

Käesolev dokument on vaid dokumenteerimisvahend ja institutsioonid ei vastuta selle sisu eest

► **B** EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2004/36/EÜ,
 21. aprill 2004,
 ühenduse lennujaamu kasutavate kolmandate riikide õhusõidukite ohutuse kohta
 (ELT L 143, 30.4.2004, lk 76)

Muudetud:

		Euroopa Liidu Teataja		
		nr	lehekülg	kuupäev
► <u>M1</u>	Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 2111/2005, 14. detsember 2005	L 344	15	27.12.2005
► <u>M2</u>	Komisjoni direktiiv 2008/49/EÜ, 16. aprill 2008	L 109	17	19.4.2008
► <u>M3</u>	Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 596/2009, 18. juuni 2009	L 188	14	18.7.2009



**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV
2004/36/EÜ,**

21. aprill 2004,

**ühenduse lennujaamu kasutatavate kolmandate riikide õhusõidukite
ohutuse kohta**

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 80 lõiget 2,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut, ⁽¹⁾

võttes arvesse majandus- ja sotsiaalkomitee arvamust, ⁽²⁾

pärast konsulteerimist regioonide komiteega,

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras ⁽³⁾ ja vastavalt lepituskomitees 26. novembril 2004. aastal heaks kiidetud ühistekstile

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Parlamendi poolt 15. veebruaril 1996. aastal vastu võetud resolutsioonis Dominikaani Vabariigi rannikul toimunud lennuõnnetuse kohta ⁽⁴⁾ rõhutatakse vajadust, et ühendus peaks võtma aktiivsema seisukoha ja töötama välja strateegia, mis tõstaks õhustransporti kasutatavate või lennujaamade läheduses elavate ühenduse kodanike ohutust.
- (2) Komisjon on esitanud Euroopa Parlamendile ja nõukogule teatise pealkirjaga „Ühenduse lennundusohutuse tõhustamise strateegia määratlemine”.
- (3) Nimetatud teatises on selgelt öeldud, et ohutust võib tõhusalt suurendada, tagades õhusõidukite täieliku vastavuse 7. detsembril 1944. aastal Chicagos allkirjastatud rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni (edaspidi „Chicago konventsioon”) lisades sisalduvatele rahvusvahelistele ohutusstandarditele.
- (4) Selleks, et luua ja säilitada Euroopas kõrge ning ühtne tsiviillennunduse ohutuse tase, tuleks ühenduses kehtestada ühtne läheneemisviis rahvusvaheliste ohutusstandardite tõhusaks rakendamiseks. Selleks on vaja ühtlustada liikmesriikides asuvates lennujaamades maanduvate kolmandate riikide õhusõidukite rambikontrolli eeskirju ja korda.
- (5) Konkurentsi moonutamist aitab vältida liikmesriikide ühtne läheneemisviis rahvusvaheliste ohutusstandardite tõhusal rakendamisel. Ühine seisukoht kolmandate riikide õhusõidukite kohta, mis ei vasta rahvusvahelistele ohutusstandarditele, tugevdab liikmesriikide positsiooni.
- (6) Liikmesriikides maanduvat õhusõidukit tuleb kontrollida, kui kahtlustatakse, et see ei vasta rahvusvahelistele ohutusstandarditele.
- (7) Konkreetse kahtluse puudumisel võib läbi viia ka pistelisi kontrole, tingimusel et järgitakse ühenduse ning rahvusvahelisi seadusi. Eelkõige tuleb sellised kontrollid teha kedagi diskrimineerimata.

⁽¹⁾ EÜT C 103 E, 30.4.2002, lk 351.

⁽²⁾ EÜT C 241, 7.10.2002, lk 33.

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi 3. septembri 2002. aasta arvamus (ELT C 272 E, 13.11.2003, lk 343), nõukogu 13. juuni 2003. aasta ühine seisukoht (ELT C 233 E, 30.9.2003, lk 12) ja Euroopa Parlamendi 9. oktoobri 2003. aasta seisukoht (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata). Euroopa Parlamendi 1. aprilli 2004. aasta seadusandlik resolutsioon ja nõukogu 30. märtsi 2004. aasta otsus.

⁽⁴⁾ EÜT C 65, 4.3.1996, lk 172.

▼B

- (8) Tuleks tõhustada nende õhusõidukite kontrolli, mille puhul on varem korduvalt tuvastatud puudusi, või nendele lennuettevõtjatele kuuluvate õhusõidukite kontrolli, kelle õhusõidukid on äratanud sageli tähelepanu.
- (9) Igas liikmesriigis kogutud teave tuleks teha kättesaadavaks kõikidele teistele liikmesriikidele ja komisjonile, et tagada kõige tõhusam kontroll selle üle, et kolmandate riikide õhusõidukid vastaks rahvusvahelistele ohutusstandarditele.
- (10) Sel põhjusel on vaja ühenduse tasandil luua kolmandate riikide õhusõidukite hindamise kord ning koostöömehhanismid liikmesriikide pädevate asutuste vaheliseks teabevahetuseks.
- (11) Ohutusega seotud teabe tundlikkuse tõttu on vaja, et liikmesriigid võtavad kooskõlas oma siseriiklike seadustega vajalikud meetmed, et tagada nende poolt saadud teabe nõuetekohane salastatus.
- (12) Ilma et see piiraks üldsuse õigust pääseda juurde komisjoni dokumentidele, nagu on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2001. aasta määruses (EÜ) nr 1049/2001 üldsuse juurdepääsu kohta Euroopa Parlamendi, nõukogu ja komisjoni dokumentidele, ⁽¹⁾ peaks komisjon vastu võtma meetmed sellise teabe levitamiseks huvitatud isikutele ning sätestama sellega seotud tingimused.
- (13) Õhusõidukid, mille puhul on vajalikud parandusmeetmed, peaksid juhul, kui tuvastatud puudused ohustavad ilmselgelt ohutust, saama lendamiskeelu seniks, kuni rahvusvaheliste ohutusstandardite rikkumised on kõrvaldatud.
- (14) Olukord lennujaamas, kus kontrollimine läbi viiakse, võib olla selline, et pädev asutus peab lubama õhusõidukil lennata sobivasse lennujaama, tingimusel et ohutu lendamise tingimused on siiski täidetud.
- (15) Selleks, et komisjon saaks viia ellu oma ülesandeid käesoleva direktiivi alusel, peaks teda abistama nõukogu 16. detsembri 1991. aasta määruse (EMÜ) nr 3922/91 (tehniliste nõuete ja haldusprotseduuride kooskõlastamise kohta tsiviillennunduses) ⁽²⁾ artikliga 12 asutatud komitee.
- (16) Käesoleva direktiivi rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlus ⁽³⁾.
- (17) Komisjon peaks andma määruse (EMÜ) nr 3922/91 artikliga 12 loodud komitee käsutusse muude ühenduse meetmete kohaselt kogutud ja konkreetseid juhtumeid käsitlevad sellised statistilised andmed ja teabe, mis võivad olla asjakohased tsiviillennunduse ohutust ohustavate puuduste tuvastamisel.
- (18) On vaja võtta arvesse Ühinenud Lennuametite (JAA) ja Euroopa tsiviillennunduskonverentsi (ECAC) raames toimivat koostööd ja teabevahetust. Lisaks sellele tuleks võimalikult maksimaalselt kasutada olemasolevaid teadmisi, mis on saadud välismaiste õhusõidukite ohutushinnangu (SAFA) menetluste käigus.
- (19) Arvesse tuleks võtta Euroopa Lennundusohutusameti (EASA) rolli tsiviillennunduse ohutuspoliitikas, sealhulgas selliste menetluste sätestamisel, mille eesmärk on saavutada ning säilitada Euroopas kõrge ning ühtne tsiviillennunduse ohutuse tase.

⁽¹⁾ EÜT L 145, 31.5.2001, lk 43.

⁽²⁾ EÜT L 373, 31.12.1991, lk 4. Määrust on viimati muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 1592/2002 (EÜT L 240, 7.9.2002, lk 1).

⁽³⁾ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

▼B

- (20) 2. detsembril 1987 leppisid Hispaania Kuningriik ja Ühendkuningriik mõlema riigi välisministri ühisdeklaratsioonis Londonis kokku korras, mis suurendaks koostööd Gibraltari lennujaama kasutamisel, ent see kord pole veel jõustunud,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

*Artikkel 1***Kohaldamisala ja eesmärk**

1. Euroopas tsiviillennunduse ohutuse kõrge ja ühtse taseme saavutamise ja säilitamise ühenduse üldise strateegia raames kehtestatakse käesoleva direktiiviga ühtne lähenemisviis rahvusvaheliste ohutusstandardite tõhusaks rakendamiseks ühenduses, ühtlustades liikmesriikides asuvates lennujaamades maanduvate kolmandate riikide õhusõidukite rambikontrolli eeskirju ja korda.
2. Käesolev direktiiv ei piira liikmesriikide õigust viia läbi käesoleva direktiiviga hõlmamata kontrollid ja anda oma lennuväljadele maanduvale mis tahes õhusõidukile lennukeeld, keelata selle tegevus või kehtestada selle suhtes tingimusi vastavalt ühenduse ja rahvusvahelisele seadusele.
3. Käesoleva direktiivi reguleerimisalasse ei kuulu Chicago konventsioonis määratletud riiklikud õhusõidukid ning õhusõidukid, mille maksimaalne stardimass on kuni 5 700 kg ja mis ei tee kommertslenne.
4. Käesoleva direktiivi kohaldamisest Gibraltari lennujaama suhtes ei järeldu, et see kahjustaks Hispaania Kuningriigi ja Ühendkuningriigi õiguslikke positsioone nende vaidluses selle territooriumi suveräänsuse üle, kus lennujaam paikneb.
5. Selle direktiivi kohaldamine Gibraltari lennujaama suhtes lükkatakse edasi selle korra jõustumiseni, mis sisaldub Hispaania Kuningriigi ja Ühendkuningriigi välisministrite 2. detsembril 1987 tehtud ühisdeklaratsioonis. Hispaania ja Ühendkuningriigi valitsused teevad nimetatud jõustumiskuupäeva nõukogule teatavaks.

*Artikkel 2***Mõisted**

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmiseid mõisteid:

- a) *lennukeeld* — õhusõidukile antud ametlik keeld lennujaamast lahkumise kohta ning õhusõiduki kinnipidamiseks vajalikud meetmed;
- b) *rahvusvahelised ohutusstandardid* — kontrollimise ajal kehtivad Chicago konventsioonis ja selle lisades sisalduvad ohutusstandardid;
- c) *rambikontroll* — kolmandate riikide õhusõidukite kontroll kooskõlas II lisaga;
- d) *kolmanda riigi õhusõiduk* — õhusõiduk, mida ei kasutata ega käitata liikmesriigi pädeva asutuse kontrolli all.

*Artikkel 3***Teabe kogumine**

Liikmesriigid loovad artiklis 1 sätestatud eesmärgi saavutamiseks vajalikuks peetava teabe kogumise mehhanismi, sealhulgas:

- a) olulise ohutusalase teabe, mis põhineb eelkõige:
 - pilootide aruannetel,
 - hooldusettevõtjate aruannetel,

▼B

- vahejuhtumite aruannetel,
 - liikmesriikide pädevatest asutustest sõltumatute organisatsioonide andmetel,
 - kaebustel;
- b) teave pärast rambikontrolli võetud meetmete kohta, näiteks:
- õhusõidukile lennukeelu andmine,
 - õhusõidukile või selle käitajale asjaomasesse liikmesriiki sisene-miskeelu andmine,
 - vajalikud parandusmeetmed,
 - kontaktid käitaja päritoluriigi pädeva asutusega;
- c) järelteave õhusõiduki käitaja kohta, näiteks:
- rakendatud parandusmeetmed,
 - puuduste kordumine.

Seda teavet säilitatakse I lisas esitatud standardaruande vormi abil, mis hõlmab kõiki nimetatud aspekte.

*Artikkel 4***Rambikontroll**

1. Iga liikmesriik võtab kasutusele asjakohased vahendid tagamaks, et mis tahes tema territooriumil asuvas rahvusvahelises lennujaamas maanduvad kolmandate riikide õhusõidukid, mille puhul kahtlustatakse rahvusvaheliste ohutusstandardite eiramist, läbivad rambikontrolli. Sellise korra rakendamisel pööravad pädevad asutused erilist tähelepanu õhusõidukile:
 - kui on saadud teavet puudulike hooldustingimuste või ilmselgete kahjustuste või puuduste kohta,
 - mille puhul on saadud teavet selle kohta, et õhusõiduk on sooritanud pärast liikmesriigi õhuruumi sisenemist ebaharilikke manöövreid, mis tekitavad tõsiseid probleeme seoses ohutusega,
 - kui eelmise rambikontrolli ajal ilmnesid puudused, mis annavad alust tõsisteks kahtlusteks, et õhusõiduk ei vasta rahvusvaheliste ohutusstandarditele, ning kui liikmesriigil on põhjust arvata, et puuduseid ei ole kõrvaldatud,
 - kui on tõendeid, et registreerimisjärgse riigi pädevad asutused ei teosta nõuetekohast ohutusalast järelevalvet või
 - kui artikli 3 alusel kogutud teave annab põhjust muretsemiseks käitaja osas või kui sama käitaja kasutatava õhusõiduki eelmise rambikontrolli käigus ilmnesid puudused.
2. Liikmesriigid võivad kehtestada eeskirjad rambikontrolli läbiviimiseks pisteliselt, kui konkreetseid kahtlusi ei ole, tingimusel et need eeskirjad vastavad ühenduse ja rahvusvaheliste seadustele. Sellist korda rakendatakse siiski kedagi diskrimineerimata.
3. Liikmesriigid tagavad artikli 8 lõike 3 raames valitud asjakohaste rambikontrollide ja teiste järelevalvemeetmete rakendamise.
4. Rambikontroll viiakse läbi II lisas kirjeldatud korras ning kasutades rambikontrolli aruandevormi, mis sisaldab vähemalt II lisas sätestatud vormis kirjeldatud andmeid. Rambikontrolli lõpetamisel teavitatakse õhusõiduki komandöri või õhusõiduki käitaja esindajat rambikontrolli tulemustest ja juhul, kui on leitud märkimisväärseid puudusi, saadetakse aruanne õhusõiduki käitajale ja asjaomastele pädevatele asutustele.

▼B

5. Käesoleva direktiivi alusel rambikontrolli läbiviimisel teeb asjaomane pädev asutus kõik endast oleneva, et vältida kontrollitava õhusõiduki jaoks põhjendamatu viivitusi.

*Artikkel 5***Teabevahetus**

1. Liikmesriikide pädevad asutused osalevad vastastikusel teabevahetuses. Selline teave hõlmab pädeva asutuse taotluse korral loetelu asjaomase liikmesriigi lennujaamadest, mis on avatud rahvusvahelisele lennuliiklusele, ning märged igal kalendriaastal igas lennujaamas läbiviidud rambikontrollide ja kolmandate riikide õhusõidukite liikumiste arvu kohta loetelus olevates lennujaamades.

2. Kõik artiklis 3 osutatud standardaruanded ja artikli 4 lõikes 4 osutatud rambikontrolli aruanded tehakse viivitamata kättesaadavaks komisjonile ja taotluse korral liikmesriikide pädevatele asutustele ja Euroopa Lennundusohutusametile (EASA).

3. Kui standardaruanne näitab võimaliku ohtu turvalisusele või kui rambikontroll näitab, et õhusõiduk ei vasta rahvusvahelistele ohutustandarditele ja võib kujutada võimalikku ohtu turvalisusele, edastatakse aruanne viivitamata liikmesriikide pädevatele asutustele ja komisjonile.

*Artikkel 6***Teabe kaitsmine ja levitamine**

1. Liikmesriigid võtavad vastavalt siseriiklikele õigusaktidele vajalikud meetmed, et tagada artikli 5 alusel nende poolt saadud teabe nõuetekohane konfidentsiaalsus. Nad kasutavad seda teavet üksnes käesoleva direktiivi kohaldamise eesmärgil.

2. Komisjon avaldab igal aastal kokkuvõtliku aruande, mis tehakse kättesaadavaks üldsusele ja tööstusharu sidusrühmadele, ning mis sisaldab kooskõlas artikliga 5 saadud teabe analüüsi. See analüüs on selge ja kergesti mõistetav ning see näitab, kas oht õhu kaudu reisijate turvalisusele on suurenenud. Analüüsi ei märgita teabe allikat.

▼M3

3. Ilma et see piiraks määruses (EÜ) nr 1049/2001 sätestatud üldsuse õigust komisjoni dokumentidele juurde pääseda, võtab komisjon omal algatusel vastu meetmed lõikes 1 osutatud teabe levitamiseks huvitatud isikutele ja sellega seotud tingimused. Meetmed võivad olla üldised või konkreetsetele isikutele suunatud ning nende aluseks on vajadus

— anda isikutele ja organisatsioonidele teavet, mida nad vajavad tsiviilennunduse ohutuse parandamiseks;

— levitada üksnes teavet, mis on kasutajatele tingimata vajalik, et tagada nimetatud teabe nõuetekohane konfidentsiaalsus.

Konkreetsetele isikutele suunatud meetmed võetakse vastu vastavalt artikli 10 lõikes 3 osutatud nõuandemenetlusele.

Üldmeetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähem olulisi sätteid, täiendades seda, võetakse vastu vastavalt artikli 10 lõikes 4 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

▼B

4. Kui teavet õhusõiduki puuduste kohta antakse vabatahtlikult, ei märgita artikli 4 lõikes 4 osutatud rambikontrolli aruannetesse sellise teabe allikat.

▼B*Artikkel 7***Õhusõidukile lennukeelu andmine**

1. Kui rahvusvaheliste ohutusstandardite eiramine on selgelt ohtlik lennuohutusele, peaks õhusõiduki käitaja võtma meetmed, et parandada vead enne lennu väljumist. Kui rambikontrolli teostav pädev asutus ei ole veendunud selles, et parandusmeetmed viiakse läbi enne lennu väljumist, annab ta õhusõidukile kuni ohu kõrvaldamiseni lennukeelu ning teavitab sellest viivitamata käitaja päritoluriigi ning õhusõiduki registreerijariigi pädevaid asutusi.

2. Rambikontrolli teostava liikmesriigi pädev asutus võib kooskõlas asjaomase õhusõiduki käitamise eest vastutava riigi või õhusõiduki registreerijariigiga sätestada vajalikud tingimused, mille alusel võib õhusõidukil lubada lennata lennujaama, kus on võimalik vead kõrvaldada. Kui viga mõjutab lennukõlblikkussertifikaadi kehtivust, võib lennukeelu tühistada ainult siis, kui käitaja saab loa riigilt või riikidelt, millest õhusõiduk üle lendab.

*Artikkel 8***Ohutuse suurendamine ja meetmete rakendamine**

1. Liikmesriigid teatavad komisjonile artiklite 3, 4 ja 5 nõuete rakendamiseks võetud operatiivsetest meetmetest.

▼M3

2. Komisjon võib lõike 1 alusel kogutud teabe põhjal
- vastavalt artikli 10 lõikes 2 osutatud regulatiivkomitee menetlusele võtta asjakohased meetmed, et hõlbustada artiklite 3, 4 ja 5 rakendamist, näiteks:
 - määrata kindlaks andmete säilitamise ja levitamise vormi;
 - luua või toetada asjaomaseid asutusi teabe kogumise ja vahetamise jaoks vajalike vahendite juhtimisel või kasutamisel;
 - määrata kindlaks üksikasjalikud tingimused õhusõidukite (sealhulgas regulaarse) rambikontrolli tegemiseks ja kehtestada kogutava teabe loetelu. Kõnealused meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähem olulisi sätteid, täiendades seda, võetakse vastu vastavalt artikli 10 lõikes 4 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

▼B

3. Artiklite 3, 4 ja 5 alusel saadud teabe põhjal ja kooskõlas artikli 10 lõikes 2 osutatud korraga võib teha otsuse asjakohaste rambikontrolli- ja teiste seiremeetmete kohta, eelkõige konkreetse kolmanda riigi käitaja või käitajate meetmete kohta, kuni selle kolmanda riigi pädev asutus võtab vastu rahuldava korra parandusmeetmete jaoks.

4. Komisjon võib võtta asjakohased meetmed koostöö tegemiseks kolmandate riikidega ja nende abistamiseks, et tõsta nende riikide pädevust lennundusohutuse kontrollimisel.

▼M1**▼M3***Artikkel 10*

1. Komisjoni abistab määruse (EMÜ) nr 3922/91 artikli 12 alusel asutatud komitee.

2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 5 ja 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.

Tähtjaks otsuse 1999/468/EÜ artikli 5 lõike 6 tähenduses kehtestatakse kolm kuud.

▼M3

3. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 3 ja 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.
4. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikeid 1 kuni 4 ja artiklit 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.
5. Lisaks sellele võib komisjon konsulteerida komiteega igas muus küsimuses, mis käsitleb käesoleva direktiivi kohaldamist.

▼B*Artikkel 11***Rakendamine**

Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi täitmiseks vajalikud õigusnormid 30. aprilliks 2006. Liikmesriigid teatavad nendest viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need normid vastu võtavad, lisavad nad nendesse või nende ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Viitamise viisi näeb ette liikmesriik.

▼M3*Artikkel 12*

Komisjon võib muuta käesoleva direktiivi lisasid.

Kõnealused meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähem olulisi sätteid, võetakse vastu vastavalt artikli 10 lõikes 4 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

▼B*Artikkel 13***Aruanne**

Komisjon esitab 30. aprilliks 2008 Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi kohaldamise, eelkõige artikli 9 kohaldamise kohta, milles muu hulgas võetakse arvesse ühenduse ja rahvusvahelistel aruteludel toimunud arenguid. Sellele aruandele võib lisada ettepanekud käesoleva direktiivi muutmise kohta.

*Artikkel 14***Jõustumine**

Käesolev direktiiv jõustub *Euroopa Liidu Teatajas* avaldamise päeval.

Artikkel 15

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

▼ **B**

I LISA



Riiklik lennuamet (Nimi)

(Riik)

SAFA

Standardaruanne

¹ Nr: _____² Päritolu: SR³ Kuupäev: _____⁴ Koht: _____⁵ (Ei kasutata)⁶ Käitaja: _____⁷ Lennuettevõtja sertifikaadi number: _____⁸ Riik: _____⁹ Marsruut: (kust) _____¹⁰ Lennu number: _____¹¹ Marsruut: (kuhu) _____¹² Lennu number: _____¹³ Tellimuslennu käitaja *: _____¹⁴ Tellimuslennu tellija riik: _____

* (vajaduse korral)

¹⁵ Õhusõiduki liik _____¹⁶ Registreerimisnumber _____¹⁷ Seerianumber _____¹⁸ Lennuki meeskond: litsentsi väljastanud riik: _____¹⁹ Märkused:

.....

.....

.....

.....

²⁰ Võetud meetmed:

.....

.....

.....

.....

²¹ (Ei kasutata)²² Siseriikliku koordinaatori nimi _____²³ Allkiri _____

▼ **M2***II LISA***EÜ SAFA programmi raames õhusõidukite seisuplatsil kontrollimist käsitleva korra juhised – põhielemendid****1. ÜLDJUHISED**

- 1.1. SAFA programmi raames toimuva õhusõidukite seisuplatsil kontrollimise viivad läbi inspektorid, kellel on kontrollimise alal vajalikud teadmised, kusjuures kõigi kontroll-lehtedel olevate elementide kontrollimisel peavad neil olema tehnilised, lennukõlblikkuse alased ja rakenduslikud teadmised. Kui õhusõidukit kontrollivad seisuplatsil kaks või rohkem inspektorit, võivad nad omavahel ära jagada kontrolli peamised elemendid, milleks on õhusõiduki visuaalne välispidine kontroll, piloodikabiini kontroll ning reisijatesalongi ja/või lastiruumi kontroll.
- 1.2. Inspektorid peavad tõendama oma isikut õhusõiduki kaptenile või tema eemalolekul lennumeeskonna liikmele või käitaja kõrgeima positsiooniga esindajale, enne kui nad alustavad õhusõiduki pardal tehtava seisuplatsil kontrollimise osa. Kui ühtki käitaja esindajat ei ole võimalik teavitada või kui sellist esindajat ei ole õhusõidukis või selle ümbruses, siis üldjuhul SAFA programmi raames õhusõidukit seisuplatsil ei kontrollita. Eriolukorras võib teha otsuse sellise kontrolli tegemise kohta, kuid sel juhul piirduvad see õhusõiduki visuaalse välispidise kontrolliga.
- 1.3. Kontroll on võimalikult põhjalik, võttes arvesse selleks eraldatud aega ja ressursse. See tähendab, et kui kontrolliks on eraldatud üksnes piiratud aeg ja ressursid, ei pea kontrollima kõiki, vaid üksnes teatavat hulka kontrollimisele kuuluvaid elemente. Vastavalt SAFA programmi raames tehtavaks õhusõiduki seisuplatsil kontrollimiseks eraldatud ajale ja ressurssidele valitakse kontrollitavad elemendid välja EÜ SAFA programmi eesmärkide kohaselt.
- 1.4. Õhusõiduki seisuplatsil kontrollimisega ei põhjustata kontrollitava õhusõiduki väljumisajast põhjendamatut viivitust. Viivituse võimalikud põhjused võivad muu hulgas olla kahtlused seoses lennuks valmistumise nõuetekohasusega, õhusõiduki lennukõlblikkusega või asjaoludega, mis hõlmavad otseselt õhusõiduki ja selles viibijate ohutust.

2. INSPEKTORITE KVALIFIKATSIOON

- 2.1. Liikmesriigid tagavad, et alates 1. jaanuarist 2009 teevad kõiki nende territooriumil SAFA programmi raames läbi viidavaid õhusõiduki seisuplatsil kontrollimisi kvalifitseeritud inspektorid.
- 2.2. Liikmesriigid tagavad, et nende inspektorid vastavad järgmistele kvalifikatsioonikriteeriumitele.

2.3. Kvalifikatsioonikriteeriumid**2.3.1. Abikõlblikuskriteeriumid**

Abikõlblikuks kvalifitseerumise eeltingimusena peavad liikmesriigid tagama, et SAFA inspektoriks kvalifitseeruda soovivaltel kandidaatidel on vajalik lennundusalane haridus ja/või asjakohased praktilised teadmised nende konkreetsetes kontrollivaldkondades, mis on järgmised:

- a) õhusõidukite käitamine;
- b) personalile lennunduslubade andmine;
- c) õhusõiduki lennukõlblikkus;
- d) ohtlikud kaubad.

2.3.2. Koolitusnõuded

Enne kvalifitseerumist peavad kandidaadid olema edukalt läbinud koolituse, mis koosneb järgmistest osadest:

- teoreetilised õppetunnid, mille viib läbi SAFA koolitusorganisatsioon, nagu on määratletud punktis 2.4;
- praktiline koolitus, mille viib läbi SAFA koolitusorganisatsioon, nagu on määratletud punktis 2.4, või punkti 2.5 kohaselt liikmesriigi määratud vaneminspektor, kes tegutseb SAFA koolitusorganisatsioonist eraldi;

▼ **M2**

— koolitus töökohal, mis koosneb mitmetest kontrollidest, mille viib läbi liikmesriigi määratud vaneminspektor, nagu on sätestatud punktis 2.5.

2.3.3. *Nõuded kvalifitseerumise kehtivuse säilitamiseks*

Liikmesriigid tagavad, et pärast kvalifitseerumist säilitavad inspektorid oma kvalifitseerumise kehtivuse järgmiste võimaluste abil:

- a) korrapäraste korduvkoolituste abil, mis koosnevad teoreetilistest õppetundidest, mille viib läbi SAFA koolitusorganisatsioon, nagu on määratletud punktis 2.4;
- b) kontrollides pärast viimase SAFA koolituse läbimist iga 12kuulise ajavahemiku jooksul seisuplatsil vähemalt miinimumarvu õhusõidukeid, kui ta ise ei ole liikmesriigi lennuameti kvalifitseeritud inspektor lennutegevuse või lennukõlblikkuse alal ega kontrolli korrapäraselt omamaiste lennuettevõtjate õhusõidukeid.

2.3.4. *Juhismaterjal*

EASA töötab välja ja avaldab hiljemalt 30. septembriks 2008 üksikasjaliku juhismaterjali, et abistada liikmesriike punktide 2.3.1, 2.3.2 ja 2.3.3 rakendamisel.

2.4. **SAFA koolitusorganisatsioonid**

2.4.1. SAFA koolitusorganisatsioon võib olla osa liikmesriigi pädevast ametiasutusest või kolmanda osapoole organisatsioonist.

Kolmas osapool võib olla

- osa teise liikmesriigi pädevast ametiasutusest;
- iseseisev üksus.

2.4.2. Liikmesriik tagab, et punktis 2.3.2 ja punkti 2.3.3 alapunktis a osutatud koolitused, mille viib läbi vastava liikmesriigi ametiasutus, toimuvad vähemalt EASA koostatud ja avaldatud asjakohaste õppekavade kohaselt.

2.4.3. Need liikmesriigid, kes kasutavad SAFA koolitusteks kolmanda osapoole organisatsiooni teenuseid, loovad sellise organisatsiooni hindamiseks vajaliku süsteemi. Süsteem on lihtne, läbipaistev ja proportsionaalne ning selle puhul võetakse arvesse kõiki EASA koostatud ja avaldatud asjakohaseid juhismaterjale. Sellise süsteemi puhul võidakse arvesse võtta teiste liikmesriikide tehtud hindamisi.

2.4.4. Kolmanda osapoole koolitusorganisatsiooni teenuseid võib kasutada üksnes siis, kui hindamisest nähtub, et koolitus viiakse läbi EASA koostatud ja avaldatud asjakohaste õppekavade alusel.

2.4.5. Liikmesriigid tagavad, et nende pädevate ametiasutuste koolitusprogramme ja/või nende süsteeme kolmanda osapoole koolitusorganisatsioonide hindamiseks muudetakse, et kajastada soovitusi, mis tulenevad EASA korraldatud standardimiskontrollidest vastavalt komisjoni määruse (EÜ) nr 736/2006⁽¹⁾ alusel sätestatud töömeetoditele.

2.4.6. Liikmesriigid võivad taotleda, et EASA hindaks koolitusorganisatsiooni ja avaldaks oma arvamuse, mille alusel liikmesriik saaks luua enda hili-sema hinnangu.

2.4.7. EASA töötab välja ja avaldab hiljemalt 30. septembriks 2008 üksikasjaliku juhismaterjali, et abistada liikmesriike käesoleva punkti rakendamisel.

2.5. **Vaneminspektorid**

2.5.1. Liikmesriik võib määrata vaneminspektorid tingimusel, et nad vastavad asjaomase liikmesriigi kehtestatavatele kvalifikatsioonikriteeriumitele.

2.5.2. Liikmesriigid tagavad, et punktis 2.5.1 osutatud kriteeriumid sisaldavad vähemalt järgmisi nõudeid, mille kohaselt määratav isik

- on olnud kvalifitseeritud SAFA inspektor rohkem kui kolme aasta jooksul enne kõnealusesse ametisse nimetamist;
- on kolme aasta jooksul enne kõnealusesse ametisse nimetamist teinud SAFA programmi raames vähemalt 36 kontrolli.

⁽¹⁾ ELT L 129, 17.5.2006, lk 10.

▼ **M2**

2.5.3. Liikmesriigid tagavad, et praktiline koolitus ja/või koolitus töökohal, mille viivad läbi nende vaneminspektorid, põhineb EASA koostatud ja avaldatud asjakohastel õppekavadel.

2.5.4. Samuti võivad liikmesriigid määrata oma vaneminspektorid läbi viima praktilist koolitust ja/või koolitust töökohal, milles osalevad koolitatavad isikud teistest liikmesriikidest.

EASA töötab välja ja avaldab hiljemalt 30. septembriks 2008 üksikasjaliku juhismaterjali, et abistada liikmesriike käesoleva punkti rakendamisel.

2.6. Üleminekumeetmed

2.6.1. SAFA inspektoreid, kes vastavad punktis 2.3.1 osutatud abikõlblikkuskriteeriumitele ning punkti 2.3.3 alapunktis b osutatud hiljutise kogemuse kriteeriumitele komisjoni direktiivi 2008/49/EÜ artiklis 3 kehtestatud kuupäeval, käsitatakse käesolevas peatükis sätestatud nõuete kohaselt inspektoritena.

2.6.2. Olenemata punkti 2.3.3 alapunkti a sätestest peavad punkti 2.6.1 kohaselt kvalifitseerunud inspektorid läbima SAFA koolitusorganisatsiooni korraldatava korrapärase korduvkoolituse hiljemalt 1. juuliks 2010 ja pärast seda vastavalt punkti 2.3.3 alapunktis a sätestatule.

3. STANDARDID

3.1. EÜ SAFA programmi raames kontrollitakse õhusõidukit ja käitajat eelkõige Rahvusvahelise Tsiviillennundusorganisatsiooni (ICAO) standardite ja ICAO Euroopa regionaalsete lisaprotseduuride alusel. Õhusõiduki tehnilise seisukorra kontrollimisel võetakse lisaks sellele arvesse ka õhusõiduki tootja kehtestatud standardeid.

4. KONTROLLIPROTSESS

Kontroll-lehtede elemendid

4.1. Kontrollitavad elemendid valitakse kontroll-lehtedelt, mis moodustavad osa SAFA programmi raames õhusõidukite seisuplatsil kontrollimist käsitlevast aruandest ning sisaldavad 54 elementi. (vt 1. liide).

4.2. Kontrolli ja selle käigus tuvastatud leide (kui neid on) peab pärast kontrolli lõppemist kajastama SAFA programmi raames õhusõidukite seisuplatsil kontrollimist käsitlevas aruandes.

SAFA üksikasjalikud juhised

4.3. SAFA programmi raames õhusõidukite seisuplatsil kontrollimist käsitlevas aruandes sisalduvate kontroll-lehtede iga kontrollelemendi puhul koostatakse üksikasjalik kirjeldus, millega täpsustatakse kontrolli ulatust ja meetodit. Lisaks sellele viidatakse ICAO lisades sisalduvatele asjakohastele nõuetele. Need töötab välja ja avaldab EASA üksikasjaliku juhismaterjali kujul ning vajaduse korral muudab seda, et see kajastaks uusi kohaldatavaid standardeid.

Aruannete lisamine kesksesse SAFA andmebaasi

4.4. Kontrolliaruanne lisatakse kesksesse SAFA andmebaasi võimalikult kiiresti, kuid mitte hiljem kui 15 tööpäeva jooksul pärast kontrolli toimumise kuupäeva, isegi kui leide ei tuvastatud.

5. LEIDUDE LIIGITAMINE

5.1. Iga kontrollelemendi puhul käsitatakse leidudena kolme kategooriat võimalikke kõrvalekaldeid punkti 3.1 alusel kehtestatud asjakohastest standarditest. Sellised leiud liigitatakse järgmiselt:

- 1. kategooria leid ei mõjuta ohutust märkimisväärselt;
- 2. kategooria leid võib mõjutada ohutust oluliselt ning
- 3. kategooria leid võib mõjutada ohutust väga oluliselt.

5.2. EASA töötab välja ja avaldab juhised leidude liigitamise kohta üksikasjaliku juhismaterjalina, mida vajaduse korral muudetakse, et kajastada teaduse ja tehnika asjakohast arengut.

6. VÕETAVAD JÄRELMEETMED

6.1. Ilma et see piiraks punkti 1.2 kohaldamist, tuleb pärast SAFA programmi raames tehtava kontrolli lõppu täita kontrollakt, mis sisaldab vähemalt 2.

▼M2

liites sätestatud elemente, ning anda selle koopia õhusõiduki kaptenile või tema eemalolekul lennumeeskonna liikmele või käitaja kõrgeima positsiooniga esindajale, kes on õhusõidukis või selle ümbruses. Inspektor küsib vastuvõtjalt kontrollakti kohta vastuvõtuteatisele allkirja ning hoiab selle alles. Kui vastuvõtja keeldub alla kirjutamast, tehakse kõnealusesse dokumenti sellekohane märge. EASA töötab välja ja avaldab sellekohased üksikasjalikud juhised üksikasjaliku juhismaterjali vormis.

- 6.2. Leidude liigitamisest sõltuvalt on määratletud teatavad järelmeetmed. Leidude kategooria ja nende puhul võetavate meetmete vaheline seos on esitatud meetmeklassidena ning EASA töötab need välja ja avaldab üksikasjaliku juhismaterjali vormis.
- 6.3. 1. klassi meede. Kõnealune meede kujutab endast SAFA programmi raames tehtud õhusõiduki seisuplatsil kontrollimist käsitleva teabe andmist õhusõiduki kaptenile ja/või tema eemalolekul lennumeeskonna muule liikmele või kohalolevale käitaja kõrgeima positsiooniga esindajale. Kõnealuse meetme puhul antakse kontrollakti üleandmisel suuliselt aru. 1. klassi meede võetakse pärast iga kontrolli, olenemata sellest, kas leide tuvastati või mitte.

- 6.4. 2. klassi meede. Kõnealune meede koosneb järgmisest:
- 1) asjaomasele käitajale esitatavast kirjalikust teatisest, mis sisaldab nõuet võetavate parandusmeetmete tõendamise kohta, ning
 - 2) kirjalikust teatisest vastutavale riigile (käitaja päritoluriigile ja/või õhusõiduki registreerinud riigile), milles pööratakse tähelepanu vastava liikmesriigi ohutusjärelvalve all käitatava õhusõiduki puhul tehtud kontrollide tulemustele. Teatis sisaldab vajaduse korral kinnitamisnõuet käesoleva punkti alapunkti 1 alusel võetavate parandusmeetmete heakskiitmise kohta.

Liikmesriigid muudavad EASA-le kättesaadavaks igakuise aruande selliste järelmeetmete hetkeseisu kohta, mille nad on võtnud pärast õhusõidukite seisuplatsil kontrollimist.

2. klassi meede võetakse pärast kontrolle, mille puhul on tuvastatud 2. või 3. kategooria leiud.

EASA töötab välja ja avaldab sellekohased üksikasjalikud juhised üksikasjaliku juhismaterjali vormis.

- 6.5. 3. klassi meede. 3. klassi meede võetakse pärast kontrolli, mille käigus on tuvastatud 3. kategooria leid. Võttes arvesse 3. kategooria leidude tähtsust seoses nende võimaliku mõjuga õhusõiduki ja selles viibijate ohutusele, on määratletud järgmised alamklassid.

- 1) 3a klass – õhusõiduki lennupiirang. Õhusõidukit seisuplatsil kontrolliv pädev asutus otsustab, et kontrollimise käigus tuvastatud puuduste tõttu võib õhusõiduk väljuda üksnes teatavate piirangute alusel.
- 2) 3b klass – parandusmeetmed enne väljalendu. Õhusõidukit seisuplatsil kontrollides avastatakse puudused, mille puhul on enne kavandatava lennu algust vaja võtta parandusmeetmed.
- 3) 3c klass – kontrolliv riiklik lennuamet kohaldab õhusõiduki suhtes väljalennukeeldu. Õhusõiduki suhtes kohaldatakse väljalennukeeldu sellises olukorras, kus pärast 3. kategooria (väga oluliste) leidude tuvastamist ei ole õhusõidukit seisuplatsil kontrollinud pädev ametiasutus kindel, kas õhusõiduki käitaja võtab puuduste kõrvaldamiseks enne väljalendu parandusmeetmed, mis aga ohustaks vahetult õhusõidukit ja selles viibijaid. Sellisel juhul kohaldab õhusõidukit seisuplatsil kontrollinud riiklik lennuamet õhusõiduki suhtes lennukeeldu seni, kuni oht on kõrvaldatud, ning teavitab sellest kohe asjaomase käitaja päritoluriigi ja õhusõiduki registreerinud riigi pädevaid ametiasutusi.

Alapunktide 2 ja 3 alusel võetavad meetmed võivad sisaldada reisijateta lendu hooldusbaasi.

- 4) 3d klass – viivitamatu tegevuskeeld. Liikmesriik võib reageerida vahetule ja ilmsele ohutuse rikkumisele tegevuskeelu kehtestamisega, nagu on ette nähtud vastavate riiklike ja ühenduse õigusaktidega.

▼ **M2**

1. liide

SAFA programmi raames õhusõidukite seisuplatsil kontrollimist käsitlev aruanneRiiklik lennuamet (*nimi*)*(Riik)*

SAFA

Õhusõidukite seisuplatsil kontrollimist käsitlev aruanne

NR: _____

Päritolu:	RI		
Koopäev:	_____	Koht:	_____
Kohalik aeg:	_____		
Käitaja:	_____	Lennuettevõtja sertifikaadi number:	_____
Riik:	_____	Lennu liik:	_____
Marsruut: (kust)	_____	Lennu number:	_____
Marsruut: (kuhu)	_____	Lennu number:	_____
Tellimuslennu käitaja*: <i>*(vajaduse korral)</i>	_____	Tellimuslennu tellija riik*:	_____
Õhusõiduki tüüp:	_____	Registreerimistunnus:	_____
Õhusõiduki konfiguratsioon:	_____	Seerianumber:	_____
Lennumeeskond: lennundusloa välja andnud riik:	_____		
Teine lennundusloa välja andnud riik*:	_____		
<i>*(vajaduse korral)</i>			

Leiud:

Kood/Standard/ Viide/ Kategooria/Leid	Üksikasjalik kirjeldus
____ - ____ - ____ - ____
____ - ____ - ____ - ____
____ - ____ - ____ - ____
____ - ____ - ____ - ____
____ - ____ - ____ - ____

Võetud meetmete klass:

- | Võetud meetmete klass: | Üksikasjalik kirjeldus |
|---|------------------------|
| <input type="checkbox"/> 3d viivitamatu tegevuskeeld | |
| <input type="checkbox"/> 3c kontrolliv riiklik lennuamet kohaldab õhusõiduki suhtes väljalennu-keeldu | |
| <input type="checkbox"/> 3b parandusmeetmed enne väljalendu | |
| <input type="checkbox"/> 3a õhusõiduki lennupiirang | |
| <input type="checkbox"/> 2 teave lennuametile ja käitajale | |
| <input type="checkbox"/> 1 teave kaptenile | |

Täiendav teave (*olemasolu korral*)

--

Inspektori nimed või numbrid:

— See aruanne on selgitus käesoleva kontrolli leidude kohta ning seda ei tohi pidada otsuseks selle kohta, et õhusõiduk on kavandatud lennu jaoks korras.

— SAFA andmebaasi sisestamisel võib käesolevas aruandes esitatud andmeid õigema sõnastuse huvides muuta.

▼ M2

Riiklik lennuamet (nimi)

(Riik)

Elemendi kood	Kontrollitud	Märkus
A. Piloodikabiin		
Üldine		
1. Üldine seisund	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Avariiväljapääs	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Varustus	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
Dokumendid		
4. Juhised	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5. Kontroll-lehed	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. Raadionavigatsiooni kaardid	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>
7. Minimaalvarustuse loetelu	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>
8. Registreerimissertifikaat	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>
9. Mürasertifikaat (vajaduse korral)	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>
10. Lennuettevõtja sertifikaat või samaväärne	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>
11. Raadioluba	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>
12. Lennukõlblikussertifikaat	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
Lennuandmed		
13. Lennuks valmistamine	13 <input type="checkbox"/>	13 <input type="checkbox"/>
14. Mässija balansseeringu leht	14 <input type="checkbox"/>	14 <input type="checkbox"/>
Ohutusvahendid		
15. Käsitulekustutid	15 <input type="checkbox"/>	15 <input type="checkbox"/>
16. Päästevestid/ujuvseadmed	16 <input type="checkbox"/>	16 <input type="checkbox"/>
17. Ohutusrihmad	17 <input type="checkbox"/>	17 <input type="checkbox"/>
18. Hapnikuseadmed	18 <input type="checkbox"/>	18 <input type="checkbox"/>
19. Taskulamp	19 <input type="checkbox"/>	19 <input type="checkbox"/>
Lennumeeskond		
20. Lennumeeskonna lennundusload	20 <input type="checkbox"/>	20 <input type="checkbox"/>
Lennuraamat/tehniline päevik või samaväärne		
21. Lennuraamat või samaväärne	21 <input type="checkbox"/>	21 <input type="checkbox"/>
22. Hooldustõend	22 <input type="checkbox"/>	22 <input type="checkbox"/>
23. Puudustest teatamine ja nende kõrvaldamine (sealhulgas tehniline päevik)	23 <input type="checkbox"/>	23 <input type="checkbox"/>
24. Lennueelne ülevaatus	24 <input type="checkbox"/>	24 <input type="checkbox"/>
B. Ohutus/salong		
1. Üldine olukord salongis	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Salongipersonali ala ja meeskonna puhkeala	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Esmaabivahendite komplekt/vältimatu meditsiiniabivahendite komplekt	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
4. Käsitulekustutid	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5. Päästevestid/ujuvseadmed	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. Turvavööd ja istmete seisund	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>
7. Avariiväljapääs, valgustus ja märgistus, taskulambid	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>
8. Liugurid/päästeparved (vastavalt vajadusele), avariimajakas	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>
9. Hapnikuvaru (meeskond ja reisijad)	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>
10. Ohutusjuhendid	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>
11. Salongipersonal	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>
12. Juurdepääs avariiväljapääsudele	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
13. Reisijate pagasi ohutus	13 <input type="checkbox"/>	13 <input type="checkbox"/>
14. Kohtade arv	14 <input type="checkbox"/>	14 <input type="checkbox"/>

▼M2

Elemendi kood	Kontrollitud	Märkus
C. Õhusõiduki seisund		
1. Üldine väline seisund	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Uksed ja luugid	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Õhusõiduki juhtimisseadmed	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
4. Rattad, rehvid ja pidurid	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5. Telik, suusad/ujukid	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. Teliku ruum	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>
7. Jõuseade ja mootori kinnitusraam	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>
8. Ventilatori labad	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>
9. Propellerid, rootorid (<i>pea-/saba-</i>)	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>
10. Ilmsed parandused	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>
11. Ilmsed parandamata vead	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>
12. Lekked	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
D. Last		
1. Lastiruumi üldine seisund	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Ohtlikud kaubad	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Pardal oleva lasti turvalisus	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
E. Üldine		
1. Üldine	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>

▼ M2

2. liide

Kontrollakti vorm

Kontrollakt					
Kuupäev:		Kellaeg:		Koht:	
Käitaja:			Riik:	Lennuetteõija sertifikaadi nr:	
Marsruut: (kust)		Lennu number:		Marsruut: (kuhu)	Lennu number:
Lennu tüüp:	Tellimuslennu käitaja:	Õhusõiduki tüüp:		Õhusõiduki konfiguratsioon:	
Tellimuslennu tellija riik:			Registreerimistunnus:	Seerianumber:	
Lennumeeskonna lennundusload välja andnud riik (riigid):			Vastuvõtuteatis (*)		
			Nimi:	Allkiri:	
			Ametikoht:		
Kontrollitud Märkus		Kontrollitud Märkus		Kontrollitud Märkus	
A Ploodikablin		Lennumeeskond		C Õhusõiduki seisund	
1 Üldine seisund		20 Lennumeeskonna lennundusload		1 Üldine väline seisund	
2 Avariiväljapääs		Lennuraamat/ tehniline päevik või samaväärne		2 Uksed ja luugid	
3 Varustus		21 Lennuraamat või samaväärne		3 Õhusõiduki juhtimisseadmed	
Dokumendid		22 Hooldustõend		4 Rattad, rehvid ja pidurid	
4 Juhised		23 Puudustest teatamine ja nende kõrvaldamine (sealhulgas tehniline päevik)		5 Tellik, suused/ujukid	
5 Kontroll-lehed		24 Lennueelne ülevaatus		6 Telliku ruum	
6 Raadionavigatsiooni kaardid				7 Jõuseade ja mootori kinnitusraam	
7 Minimaalvarustuse loetelu		B Ohutus/salong		8 Ventilatori labad	
8 Registreerimissertifikaat		1 Üldine olukord salongis		9 Propellerid, rootorid (pea-/saba-)	
9 Mürasertifikaat (vajaduse korral)		2 Salongipersonali ala ja meeskonna puhkeala		10 Ilmsed parandused	
10 Lennuettevõtja sertifikaat või samaväärne		3 Esmaabivahendite komplekt/vältimatu meditsiintabi vahendite komplekt		11 Ilmsed parandamata vead	
11 Raadioluba		4 Käsitulekustutid		12 Lekked	
12 Lennu kõlblikussertifikaat		5 Päästevestid/ujuseadmed			
Lennuandmed		6 Turvavööd ja istmete seisund		D Last	
13 Lennuks valmistumine		7 Avariiväljapääs, valgustus ja märgistus, taskulambid		1 Lastiruumi üldine seisund	
14 Massi ja balansseeringu leht		8 Liugurid/päästeperaved (vastavalt vajadusele), avariimajakas		2 Ohtlikud kaubad	
Ohutusvahendid		9 Hapnikuvaru (meeskond ja reisijad)		3 Pardal oleva lasti turvalisus	
15 Käsitulekustutid		10 Ohutusjuhendid			
16 Päästevestid/ujuseadmed		11 Salongipersonal		E Üldine	
17 Ohutusrihmad		12 Juurdepääs avariiväljapääsudele		1 Üldine	
18 Hapnikuseadmed		13 Reisijate pagasi ohutus			
19 Taskulamp		14 Kohtade arv			
Võetud meetmed		Element Märkus(ed)			
3c Kontrolliv riiklik lennuamet kohaldab õhusõiduki suhtes väljalennukeeldu					
3b Parandusmeetmed enne väljalendu					
3a Pliirangud õhusõiduki kasutamisel					
2 Teave lennuametile ja käitajale					
1 Teave kaptenile					
0 Märkused puuduvad					
Inspektor(te) tunnus või number					

(*) Lennumeeskonna liikme või kontrollitava käitaja muu esindaja allkiri ei tähenda mingil juhul, et loetletud leidudega ollakse nõus, vaid see on üksnes kinnitus, et kõnealust õhusõidukit on kontrollitud käesolevas dokumendis osutatud kuupäeval ja kohas. See aruanne on selgitus käesoleva kontrolli leidude kohta ning seda ei tohi pidada otsuseks selle kohta, et õhusõiduk on kavandatud lennu jaoks korras. SAFA andmebaasi sisestamisel võib käesolevas aruandes esitatud andmeid õigema sõnastuse huvides muuta.