a un control visual de l'exterior de l'aeronau.

3. Les inspeccions en rampa no han de provocar un retard excessiu en la sortida de l'aeronau inspeccionada. Les possibles causes poden ser, entre d'altres, els dubtes relatius a la correcta preparació del vol, l'aeronavegabilitat de l'aeronau, o qualsevol assumpte directament relacionat amb la seguretat de l'aeronau i dels seus ocupants.

Les conseqüències derivades de la paralització de l'aeronau mentre es porten a terme les actuacions d'inspecció han de ser assumides per la companyia operadora, que en tot cas, ha de prestar la deguda assistència als passatgers o usuaris per les demores que es produeixin.

Article 7. *Documentació de les inspeccions.*

1. El resultat de les inspeccions en rampa s'ha de documentar de conformitat amb aquest Reial decret i ha d'incloure com a mínim les dades que figuren en els impresos normalitzats per la normativa comunitària.

2. La documentació acreditativa de la inspecció consta de la prova d'inspecció i de l'informe d'inspecció en rampa. Els esmentats documents han de recollir el contingut dels apèndixs de l'annex II de la Directiva 2004/36/CE del Parlament europeu i del Consell, de 21 d'abril de 2004, relativa a la seguretat de les aeronaus de tercers països que utilitzen els aeroports de la Comunitat.

3. Una còpia de la prova d'inspecció s'ha de lliurar al comandant de l'aeronau o, en la seva absència, a un membre de la tripulació de vol o a un representant de l'operador de l'aeronau.

L'informe de la inspecció en rampa s'ha de transmetre a la base de dades centralitzada sobre inspeccions en rampa gestionada per l'Agència Europea de Seguretat Aèria en el termini de quinze dies hàbils des de la data de la inspecció.

Article 8. *Classificació dels incompliments.*

Les deficiències, irregularitats o incompliments que es detectin en els elements objecte d'inspecció es classifiquen conforme a la següent escala:

- a) Incompliments de categoria 1: els que tenen poca influència en la seguretat.
- b) Incompliments de categoria 2: els que poden tenir una influència important en la seguretat.
- c) Incompliments de categoria 3: els que poden tenir una influència fonamental en la seguretat.

Article 9. *Mesures de seguiment i correcció.*

1. Quan es detecti un incompliment de categoria 1, s'ha de facilitar informació verbal al comandant de l'aeronau o, en la seva absència, a un membre de la tripulació de vol, o al representant de l'operador que estigui present en la inspecció sobre els resultats d'aquesta, i se'ls ha de lliurar la documentació acreditativa de la inspecció a què es refereix l'article 7.2. Aquesta documentació s'ha de lliurar igualment si els incompliments detectats són de categoria 2 o 3.

2. Davant incompliments de categoria 2, l'Agència Estatal de Seguretat Aèria ha de sol·licitar a l'operador que descrigui i acrediti les mesures que ha adoptat per corregir les deficiències trobades.

L'Agència Estatal de Seguretat Aèria ha d'enviar aquesta mateixa sol·licitud a l'Estat responsable de la supervisió de l'operador i li ha de sol·licitar, si ho considera adequat, la seva opinió sobre les mesures correctives adoptades. Així mateix, pot remetre a l'Estat responsable una comunicació referida a les inspeccions en rampa portades a terme en un període determinat sobre les aeronaus sota la seva supervisió.

L'Agència Estatal de Seguretat Aèria ha de remetre un informe cada mes a l'Agència Europea de Seguretat Aèria sobre l'estat d'aplicació de les mesures correctores adoptades.

3. Quan en una inspecció es constati un incompliment de categoria 3, s'han de fer les actuacions descrites per a un incompliment de categoria 2 i adoptar-se les següents mesures, en funció de la seva incidència en la seguretat de l'aeronau i dels seus ocupants:

- a) La restricció en les operacions de vol de l'aeronau: l'aeronau només pot efectuar la seva sortida en les condicions que determini l'òrgan competent de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria o els funcionaris responsables de la inspecció.
- b) L'adopció de mesures correctives abans del vol: l'operador d'una aeronau haurà d'adoptar totes les mesures que siguin necessàries per rectificar, abans de la sortida del vol, les deficiències advertides pel personal d'inspecció. Entre aquestes, pot figurar la

realització d'un vol de posicionament sense passatge cap a la base de manteniment de l'aeronau.

c) La immobilització de l'aeronau: si el personal d'inspecció constata que no s'han executat degudament les mesures correctores abans de la sortida del vol i que l'aeronau incompleix les normes internacionals de seguretat de manera que implica un risc cert, greu i immediat per a la seguretat aèria, l'Agència Estatal de Seguretat Aèria ha d'ordenar la immobilització de l'aeronau d'acord amb l'article 30 de la Llei 21/2003, de 7 de juliol, i ha d'informar immediatament l'autoritat aeronàutica de la qual depèn l'operador de què es tracta i de l'Estat en què està registrada l'aeronau.

Així mateix, l'Agència Estatal de Seguretat Aèria pot acordar, en col·laboració amb l'Estat responsable de l'explotació de l'aeronau o l'Estat en què està registrada l'aeronau, les condicions necessàries en les quals es pot autoritzar l'aeronau a volar sense passatge a un aeroport o un altre aeròdrom en el qual les deficiències poden ser corregides.

Si la deficiència afecta la validesa del certificat d'aeronavegabilitat de l'aeronau, la immobilització només es pot aixecar quan l'operador tingui l'autorització de l'Estat o estats que han de ser sobrevolats durant aquest vol de posicionament.

d) La prohibició immediata d'explotació: aquesta mesura només es pot adoptar davant un risc immediat i evident per a la seguretat aèria en els termes que preveu l'article 6 del Reglament (CE) 2111/2005 del Parlament Europeu i del Consell, de 14 de desembre de 2005, relatiu a l'establiment d'una llista comunitària de les companyies aèries subjectes a una prohibició d'explotació en la Comunitat i a la informació que han de rebre els passatgers aeris sobre la identitat de la companyia operadora, i pel qual es deroga l'article 9 de la Directiva 2004/36/CE, del Parlament Europeu i del Consell, de 21 d'abril de 2004.

Aquesta mesura s'ha d'adoptar d'acord amb l'article 30 de la Llei 21/2003, de 7 de juliol, si implica la suspensió d'aprovacions o autoritzacions prèviament atorgades.

Quan s'adoptin les mesures previstes en els paràgrafs c) i d), l'informe d'inspecció s'ha de comunicar als estats participants del programa SAFA i a la Comissió Europea.

CAPÍTOL III

Formació del personal de l'equip inspector

Article 10. *Qualificació del personal de l'equip inspector.*

1. Les persones que realitzin inspeccions en rampa han de complir algun dels requisits següents:

- a) Tenir el títol d'enginyer aeronàutic o d'enginyer tècnic aeronàutic.
- b) Estar o haver estat en possessió d'una llicència de pilot de transport de línia aèria.
- c) Estar o haver estat en possessió d'una llicència de manteniment d'aeronaus.
- d) Tenir experiència professional en tasques relacionades amb l'operació d'aeronaus, les llicències de personal, l'aeronavegabilitat o les mercaderies perilloses per a les quals no es requereix un títol o llicència aeronàutica.

Mitjançant una circular aeronàutica s'han d'indicar les condicions de titulació i formació, l'experiència recent i els coneixements lingüístics requerits per a la realització d'inspeccions SAFA.

2. A més de la formació i l'experiència assenyalada en l'apartat anterior, les persones que realitzin una inspecció en rampa han de superar un curs específic sobre el programa SAFA que consta d'una part teòrica i una altra de pràctica, que inclou la participació com a observador en una sèrie d'inspeccions en rampa.

3. Les persones que fan inspeccions en rampa han d'efectuar un nombre mínim d'inspeccions en rampa durant l'any i participar en les activitats de formació contínua que es determinin per mantenir la seva qualificació com a inspectors en rampa.

Article 11. *Subjectes que poden impartir formació per a la realització d'inspeccions en rampa.*

1. La formació teòrica i pràctica, així com la formació contínua la pot impartir per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, entitats independents degudament reconegudes o les autoritats competents d'un altre Estat membre de la Unió Europea o de la pròpia Unió Europea.

En tot cas, la formació rebuda s'ha d'ajustar als plans d'estudi aprovats per l'Agència Europea de Seguretat Aèria.

2. Poden impartir la formació pràctica a què al·ludeix l'article anterior les persones que hagin estat inspector en rampa durant els tres anys anteriors a la designació com a formador i hagin realitzat en els últims tres anys, almenys, 36 inspeccions en rampa.

3. L'Agència Estatal de Seguretat Aèria ha d'avaluar les entitats independents espanyoles o d'altres estats membres que imparteixin formació a inspectors en rampa que actuïn sota la direcció i supervisió de l'autoritat espanyola, amb la finalitat de comprovar que les seves activitats de formació s'adeqüen als plans d'estudi aprovats per l'Agència Europea de Seguretat Aèria.

El sistema d'avaluació ha de ser simple, transparent i proporcionat i ha de tenir en compte qualsevol documentació orientativa publicada per l'Agència Europea de Seguretat Aèria. També ha de tenir en compte els resultats de l'avaluació portada a terme per altres estats membres sobre la mateixa entitat o per l'Agència Europea de Seguretat Aèria, a petició de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.

CAPÍTOL IV

Tractament de la informació

Article 12. *Recollida d'informació.*

1. L'Agència Estatal de Seguretat Aèria estableix un sistema de recollida i tractament de la informació útil per al compliment del que disposa aquest Reial decret. Aquest sistema ha de ser compatible amb les normes i els procediments que, si s'escau, adopti la Unió Europea i inclou, almenys, els següents elements:

a) Informació important en matèria de seguretat que estigui disponible a través del sistema de notificació de successos en l'aviació civil o a partir de:

1. Notificacions dels pilots.
2. Notificacions de les entitats de manteniment.
3. Notificacions d'incidents.
4. Notificacions d'altres organitzacions independents de les autoritats competents dels estats membres.
5. Reclamacions.

b) Informació sobre mesures adoptades després d'una inspecció en rampa, com ara:

1. Immobilització en terra de l'aeronau.
2. Prohibició de l'aeronau o de l'operador d'operar a l'Estat espanyol.
3. Necessitat de mesures correctores.
4. Contactes amb l'autoritat competent de l'operador.

c) Informació de seguiment relativa a l'operador, com ara:

1. Mesures correctores aplicades.
2. Repetició d'anomalies.

2. La recopilació de la informació que preveu aquest article s'ha de portar a terme a través d'informes normalitzats que han d'incloure les dades que figuren en el model

d'informe tipus recollit en l'annex I de la Directiva 2004/36/CE del Parlament europeu i del Consell, de 21 d'abril de 2004.

3. Sempre que de la informació recollida de conformitat amb aquest article es dedueixi l'existència d'un risc potencial en matèria de seguretat, l'Agència Estatal de Seguretat Aèria ha de comunicar sense demora l'informe normalitzat corresponent a les autoritats competents dels estats participants en el programa SAFA i a la Comissió Europea.

Article 13. *Intercanvi d'informació.*

1. L'Agència Estatal de Seguretat Aèria ha de col·laborar en l'intercanvi d'informació que preveu l'article 5.1 de la Directiva 2004/36/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 21 d'abril de 2004, amb les autoritats aeronàutiques dels estats membres de la Unió Europea.

2. L'Agència Estatal de Seguretat Aèria ha de posar a disposició de la Comissió europea, sense demora, i quan així ho sol·licitin, de l'Agència Europea de Seguretat Aèria i de les autoritats aeronàutiques dels estats membres, tots els informes a què es refereix l'article anterior i els documents acreditatius de la inspecció esmentats a l'article 7.2.

Article 14. *Protecció i difusió de la informació.*

1. L'Agència Estatal de Seguretat Aèria ha d'adoptar les mesures necessàries per assegurar el tractament confidencial, i el bon ús de la informació que rebí i intercanvií en aplicació de l'article anterior.

2. La difusió d'aquesta informació s'ha de fer exclusivament d'acord amb els següents criteris:

- a) Només es pot utilitzar per als fins que preveu aquest Reial decret.
- b) Poden accedir a l'esmentada informació la Comissió Europea, l'Agència Europea de Seguretat Aèria i les autoritats aeronàutiques dels estats membres.
- c) Només se n'autoritza una difusió limitada quan sigui necessari per garantir la seguretat aèria, o quan així ho disposi expressament una llei.

3. El personal dependent de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria que accedeixi a la informació no pot revelar, en cap cas, les dades identificatives de les persones que facilitin voluntàriament informació sobre deficiències de les aeronaus.

Disposició addicional única. *Aplicació supletòria del Reglament d'inspecció aeronàutica.*

El Reial decret 98/2009, de 6 de febrer, pel qual s'aprova el Reglament d'inspecció aeronàutica, només és aplicable a les inspeccions que regula aquest Reial decret, en tot el que aquest no especifica i quan sigui adequat a l'índole de l'activitat.

Disposició transitòria única. *Personal inspector.*

Les persones que tinguin la qualificació que preveu l'article 10 i facin regularment inspeccions en aeronaus poden participar en les inspeccions en rampa que es portin a terme a partir de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret. No obstant això, han de seguir, almenys, un curs de formació contínua abans de l'1 de juliol de 2010 i, posteriorment, els que es determinin per poder continuar executant aquesta funció.

Disposició derogatòria única. *Derogació normativa.*

Queda derogat el Reial decret 547/2006, de 5 de maig, relatiu a la seguretat de les aeronaus de tercers països que utilitzen els aeroports i altres aeròdroms situats en territori espanyol.

Disposició final primera. *Títol competencial.*

Aquest Reial decret es dicta a l'empara de la competència exclusiva que atribueix a l'Estat l'article 149.1.20a de la Constitució en matèria de trànsit i transport aeri.

Disposició final segona. *Incorporació del dret de la Unió Europea.*

Aquest Reial decret incorpora a l'ordenament jurídic espanyol la Directiva 2004/36/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 21 d'abril de 2004, relativa a la seguretat de les aeronaus de tercers països que utilitzen els aeroports de la Comunitat, tal com ha estat modificada per la Directiva 2008/49/CE de la Comissió, de 16 d'abril de 2008.

Disposició final tercera. *Habilitació normativa.*

1. El ministre de Foment ha de dictar les disposicions que siguin necessàries per al desplegament d'aquest Reial decret.

2. S'autoritza el director general d'Aviació Civil per desplegar mitjançant una circular aeronàutica els programes formatius a què es refereix l'article 10; determinar el nombre mínim d'inspeccions a l'any que han de realitzar els inspectors per mantenir la seva qualificació i per impartir formació a altres; i concretar les regles d'avaluació de les entitats que imparteixin formació en aquest àmbit.

En l'elaboració d'aquestes circulars aeronàutiques, s'ha de tenir en compte la documentació orientativa aprovada per l'Agència Europea de Seguretat Aèria.

Així mateix, el director general d'Aviació Civil ha d'aprovar els models d'informes normalitzats que preveuen els articles 7.2 i 12.2 mitjançant una circular aeronàutica. Els esmentats models s'han de confeccionar prenent com a referència els formularis que estableixen els annexos I i II de la Directiva 2004/36/CE del Parlament europeu i del Consell, de 21 d'abril de 2004.

Disposició final quarta. *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 24 d'abril de 2009.

JUAN CARLOS R.

El ministre de Foment,
JOSÉ BLANCO LÓPEZ

ANNEX

Elements de la inspecció en rampa

La inspecció en rampa ha d'incloure la totalitat o una part dels aspectes següents, en funció del temps disponible:

1. Comprovació de l'existència i validesa dels documents necessaris per a vols internacionals, com ara certificat de matrícula, llibre de bord, certificat d'aeronegabilitat, llicències dels membres de la tripulació, llicència de l'estació de ràdio, llista de passatgers i manifest de càrrega.

2. Comprovació que la composició i qualificació de la tripulació de vol compleixen els requisits de l'annex 1 i l'annex 6 del Conveni de Chicago (annexos OACI).

3. Comprovació de la documentació operativa (dades del vol, dades del pla operacional de vol, llibre tècnic de l'avió) i de la preparació de vol necessàries per demostrar que el vol s'ha preparat d'acord amb l'annex 6 de l'OACI.

4. Comprovació de l'existència i estat dels dispositius requerits per a la navegació internacional, d'acord amb l'annex 6 de l'OACI:

- a) Certificat d'operador aeri.
- b) Certificat de soroll i emissions.
- c) Manual d'operacions (inclosa la llista d'equip mínim) i manual de vol.

- d) Equip de seguretat.
 - e) Equip de seguretat de la cabina.
 - f) Equip necessari per al vol de què es tracti, inclòs l'equip de radiocomunicació i radionavegació.
 - g) Registradors de dades de vol.
5. Comprovació que les condicions de l'aeronau i el seu equip (inclosos danys i reparacions) garanteixen el compliment de les normes de l'annex 8 de l'OACI.