

32004L0036

L 143/76

EUROOPA LIIDU TEATAJA

30.4.2004

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2004/36/EÜ,

21. aprill 2004,

ühenduse lennujaamu kasutavate kolmandate riikide õhusõidukite ohutuse kohta

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni (edaspidi "Chicago konventsioon") lisades sisalduvatele rahvusvahelistele ohutusstandarditele.

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

võttes arvesse komisjoni ettepanekut, ⁽¹⁾

- (4) Selleks, et luua ja säilitada Euroopas kõrge ning ühtne tsiviillennunduse ohutuse tase, tuleks ühenduses kehtestada ühtne lähenemisviis rahvusvaheliste ohutusstandardite tõhusaks rakendamiseks. Selleks on vaja ühtlustada liikmesriikides asuvates lennujaamades maanduvate kolmandate riikide õhusõidukite rambikontrolli eeskirju ja korda.

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

- (5) Konkurentsi moonutamist aitab vältida liikmesriikide ühtne lähenemisviis rahvusvaheliste ohutusstandardite tõhusal rakendamisel. Ühine seisukoht kolmandate riikide õhusõidukite kohta, mis ei vasta rahvusvaheliste ohutusstandarditele, tugevdab liikmesriikide positsiooni.

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 kasutavate või lennujaamade läheduses elavate ühenduse kodanike ohutust.

- (6) Liikmesriikides maanduvat õhusõidukit tuleb kontrollida, kui kahtlustatakse, et see ei vasta rahvusvaheliste ohutusstandarditele.

- (2) Komisjon on esitanud Euroopa Parlamendile ja nõukogule teatise pealkirjaga "Ühenduse lennundusohutuse tõhustamise strateegia määratlemine".

- (7) Konkreetse kahtluse puudumisel võib läbi viia ka pistelisi kontrole, tingimusel et järgitakse ühenduse ning rahvusvahelisi seadusi. Eelkõige tuleb sellised kontrollid teha kedagi diskrimineerimata.

- (3) Nimetatud teatises on selgelt öeldud, et ohutust võib tõhusalt suurendada, tagades õhusõidukite täieliku vastavuse 7. detsembril 1944. aastal Chicagos allkirjastatud

- (8) Tuleks tõhustada nende õhusõidukite kontrolli, mille puhul on varem korduvalt tuvastatud puudusi, või nende lennuettevõtjatele kuuluvate õhusõidukite kontrolli, kelle õhusõidukid on äratanud sageli tähelepanu.

⁽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.

- (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 rahvusvaheliste 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 ohutushinangu (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.
- (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.

⁽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.

3. Käesoleva direktiivi reguleerimisalasse ei kuulu Chicago konventsioonis määratud 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 lükatakse 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 järgmisi 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 ohutuslase teabe, mis põhineb eelkõige:

- pilootide aruannetel,

- hooldusettevõtjate aruannetel,

- 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 sisenemiskeelu andmine,

- vajalikud parandusmeetmed,

- kontaktid käitaja päritoluriigi pädeva asutusega;

- c) jälle teave 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 tõsisid probleeme seoses ohutusega,

- kui eelmise rambikontrolli ajal ilmnemised puudused, mis annavad alust tõsisteks kahtlusteks, et õhusõiduk ei vasta rahvusvahelistele 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 ilmnemised puudused.

2. Liikmesriigid võivad kehtestada eeskirjad rambikontrolli läbiviimiseks pisteliselt, kui konkreetseid kahtlusi ei ole, tingimusel et need eeskirjad vastavad ühenduse ja rahvusvahelistele 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 märkimisväärsed puudused, saadetakse aruanne õhusõiduki käitajale ja asjaomastele pädevatele asutustele.

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

3. Ilma et see piiraks määrusega (EÜ) nr 1049/2001 ettenähtud üldsuse õigust komisjoni dokumentidele juurde pääseda, võtab komisjon omal algatusel ja artikli 10 lõikes 2 sätestatud korras 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 tsiviillennunduse ohutuse parandamiseks,

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

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

*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.

2. Komisjon võib lõike 1 alusel kogutud teabe põhjal ja kooskõlas artikli 10 lõikes 2 sätestatud korraga võtta asjakohased meetmed, et hõlbustada artiklite 3, 4 ja 5 rakendamist, näiteks:

- kehtestada kogutava teabe loetelu,
- määrata kindlaks rambikontrolli sisu ja korra,
- määrata kindlaks andmete säilitamise ja levitamise vormi,
- luua või toetada asjaomaseid asutusi teabe kogumise ja vahetamise jaoks vajalike vahendite juhtimisel või kasutamisel.

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 tegevuseks kolmandate riikidega ja nende abistamiseks, et tõsta nende riikide pädevust lennundusohutuse kontrollimisel.

*Artikkel 9***Tegevuskeelu andmine või tegevuse suhtes tingimuste seadmine**

Kui liikmesriik otsustab anda oma lennujaamades konkreetse kolmanda riigi käitajale või käitajatele tegevuskeelu või kehtestada nende tegevusele teatud tingimused kuni ajani, mil selle kolmanda riigi pädev asutus kehtestab rahuldava parandusmeetmete korra:

- a) teatab see liikmesriik komisjoni võetud meetmetest ning komisjon edastab selle teabe teistele liikmesriikidele;
- b) võib komisjon artikli 10 lõikes 3 osutatud korras teha selliseid soovitusi ning võtta selliseid meetmeid, mida ta peab vajalikuks; komisjon võib lisaks sellele laiendada punkti a alusel teavitatud meetmeid kogu ühendusele pärast seda, kui ta on esitanud kooskõlas artikli 10 lõikes 2 osutatud korraga võetavate meetmete eelnõu.

*Artikkel 10***Komiteemenetlus**

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

2. Kui viidatakse käesolevale lõikele, kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 5 ja 7, võttes arvesse selle artiklis 8 sätestatud.

Otsuse 1999/468/EÜ artikli 5 lõikes 6 sätestatud tähtjaks kehtestatakse kolm kuud.

3. Kui viidatakse käesolevale lõikele, kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 3 ja 7, võttes arvesse selle artiklis 8 sätestatud.

4. Komitee võtab vastu oma töökorra.

5. Lisaks sellele võib komitee konsulteerida komisjoniga igas muus küsimuses, mis käsitleb käesoleva direktiivi kohaldamist.

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.

Artikkel 12

Lisade muutmine

Käesoleva direktiivi lisasid võib muuta artikli 10 lõikes 2 osutatud korras.

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.

Strasbourg, 21. aprill 2004

Euroopa Parlamendi nimel

president

P. COX

Nõukogu nimel

eesistuja

D. ROCHE

I LISA



Riiklik lennuamet (Nimi)

(Riik)

SAFA

Standardaruanne

¹ Nr: _____

² Päritolu: SR

³ 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 _____

II LISA

- I. Rambikontroll peaks sõltuvalt ajalistest võimalustest hõlmama kõiki järgmiseid aspekte või osa neist.
1. Rahvusvaheliste lendude jaoks vajalike dokumentide olemasolu ja kehtivuse kontroll, sealhulgas: registreerimistunnistus, lennuraamat, lennukõlblikkussertifikaat, meeskonna litsentsid, raadioload, reisijate loetelu ja veos.
 2. Selle kontrollimine, kas lennukimeeskonna koosseis ja kvalifikatsioon vastavad Chicago konventsiooni (ICAO lisad) 1.–6. lisa nõuetele.
 3. Tegevusega seotud dokumentide (lennuandmed, operatiivne lennuplaan, tehniline logiraamat) kontroll ning samuti lennuks ettevalmistuse kontrollimine, et teha kindlaks, kas lend on ette valmistatud kooskõlas ICAO 6. lisaga.
 4. Vastavalt ICAO 6. lisale rahvusvahelise lennuliikluse jaoks vajalike dokumentide ja vahendite olemasolu ja olukorra kontrollimine.
 - Lennuettevõtja sertifikaat
 - Müra ja heiteid käsitlev sertifikaat
 - Tegevusjuhend (sealhulgas minimaalse varustuse loetelu) ja lennujuhend
 - Ohutusvahendid
 - Salongi turvavarustus
 - Seadmed, mis on vajalikud konkreetse lennu jaoks, sealhulgas raadioside- ja raadionavigatsiooniaparaadid
 - Lennuandmete salvestusseadmed.
 5. Selle kontrollimine, kas õhusõiduki seisund ja selle seadmed (sealhulgas kahjustused ja parandused) tagavad ICAO 8. lisa standardite jätkuva vastavuse.
- II. Pärast rambikontrolli läbiviimist tuleb koostada kontrolliaruanne, mis peab sisaldama eespool kirjeldatud standardseid üldandmeid ning kontrollitud ühikute loetelu koos märkega iga sellise ühiku puhul leitud mis tahes puuduse kohta ja/või vajaduse korral ka erimärkusi.



Riiklik lennuamet (Nimi)

(Riik)

SAFA

Rambikontrolli aruanne

¹ Nr: _____

² Päritolu: RI

³ Kuupäev: _____

⁴ Koht: _____

⁵ Kohalik aeg: ____:____

⁶ Käitaja:

⁷ Lennuettevõtja sertifikaadi number:

⁸ Riik:

⁹ Marsruut: (kust)

¹⁰ Lennu number:

¹¹ Marsruut: (kuhu)

¹² Lennunumber:

¹³ Tellimuslennu käitaja: * ____

¹⁴ Tellimuslennu tellija riik:

* (vajaduse korral)

¹⁵ Õhusõiduki liik

¹⁶ Registreerimisnumber

¹⁷ Seerianumber

¹⁸ Lennuki meeskond: litsentsi väljastanud riik:

¹⁹ Märkused:

Kood/Standard/Märkus

____ —

____ —

____ —

____ —

²⁰ Võetud meetmed:

.....

.....

.....

²¹ Inspektorite nimed:

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

²² Riikliku koordinaatori nimi

²³ Allkiri

Riiklik lennuamet (Nimi)

(Riik)

Punkt	Kontrollitud	Märkus
A. Piloodikabiin		
Üldine		
1. Üldine seisund	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Varuväljapääs	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. Minimaalse varustuse 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. Lennukõlblikkussertifikaat	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
Lennuandmed		
13. Operatiivne lennuplaan	13 <input type="checkbox"/>	13 <input type="checkbox"/>
14. Lasti jagamine	14 <input type="checkbox"/>	14 <input type="checkbox"/>
Ohutusvahendid		
15. Manuaalsed tulekustutid	15 <input type="checkbox"/>	15 <input type="checkbox"/>
16. Päästevestid/ujuvseadmed	16 <input type="checkbox"/>	16 <input type="checkbox"/>
17. Turvarakmed	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"/>
Lennuki meeskond		
20. Lennuki meeskond	20 <input type="checkbox"/>	20 <input type="checkbox"/>
Reisi lennuraamat/tehniline lennuraamat või samaväärne		
21. Reisi lennuraamat	21 <input type="checkbox"/>	21 <input type="checkbox"/>
22. Hooldustõend	22 <input type="checkbox"/>	22 <input type="checkbox"/>
23. Edasilükatud puuduste paranduste loetelu	23 <input type="checkbox"/>	23 <input type="checkbox"/>
24. Lennueelne kontroll	24 <input type="checkbox"/>	24 <input type="checkbox"/>

Punkt	Kontrollitud	Märkus
B. Ohutus/salong		
1. Üldine olukord salongis	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Salongisaatja iste	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Esmaabipakk/arstiabipakk hädaolukordade jaoks	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
4. Manuaalsed tulekustutid	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5. Päästevestid/ujuvseadmed	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. Turvavööd	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>
7. Varuväljapääs, valgustus, märgistus, taskulambid	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>
8. Liugurid/päästeparved (vastavalt vajadusele)	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>
9. Hapnikuga varustamine (meeskond ja reisijad)	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>
10. Ohutusjuhendid	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>
11. Piisav arv pardasaatjaid	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>
12. Juurdepääs varuväljapääsudele	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
13. Reisijate pagasi ohutus	13 <input type="checkbox"/>	13 <input type="checkbox"/>
14. Piisav kohtade arv	14 <input type="checkbox"/>	14 <input type="checkbox"/>
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. Lennuki juhtimisseadmed	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
4. Rattad ja rehvid	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5. Telik	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. Teliku nišš	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>
7. Õhu sissevõtu- ja väljalaskeavad	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>
8. Ventilaatori labad	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>
9. Propellerid	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. Lekkimine	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
D. Last		
1. Veoseruumi 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"/>