



SELETUSKIRI

EUROOPA LENNUNDUSOHUTUSAMETI

ARVAMUS NR 03/2012,

3. SEPTEMBER 2012,

komisjoni määruse kohta, millega muudetakse lennutegevuse rakenduseeskirju ja õhusõidukite meeskonna rakenduseeskirju

Äriline lennutransport purilennukite ja õhupallidega

Sama lähte- ja sihtkohaga äriline lennutransport lennukite ja kopteritega

Sisukord

Kommenteeritud kokkuvõte	3
Sissejuhatus	4
I. Üldist	4
II. Arvamuse ulatus	4
III. Konsulteerimine	6
IV. Eeskirjade numeratsioon	7
Äriline lennutransport purilennukite ja õhupallidega (CAT (S, B))	8
I Lennutegevuse määruse üldosa muudatused	8
II. CAT-osa muudatused	8
III. ORO-osa muudatused	14
IV. Muud märkused	15
Sama lähte- ja sihtkohaga äriline lennutransport.....	16
I. Põhimõtted.....	16
II. Määruste üldosade muudatused.....	18
III. CAT-osa muudatused	19
IV. ORO-osa muudatused	21
V. ARO-osa muudatused.....	22
VI. ORA-osa muudatused.....	23
VII. Muud märkused	23
1. lisa. EL-OPSi ja JAR-OPS3 liidete ristviidete tabel	24
1.005 lõike a 1. liide – päevased VFR-lennud B-suutlikkusklassi lennukitega	24
3.005 lõike f 1. liide – päevased VFR-lennud väiksemate kopteritega	43
3.005 lõike g 1. liide – kohalikud VFR-kopterilennud päeva ajal.....	52
2. lisa. Leebemad nõuded ja eeskirjad, mida ei kohaldata sama lähte- ja sihtkohaga (A–A) ärilisele lennutranspordile.....	57
CAT-osa.....	57
3. lisa. Akronüümid ja lühendid	83

Kommenteeritud kokkuvõte

Käesolev arvamus sisaldab purilennukite ja õhupallidega toimuva ärilise lennutranspordi (CAT) rakenduseeskirju ning sellega muudetakse järgmisi normatiivdokumente:

- lennutegevuse määruse üldosa;
- I lisa – II–VIII lisa kasutatud mõisted;
- II lisa – ARO-osa, lennutegevusega seotud nõuded asutustele;
- III lisa – ORO-osa, lennutegevusega seotud nõuded organisatsioonidele, täpsemalt ärilise lennutranspordi käitajatele ja keerukate mootorõhusõidukite mitteäriliste käitajatele; ning
- IV lisa – CAT-osa, ärilise lennutranspordi tehnilised nõuded.

Lisaks sisaldab käesolev arvamus samal lennuväljal või samas käitamiskohas algavate ja lõppevate ärilise lennutranspordi lendude rakenduseeskirju. Sellega muudetakse järgmisi normatiivdokumente:

- lennutegevuse määrus:
 - lennutegevuse määruse üldosa;
 - II lisa – ARO-osa, lennutegevusega seotud nõuded asutustele;
 - III lisa – ORO-osa, lennutegevusega seotud nõuded organisatsioonidele; ning
 - IV lisa – CAT-osa, ärilise lennutranspordi tehnilised nõuded;
- õhusõiduki meeskonna määrus:
 - õhusõidukite meeskonna määruse üldosa; ning
 - VII lisa – ORA-osa, õhusõidukite meeskonnaga seotud nõuded organisatsioonidele.

Nõuete väljatöötamisel lähtuti järgmistest põhimõtetest:

- hoida kõrget ohutustaset;
- tagada eeskirjade proportsionaalsus, kui asjakohane;
- tagada käitajatele ja asutustele paindlikkus ning efektiivsus.

Arvamusele eelnes ulatuslik konsulteerimine, milles osalesid asutused, ühingud, käitajad ja lennundusekspertid.

Sissejuhatus

I. Üldist

1. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 216/2008¹ (edaspidi „algmäärus“), mida on muudetud määrusega (EÜ) nr 1108/2009,² kehtestatakse tsiviillennunduse üldiste tehniliste nõuete ja haldusmenetluste määratlemise ja rakendamise asjakohane ja terviklik raamistik.
2. Arvamuse eesmärk on abistada Euroopa Komisjoni lennutegevuse rakenduseeskirjade koostamisel.
3. Arvamus on vastu võetud Euroopa Lennundusohutusameti (edaspidi „amet“) haldusnõukogu kehtestatud menetluse kohaselt³ kooskõlas algmääruse artikli 19 sätetega.

II. Arvamuse ulatus

4. Arvamus sisaldab purilennukite ja õhupallidega toimuva ärilise lennutranspordi (CAT) rakenduseeskirju ning sellega muudetakse järgmisi normatiivdokumente:
 - lennutegevuse määruse üldosa;
 - I lisa – II–VIII lisas kasutatud mõisted;
 - II lisa – ARO-osa, lennutegevusega seotud nõuded asutustele;
 - III lisa – ORO-osa, lennutegevusega seotud nõuded organisatsioonidele, täpsemalt ärilise lennutranspordi käitajatele ja keerukate mootorõhusõidukite mitteäriiliste käitajatele; ning
 - IV lisa – CAT-osa, ärilise lennutranspordi tehnilised nõuded.
5. Lisaks sellele sisaldab arvamus samal lennuväljal või samas käitamiskohas algavate ja lõppevate ärilise lennutranspordi lendude (CAT A–A) rakenduseeskirju ning sellega muudetakse järgmisi normatiivdokumente:
 - lennutegevuse määrus:
 - lennutegevuse määruse üldosa;
 - II lisa – ARO-osa, lennutegevusega seotud nõuded asutustele;
 - III lisa – ORO-osa, lennutegevusega seotud nõuded organisatsioonidele; ning

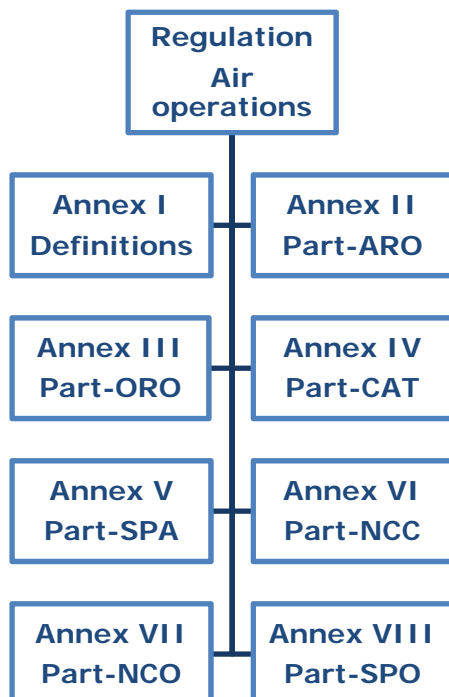
¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määrus (EÜ) nr 216/2008, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 91/670/EMÜ, määrus (EÜ) nr 1592/2002 ning direktiiv 2004/36/EÜ. *ELT L 79, 19.3.2008, lk 1–49.*

² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1108/2009, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 216/2008 lennuväljade, lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste valdkonnas ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2006/33/EÜ. *ELT L 309, 24.11.2009, lk 51–70.*

³ Haldusnõukogu otsus ameti arvamuste, sertifitseerimistingimuste ja juhendite väljaandmise korra kohta (eeskirjade koostamise menetlus). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

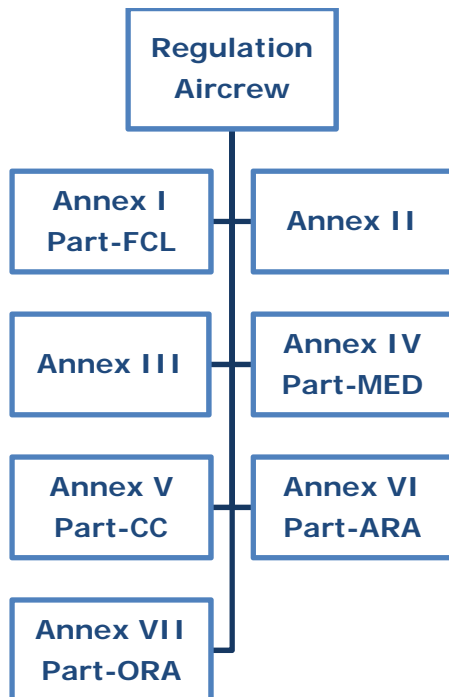
- IV lisa – CAT-osa, ärilise lennutranspordi tehnilised nõuded;
 - õhusõiduki meeskonna määrus:
 - õhusõidukite meeskonna määruse üldosa; ning
 - VII lisa – ORA-osa, õhusõidukite meeskonnaga seotud nõuded organisatsioonidele.
6. Arvamuse dokumendid põhinevad muudetud eeskirjastruktuuril, mille ettepaneku tegid Euroopa Komisjon ja amet 2011. aasta aprillis. Alljärgneval skeemil on lennutegevuse määruse ja õhusõidukite meeskonna määruse⁴ lisade ülevaade.

1. tabel. Lennutegevuse määruse lisad⁵



⁴ Õhusõidukite meeskonna määrus (EL) nr 1178/2011, nagu seda on muudetud määrusega (EL) nr 290/2012.

⁵ NCC: mitteäriiline lennutegevus keerukate mootorõhusõidukitega; NCO: mitteäriiline lennutegevus mittekeerukate mootorõhusõidukitega; SPO: erilennud.

2. tabel. Õhusõidukite meeskonna määruse lisad⁶

III. Konsulteerimine

7. Arvamuse aluseks on järgmised dokumendid:

- NPA 2008-22 – rakenduseeskirjade esialgsed ettepanekud ning seonduvad nõuete täitmise vastuvõetavad viisid ja juhendmaterjalid asutustele ja organisatsioonidele;
- NPA 2009-02 – lennutegevusega seotud rakenduseeskirjade esialgsed ettepanekud ning seonduvad nõuete täitmise vastuvõetavad viisid ja juhendmaterjalid.

8. NPA 2008-22 avaldati EASA veebilehel (<http://www.easa.europa.eu>) 31. oktoobril 2008. Konsultatsiooniperiood lõppes 28. mail 2009. NPA 2009-02 avaldati EASA veebilehel (<http://www.easa.europa.eu>) 30. jaanuaril 2009. Konsultatsiooniperiood lõppes 31. juulil 2009.

9. Eeskirjade muudetud tekste arutati põhjalikult NPA 2008-22 ja NPA 2009-02 eksperdirühmades.

10. Pärast ulatuslikku konsultatsiooni asutuste, ühingute ja käitajatega avaldas amet 4. oktoobril 2010 AR- ja OR-osa märkuste vastusdokumendid, 25. novembril 2010 OPS I märkuste vastusdokumendi ning 27. oktoobril 2011 OPS III märkuste vastusdokumendi. Märkuste esitamise periood lõppes vastavalt 6. detsembril 2010, 15. veebruaril 2011 ja 30. jaanuaril 2012.

11. Amet arutas CAT A–A eelnõu projekti temaatilistel koosolekutel riiklike lennuametite nõuandekomitee (AGNA) liikmetega 2011. aasta oktoobris ja 2012. aasta juulis.

⁶ FCL: lennumeeskonna load; MED: lennundusmeditsiin; CC: salongipersonal; ARA: õhusõidukite meeskonnaga seotud nõuded asutustele.

IV. Eeskirjade numeratsioon

12. Vastavalt ameti eeskirjade koostamise juhendile kasutatakse rakenduseeskirjades järgmist eeskirjade numeratsiooni:

<osa>.<alajagu>.<punkt>.<number>

Selgitus

<osa>: kohustuslik – kuni neli tähte või numbrit
näited: ARO, ORO, CAT.

<alajagu>: kohustuslik – kuni neli tähte või numbrit
näited: GEN, OP, POL, IDE.

<jaotis>: kohustuslik – kuni viis tähte või numbrit
näited: MPA, NMPA, A, H, S, B.

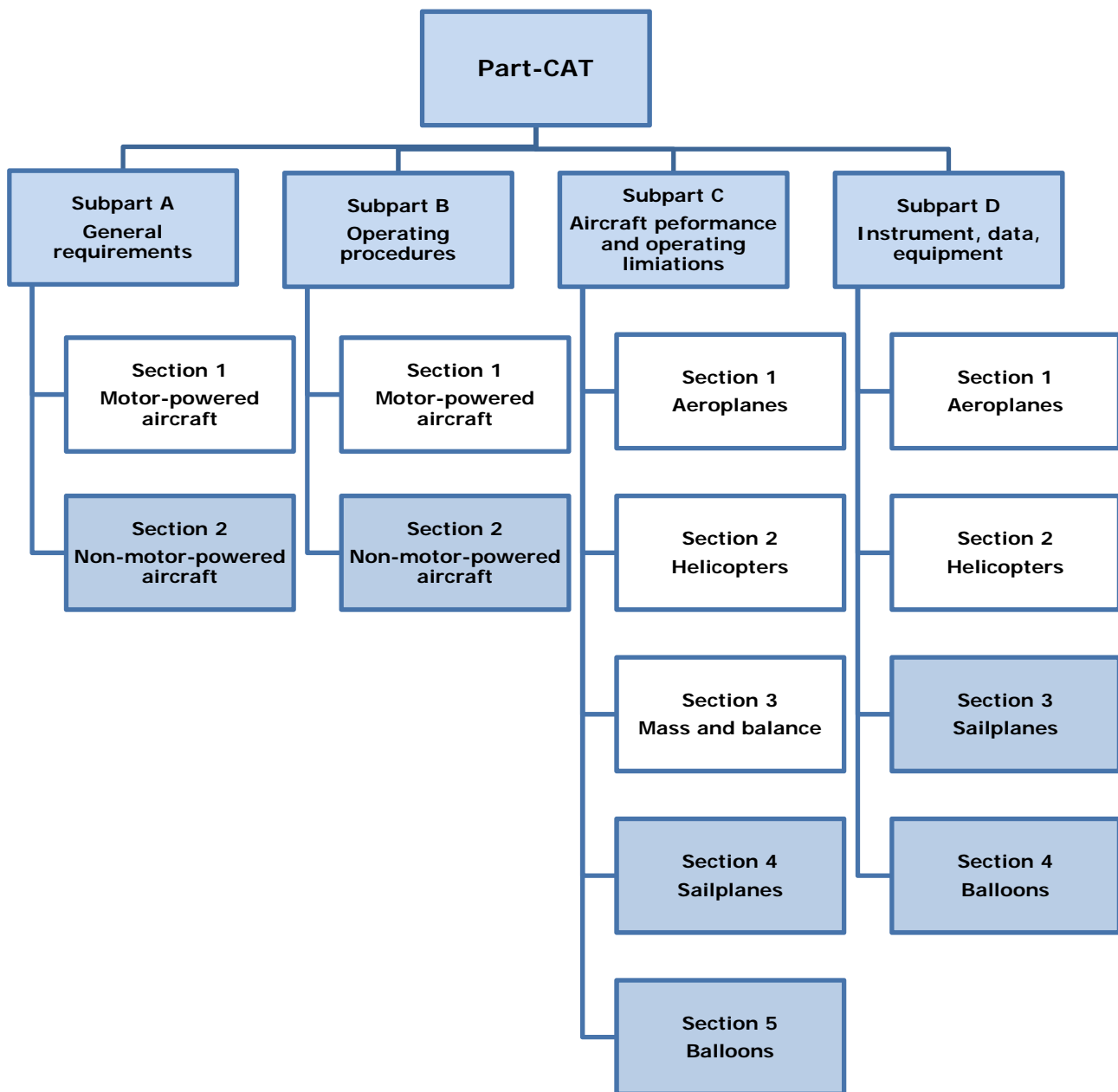
<number>: kohustuslik – eeskirja number – kolmekohaline arv alates 100st, millele järgnevad arvud suurenevad tavaliselt 5 kaupa.

Äriline lennutransport purilennukite ja õhupallidega (CAT (S, B))**I Lennutegevuse määruse üldosa muudatused**

13. Lennutegevuse määruse üldosa muudatused on kaks väikest kohandust, et arvestada õhupallide ja purilennukitega toimuvat ärilise lennutransporti.
14. Artikli 1 muudatusega kehtestatakse OPS-eeskirjade kohaldatavus ärilisele lennutranspordile purilennukite ja õhupallidega. Samuti täpsustatakse, et määrust ei kohaldata ankurdatud õhupallidele ja õhulaevadele ning õhupallide ankurdatud lendudele. Õhupallilendude arvukatest liikidest osa toimub ankurdatuna. Ankurdamise kolme peamise liigi põhilised erinevused on järgmised:
 - „ankurdatud õhupall” on spetsiaalselt projekteeritud nii, et käitamise ajal on õhupall ankurdatud püsivalt maapinnale;
 - „ankurdatud lend” on vabalennuõhupalli ajutine kinnitamine lennu ajaks, kui kogu lend toimub ühes kohas;
 - „stardikinnitus” on vabalennuõhupalli ajutine kinnitamine vabalennu alustamisel.
15. Käesolev määrus hõlmab üksnes stardikinnitusega lennutegevust. Ankurdatud õhupallid ja ankurdatud lennud määruse reguleerimisalasse ei kuulu. Neid käsitletakse hiljem.
16. Üleminekuks tehakse ettepanek kasutada 3-aastast kõrvalejäämisperioodi. Ettepanek arvestab asjaolu, et praegu seda liiki lennutegevuse Euroopa Liidu ühtlustatud eeskirjad puuduvad.

II. CAT-osa muudatused**Ulatus**

17. CAT-osa sisaldab kogu ärilise lennutranspordi tehnilisi eeskirju. CAT-osa ülesehitus on kavandatud nii, et hiljem saaks mõningate õhusõidukikategooriate eeskirju lisada ilma juba olemasolevate eeskirjade järjestust rikkumata. Enamik purilennukite ja õhupallidega toimuva ärilise lennutranspordi eeskirjadest on seepärast uutes jaotistes.
18. Purilennukite ja õhupallidega toimuvale ärilisele lennutranspordile kohaldatavad alajaod ja jaotised on alljärgneval skeemil märgitud sinisega.



19. CAT(S, B)-osa tuleb lugeda koos järgmisega:

- lennutegevuse määruse üldosa;
- I lisa – II–VIII lisa kasutatud mõisted;
- II lisa – ARO-osa, lennutegevusega seotud nõuded asutustele; ning
- III lisa – ORO-osa, mis sisaldab nõudeid organisatsioonidele, eelkõige alajagudes ORO.GEN, ORO.MLR, ORO.AOC ja ORO.FC;
- V lisa – SPA-osa, mis sisaldab erilendude nõudeid, saab põhimõtteliselt kohaldada ka purilennukite ja õhupallidega toimuvale ärilisele lennutranspordile; samas näib, et SPA-osas kirjeldatud lennutegevus ei ole purilennukite ja õhupallidega toimuva ärilise lennutranspordi käitajate suhtes asjakohane.

Märkuste ülevaade

20. Ametile sai kokku 92 märkust 7 sidusrühmalt.
21. Osa märkusi käsitlesid ärilist lennutransporti purilennukite ja õhupallidega tervikuna ning nendes soovitati ärilist lennutransporti purilennukite ja õhupallidega mitte lugeda äriliseks tegevuseks. Need märkused on teatavaks võetud ja tagasi lükatud, sest käesolevas arvamus ei käsitleta tegevuste jaotumist äriliseks ja mitteäriliseks. Ärilise lennutegevuse mõiste on määratletud algmääruse artiklis 3 ning seda ei saa muuta rakenduseeskirjade kui madalama õigusaktiga.
22. Enamik GEN-alajao märkusi käsitlesid punkti CAT.GEN.NMPA.140 „Pardal nõutavad dokumendid, käsiraamatud ja teave“. Enamikus märkustes paluti täiendavaid leebemaid nõudeid ja vastavusse viimist NCO-osaga; enamik kiideti heaks.
23. Enamik OP-alajao märkusi olid seotud õhupallilendudega. Paljudes soovitati lisada täpsustusi, mis on esitatud alljärgnevatel selgitustel.
24. Ka enamik POL-alajao märkusi käsitles õhupallide nõudeid ja nende massi määramise nõude täitmise vastuvõetavaid viise.
25. IDE-alajao kohta laekus ligikaudu 30 märkust, enamik õhupallide teemal. Osa märkusi keskendus õhupalli kapteni kinnitussüsteemile, kusjuures mõnes toetati pakutavat sõnastust, mõnes mitte. Mõnes märkuses nõuti järjepidevust teiste osadega. Samuti toodi märkustes esile vajadus muuta õhupallide mitmesuguse varustuse sätet. Küsiti selgitusi purilennukite raadiosideseadmete kohta.

Selgitused

26. Uute jaotiste koostamisel kontrollis amet hoolikalt kavandatavate eeskirjade vastavust järgmistel dokumentidel ja ühtlustas, kui vaja:
 - ärilise lennutranspordiga seotud rakenduseeskirju võrreldi CAT(A, H)-osa EASA komitees heaks kiidetud ja Euroopa Parlamenti arutamiseks saadetud versiooniga; ning
 - purilennukite ja õhupallidega seotud rakenduseeskirju võrreldi NCO-osa uusima EASA komitees arutatud versiooniga.
27. Alljärgnevatel punktides kirjeldatakse eeskirjade sisulisi muudatusi võrreldes märkuste vastusdokumendi versiooniga ning antakse mõne eeskirja kohta lisaselgitusi.

CAT.GEN.105 Fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukid ja mootorpurilennukid

28. Nõude ülesanne on selgitada, et muid mootorpurilennukeid kui fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukeid käitatakse mootorita õhusõidukitele ja purilennukitele kohaldatavate eeskirjade järgi. Samuti sätestatakse, et mootorpurilennukite allkategoriana käsitatavate fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukite suhtes kohaldatavad eeskirjad sõltuvad sellest, kas neid käitatakse lennuki või purilennukina.
29. Eeskiri on tõstetud hierarhias kõrgemale ning paigutatud GEN-alajao 1. ja 2. jaotise ette.

CAT.GEN.NMPA.100 Õhusõiduki kapteni vastutus

30. Eeskirjas võetakse kokku õhusõiduki kapteni olulisimad kohustused. Eeskirju on täiendatud lisanõuetega, mis järgivad mõningaid lennukite ja kopteritega toimuva ärilise lennutranspordi meeskonnaliikmetele kohaldatavaid eeskirju. Uued nõuded käsitlevad käitaja vahejuhtumitest teatamise süsteemi, lennu- ja tööaja piiranguid ja puhkeaja nõudeid ning neis loetletakse tingimused, kui õhusõiduki kapten ei tohi õhusõidukiga tööülesandeid täita.
31. Kuigi purilennukite ja õhupallide valdkonnas kasutatakse mõiste „õhusõiduki kapten“ (*commander*) asemel harilikult mõistet „piloot“ (*pilot-in-command*), teeb amet ettepaneku kasutada CAT-osa ja ORO-osa muude eeskirjadega järjepidevuse nimel siiski mõistet „õhusõiduki kapten“.

CAT.GEN.NMPA.105 Õhupalli meeskonnaliikmete vastutus

32. Ärilisele lennutranspordile õhupallidega kohaldatakse ka ORO-osa. See tähendab, et CC-alajao vähemalt ühe meeskonnaliikme olemasolu nõue rohkem kui 19 reisija veoks sertifitseeritud õhusõiduki käitamisel kehtib ka üle 19 reisijakohaga õhupallidele.
33. Samas on ORO.CC eeskirjad koostatud eelkõige lennukite ja kopteritega toimuvaks lennutegevuseks ning neid ei peetud õhupallidega toimivas lennutegevuses asjakohaseks. Seepärast tehakse ettepanek õhupallidega toimuv lennutegevus salongipersonali nõudest vabastada.
34. Kui pardal on üle 19 reisija, vajab õhusõiduki kapten siiski täiendava meeskonnaliikme abi. Seda arvestades on lisatud uus eeskiri CAT.GEN.NMPA.105 „Õhupalli lisameeskonnaliige“. Selle eeskirjaga nõutakse õhupallil lisameeskonnaliikme olemasolu, kui pardal on üle 19 reisija, ning sätestatakse lisameeskonnaliikme üldised kohustused.

CAT.GEN.NMPA.140 Pardal nõutavad dokumendid, käsiraamatud ja teave

35. Eeskirja on muudetud sidusrühmade märkuste alusel ja et tagada järjepidevus NCO-osa uusima kavandiga. Eeskirja alapunktis a sätestatud dokumente, käsiraamatuid ja teavet on nüüd lubatud nii purilennukite kui õhupallide korral hoida saatesõidukis või lennuväljal või käitamiskohas, kui lend on kavandatud sama lähte- ja sihtkohaga või kohalikus piirkonnas.

CAT.GEN.NMPA.150 Ohtlike kaupade vedu

36. Sidusrühmad taotlesid eeskirja kustutamist, sest purilennukite ja õhupallidega toimivas ärilises lennutranspordis tavaliselt ohtlike kaupade vedu ei veeta. Vaja on selgitada, et nõue käsitleb olukordi, kus võidakse vedada ohtlike kaupade SPA.DG kohase loata. See kehtib näiteks reisijate pagasis olevate selliste esemete kohta, mida tavaliselt käsitletakse ohtlike kaupadena. Samuti käsitletakse selles punktis õhusõiduki kapteni valvsust tahtmatult veetavate ohtlike kaupade tuvastamisel.
37. Amet säilitas seepärast eeskirja, kuid muudetuna, nii et ohtlike kaupade vedu on keelatud, välja arvatud juhul, kui nende suhtes ei kehti ohtlike ainete lennutranspordiga ohutu veo tehniline juhend (ICAO dokument 9284-AN/905) vastavalt nimetatud juhendi

1. osale või kui neid veavad reisijad või meeskonnaliikmed või neid veetakse pagasis kooskõlas tehnilise juhendi 8. osaga.

38. Tehnilise juhendi määratlus on I lisas (avaldatud arvamus 04/2011).

CAT.OP.NMPA.105 Müra vähendamise protseduurid – õhupallid ja mootorpurilennukid

39. Sidusrühmade esitatud ja ameti heakskiidetud märkustest lähtudes on müra vähendamise protseduure muudetud ning sätestatakse, et eeskiri käsitleb lennutegevust õhupallide ja mootorpurilennukitega. Ka on teksti lihtsustatud ja see on nüüd suunatud käitaja asemel õhusõiduki kaptenile.

CAT.OP.NMPA.110 Kütuse või ballasti varu ja plaanimine – õhupallid

40. Nõuet on muudetud ja see sätestab, et arvutus dokumenteeritakse operatsioonilises lennuplaanis. Ka on välja jäetud teistes eeskirjades sisalduv mõiste „gaas“, sest seda hõlmab mõiste „kütus“.

CAT.OP.NMPA.155 Erikategooriaga reisijate (SPC) vedu

41. Sidusrühmade esitatud ja ameti heakskiidetud märkustest lähtudes lühendati eeskirja ja nüüd käsitleb see üksnes ohutuseemärki, et erikategooriaga reisijaid veetakse vastavalt protseduuridele, mille käitaja kehtestab õhusõiduki ja selles viibijate ohutuse tagamiseks.
42. Seonduva nõuete täitmise vastuvõetava viisi tekstis on arvestatud määrust (EÜ) nr 1107/2006 puudega ja liikumispuudega isikute õiguste kohta lennureisi puhul.⁷ Eritähelepanu on pööratud artikli 2 punktile a, kus olev puudega isiku või liikumispuudega isiku määratlus on pisut laiem kui selle vaste EL-OPSis (vt JAR-OPS 1, 2. jaotis, ühine soovitus OPS 1.260) ning õhupallidega toimuva ärilise lennutegevuse erivajadustele.

Endine CAT.OP.NMPA.120 Pagasi paigutamine

43. Eeskiri on kustutatud, sest hinnati purilennukite ja õhupallidega toimivas ärilises lennutranspordis ebavajalikuks.

CAT.OP.NMPA.135 Salongi ja kabiini kindlustamine – õhupallid

44. Eeskiri on sõnastatud uuesti, vastavalt õhupallidega toimuva lennutegevuse vajadustele.

CAT.OP.NMPA.165 Kütuse ja ballasti kasutamise kontrollimine lennu ajal

45. Teksti on muudetud, et arvestada õhupallidega toimuva lennutegevuse erivajadustega. Eeskiri on suunatud õhusõiduki kaptenile, mis vastab paremini õhupallidega toimuva ärilise lennutegevuse iseloomule.

⁷ ELT L 204, 26.7.2006, lk 1–9.

CAT.OP.NMPA.170 Lisahapniku kasutamine

46. Tekstis käsitletakse käitamishõuet, millal kasutada lisahapnikku. Seda tuleb lugeda koos seonduvate hapniku kasutamist käsitlevate nõuetega CAT.IDE.S.125 ja CAT.IDE.B.125.

CAT.OP.NMPA.185 Käitamispiirangud – purilennukid

47. Lisati uus eeskiri, millega selgitatakse, et purilennukeid tohib käitada üksnes päeval.

CAT.POL.S.110 Suutlikkus

48. Endine alapunkt b, mis käsitles lennutegevust tihedalt asustatud linna- või asulapiirkonna kohal, on kustutatud, sest seda hõlmab juba SERA-osa punkt 3.1.2.1.

CAT.POL.B.115 Suutlikkus

49. Endine alapunkt b, mis käsitles lennutegevust tihedalt asustatud linna- või asulapiirkonna kohal, on kustutatud, sest seda hõlmab juba SERA-osa punkt 3.1.2.1.

CAT.IDE.S.140 Raadiosideseadmed

50. On selgitatud, et raadiosideseadmete olemasolu on kohustuslik üksnes juhul, kui see on ette nähtud õhuruuminõuetega.

CAT.IDE.B.115 Lennud visuaallennureeglite (VFR) järgi – lennu- ja navigeerimise mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

51. Muudetud eeskirjas on tekst viidud vastavusse NCO-osaga ning selgitatud, mis tingimustel on nõutav baromeetiline kõrgusemõõtur.

CAT.IDE.B.120 Kinnitussüsteemid

52. Muudetud eeskirjas on sätestatud, et õhusõiduki kapteni kinnitussüsteem on nõutav üksnes sektsioonideks jaotatud korvidega õhupallidel.

CAT.IDE.B.135 Käsitulekustutid

53. Muudetud eeskirjas viidatakse sertifitseerimistingimusele 31HB, kus on käsitulekustutite nõuded.

CAT.IDE.B.150 Mitmesugune varustus

54. Eeskiri on ümber sõnastatud laekunud märkuste ning NCO- ja SPO-osa põhjal. Nüüd nõutakse konkreetseid esemeid olenevalt õhupallikategooriast.

CAT.IDE.B.155 Raadiosideseadmed

55. On selgitatud, et raadiosideseadmete olemasolu on kohustuslik üksnes juhul, kui see on ette nähtud õhuruuminõuetega.

III. ORO-osa muudatused**ORO.AOC**

56. Käitajatel, kes tegelevad sama lähte- ja sihtkohaga ärilise lennutranspordiga või ärilise lennutranspordiga purilennukite ja õhupallidega, ei pea määruse (EÜ) nr 2042/2003 kohaselt olema jätkuva lennukõlblikkuse eest vastutavat isikut. Punkt ORO.AOC.135 ei väljendanud seda piisavalt selgelt, mistõttu on muudetud alapunkti a alapunkti 4. Ka loetakse piisavaks punktis ORO.GEN.215 määratletud nõuded vahenditele, mistõttu neile käitajatele ei kohaldata punktis ORO.AOC.140 sätestatud nõudeid vahenditele.

ORO.MLR

57. ORO.MLR.101 kogu lennutegevuskäsiraamatu struktuuri ei peeta purilennukite ja õhupallidega toimivas ärilises lennutranspordis vajalikuks. Et suurendada paindlikkust ja ühtlasi järgida ka lennutegevuskäsiraamatu üldpõhimõtteid, on seepärast purilennukite ja õhupallidega toimuv ärienne lennutegevus vabastatud ORO.MLR.101 nõuetest ning ORO.MLR.100 nõuete täitmise 2. vastuvõetav viis sisaldab lennutegevuskäsiraamatu lihtsustatud struktuuri.

ORO.FC

58. Purilennukite ja õhupallidega toimuva ärilise lennutegevuse elemente sisaldas juba arvamus 04/2011. Sama lähte- ja sihtkohaga ärilises lennutranspordis ning õhupallide ja purilennukitega toimivas ärilises lennutranspordis peavad käitajad järgima I jaotise üldnõudeid, mida kohaldatakse kõikidele keerukate mootorõhusõidukite ärilistele ja mitteärilistele käitajatele. Lisaks peavad nad 3. jaotise alla mittekuuluvat ärilise lennutegevuse korral täitma iga-aastase käitaja korraldatava lennuoskuse tasemekontrolli nõuet. Leebemad nõuded vaadati uuesti üle ning kohandati kooskõlas sama lähte- ja sihtkohaga lennutegevusega seotud muudatustega. Need muudatused käsitlevad eelkõige marsruudi/piirkonna ning lennuvälja pädevusega seotud nõuete täitmise vastuvõetavate viiside materjale.
59. Õhupallide ja purilennukitega toimuvale lennutegevusele kohaldatavad eeskirjad sisaldavad lennumeeskonna koosseisu, õhusõiduki kapteni määramise, meeskonnatöö korraldamise koolituse, erinevus- ja tutvumisõppe ning jätkuõppe ja kontrolli, sealhulgas käitaja korraldatava lennuoskuse tasemekontrolli nõudeid.

ORO.CC

60. ORO-osa kohaldatakse ka ärilisele lennutranspordile õhupallidega. See tähendab, et CC-alajao vähemalt ühe meeskonnaliikme olemasolu nõue rohkem kui 19 istekohaga sertifitseeritud õhusõiduki käitamisel kehtiks ka üle 19 reisijakohaga õhupallidele.

61. See loeti käesolevat liiki lennutegevuses ebavajalikuks, mistõttu tehakse ettepanek õhupallid salongipersonali nõudest vabastada.

IV. Muud märkused

62. Käesoleva arvamusena seoses lisatakse arvamus 04/2011 esitatud I lissasse „Mõisted“ õhupalli tühimassi määratlus. Õhupalli, purilennuki, mootorpurilennuki ja fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennuki mõisted sisaldasid juba arvamus 04/2011. Kuigi hilisemas komiteemenetluses jäeti need mõisted välja ning esimeses lennutegevuse määruses (EL) nr xxx/xxxx need ei sisaldu (sest määruses on üksnes nõuded lennukitele ja kopteritele), lisatakse need mõisted lennutegevuse määruse muutmismäärusse, millega kehtestatakse nõuded õhupallidele, mootorpurilennukitele ja fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitele. Lisaks muudetakse veidi tegeliku lasti määratlust, et arvestada lennutegevust õhupallidega.
63. ARO-osas õhupallide ja purilennukitega toimuva ärilise lennutegevusega seotud muudatusi ei kavandata.

Sama lähte- ja sihtkohaga äriine lennutransport

I. Põhimõtted

Eesmärgid sama lähte- ja sihtkohaga äriine lennutranspordi korral

64. Muudatusettepaneku teatele saabunud märkuste, märkuste vastusdokumendile laekunud märkuste ning AGNA sama lähte- ja sihtkohaga lendude teemaliste kohtumiste ning EASA komitee arutelude tulemusena on amet seisukohal, et kavandatavad sama lähte- ja sihtkohaga lendude eeskirjad peaksid vastama järgmistele eesmärkidele:
- toetada mittekeerukate organisatsioonide äriine lennutegevust, kus teenuse sisuks on visuaallennureeglite järgi päeval või öösel väiksemate mittekeerukate õhusõidukitega toimuvad kohalikud huvilennud;
 - toetada koolitusorganisatsioonidena sertifitseeritud lennuklubide liikmebaasi laiendamise püüdlusi, arvestades et nende organisatsioonide äriine lennutegevus on tavaliselt sama lähte- ja sihtkohaga ning toimub päevasel ajal visuaallennureeglite järgi väiksemate mittekeerukate õhusõidukitega ja piiratud arvu päevi;
 - tagada proportsionaalsuspõhimõtte järgimine;
 - hoida äriines lennutranspordis reisijatega lendude kõrget ohutustaset; ning
 - arvestada eelkõige ohte, mis kaasnevad vähese kogemusega pilootidega äriine lennutranspordi juhulendudel.

Sama lähte- ja sihtkohaga lendude ulatus lennutegevuse määrase üldosa järgi

65. EASA komitees heaks kiidetud ning Euroopa Parlamendile ja nõukogule läbivaatamiseks saadetud lennutegevuse määrase eelnõu artikli 6 lõikega 1 on sama lähte- ja sihtkohaga äriine lennutransport III ja IV lisa kohaldamisest vabastatud. Vabastamise eesmärk oli lükata sama lähte- ja sihtkohaga äriine lennutranspordi üksikasjalik arutelu edasi kuni sama lähte- ja sihtkohaga äriine lennutranspordi teemalise EASA arvamusel valmimiseni.
66. Artikli 6 kohaselt on sama lähte- ja sihtkohaga äriine lennutransport lennutegevus, mis algab ja lõpeb samal lennuväljal/tegevuskohas ning toimub B-suutlikkusklassi lennukite ja mittekeerukate kopteritega.
67. B-suutlikkusklassi lennukid on määratletud I lisas „Mõisted“ ning see on muudatusteta üle võetud eeskirjast EL-OPS 1.470. B-suutlikkusklassi lennukiks liigitamiseks peavad olema täidetud kõik järgmised kriteeriumid:
- jõuallikaks on propeller mootorid;
 - maksimaalne stardimass on 5700 kg või vähem; ning
 - suurim lubatud reisijakohtade arv on 9 või vähem.

68. Mittekeeruka kopteri mõiste on tuletatud algmääruse artiklis 3 oleva keeruka mootorkopteri mõiste eitusest. Mittekeerukaks kopteriks liigitamiseks peavad olema täidetud kõik järgmised tingimused:
- maksimaalne stardimass on 3175 kg või vähem;
 - suurim lubatud reisijakohtade arv on 9 või vähem; ning
 - kopter on sertifitseeritud ühe piloodiga käitamiseks.

Eesmärkide võrdlus määruse üldosas sätestatud reguleerimisalaga

69. Määruse üldosas sätestatud reguleerimisala on väga lai ning võimaldaks ärilise lennutranspordi regulaarlende keerukate õhusõidukitega, mida eespool nimetatud eesmärgid ei hõlma. Eelkõige tuleb arvestada järgmist:
- Reguleerimisala lubaks ka lennutegevust keerukate mootorõhusõidukitega; B-suutlikkusklassi lennuk klassifitseeritakse keerukaks mootorõhusõidukiks, kui lennukil on turbopropellermootorid või see on sertifitseeritud käitamiseks vähemalt 2 piloodiga.
 - Määruse üldosas ei ole põhimõtteliselt sätestatud lennuaja piiranguid ega geograafilisi piiranguid, mis tähendab, et sama lähte- ja sihtkohaga ärilise lennutranspordi lende võidakse teha ka väljaspool kohalikku piirkonda (see mõiste on rakenduseeskirjades üheselt määratlemata), eelkõige keerukate õhusõidukitega.
 - Ka lennureeglid ei ole piiratud, mis tähendab, et kõnealused sama lähte- ja sihtkohaga ärilise lennutranspordi lennud võivad toimuda visuaallennureeglite järgi päeval või visuaallennureeglite järgi öösel või ka instrumentaallennureeglite järgi, mistõttu eriti viimasel juhul on lennutegevus oluliselt keerukam.
 - Lisaks on kuni 9 reisijat suhteliselt suur arv ja tegelikkuses võimalik vaid keerukate lennukitega.

Kavandatavate meetmete kokkuvõte

70. Eespool kirjeldatud hinnangust lähtudes kavandatakse järgmisi meetmeid.
71. Tuleb rõhutada, et pädevad asutused saavad rakendada ja peavadki rakendama mittekeerukate organisatsioonide sertifitseerimisel oma sisejuhistes ja menetlustes proportsionaalsuspõhimõtet. Et tagada ärilises lennutranspordis kõrge ohutustase ja arvestades olemuslikke ohte seoses ärilise lennutranspordi juhulendudega, mida teostavate käitajate jaoks ei ole äriline lennutransport põhitegevus, tehakse ettepanek säilitada sama lähte- ja sihtkohaga ärilise lennutranspordi sertifitseerimise nõue.
72. Lennuettevõtjatele, kelle ainus tegevusala on sama lähte- ja sihtkohaga äriline lennutransport lennukite ja kopteritega, kavandatakse täiendavaid leebemaid nõudeid. Selleks tehakse ettepanek muuta CAT-osa, ORO-osa ja ARO-osa. Enamiku leebemate nõuetega kaasnevad siiski lisapiirangud, mis tähendab, et lennureeglitest on lubatavad päevased visuaallennureeglid, samuti õhusõiduki suurusele, nt ELA2.
73. ELA2 lennukid ja kopterid on määratletud I lisas „Mõisted” järgmiselt:

- ELA2 lennuk on lennuk maksimaalse stardimassiga kuni 2000 kg, mida ei liigitata keerukaks mootoriga õhusõidukiks; ning
 - ELA2 kopter on ülikerge rootorõhusõiduk maksimaalse stardimassiga kuni 600 kg, mis on lihtsa konstruktsiooniga, ette nähtud kuni kahe inimese veoks ning millel ei ole turbiin- ja/või rakettmootoreid.
74. Samuti tuleb märkida, et juba vastu võetud CAT-osa ja ORO-osa eeskirjad sisaldavad mitmeid leebemaid nõudeid kohalike lendude ja mittekeerukate õhusõidukite käitamise korral. Nende aluseks on EL-OPSi ja JAR-OPS3 leebemad nõuded:
- päevastele VFR-lendudele B-suutlikkusklassiga lennukitel punkti 1.005(a) 1. liites;
 - päevastele VFR-lendudele väiksemate kopteritega punkti 3.005(f) 1. liites; ning
 - kohalikele kopterilendudele 3.005(g) 1. liites.
75. Käesoleva seletuskirja 1. lisas on nimetatud liidete ja uute EASA lennutegevuse eeskirjade ristviidete tabel ja erinevuste ülevaade.
76. Seletuskirja 2. lisas on leebemate nõuete, keeldude ja eeskirjade loetelu, mida tavapärastele sama lähte- ja sihtkohaga lendudele ei kohaldata.
77. Koolitusorganisatsiooni sertifikaadiga lennuklubidel peaks olema teatud tingimustel lubatud teha reklaamlende. Selle võimaldamiseks tehakse ettepanek muuta õhusõidukite meeskonna määrust, eelkõige ORA-osa.

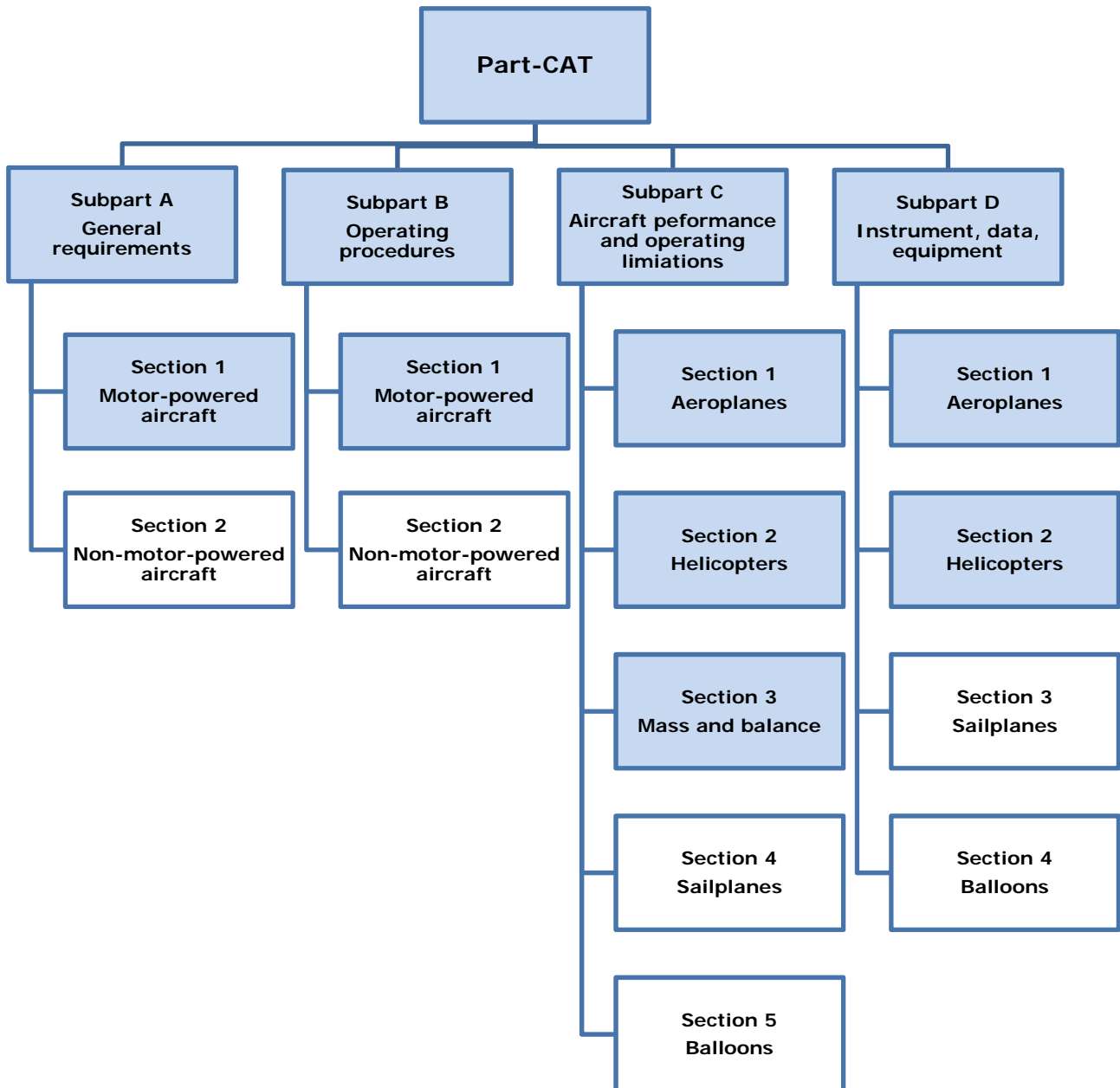
II. Määruste üldosade muudatused

78. Kavandatavad sama lähte- ja sihtkohaga lennutegevuse eeskirjad eeldavad muudatusi lennutegevuse määruse ja õhusõidukite meeskonna määruse üldosades.
79. Sama lähte- ja sihtkohaga lendude määratlemist ei peeta vajalikuks. Eeskirjades on igas leebemas nõudes sätestatud, mis kategooriate õhusõidukitele, lennueeskirjadele ja lennukeskkondadele seda kohaldatakse. See võimaldab proportsionaalsemaid eeskirju olenevalt käsitletavast teemast.
80. Lennamegevuse määruse üldosa muutmise määruse punktiga 4 jäetakse artiklist 6 välja sama lähte- ja sihtkohaga lendude erand. Määruste üldosa muutmise määruse punktis 5 sätestatakse, et EL-OPSi varasemate õiguste kaitse sätteid ja artikliga 7 sätestatud kopterite ümberehitusmenetlust kohaldatakse ka sama lähte- ja sihtkohaga ärilisele lennutranspordile. Artiklis 10 kavandatakse sama lähte- ja sihtkohaga ärilise lennutranspordi jaoks 2-aastase kõrvalejäämistähtajaga üleminekut. Lisaks kavandatakse muutmismääruses järjepidevusega seotud muudatusi õhusõidukite meeskonna nõuetes, nt lennu- ja tööaja piirangutes.
81. Muutmismääruses käsitletakse ka lisade muudatusi, mille üksikasjalikumad selgitused on allpool.
82. Õhusõidukite meeskonna määruse üldossa lisatakse uus punkt ORA.ATO.155, et lubada sertifitseeritud koolitusorganisatsioonidele teatud tingimustel reklaamlende. Üleminekut ei peeta nende osas vajalikuks.

III. CAT-osa muudatused

Ulatus

83. Sama lähte- ja sihtkohaga ärilisele lennutranspordile kohaldatavad alajaod ja jaotised on alljärgneval skeemil märgitud sinisega.



Selgitused

84. Lennutegevuse määruse lisad ja eelkõige CAT-osa on algusest peale koostatud proportsionaalsuspõhimõtet silmas pidades. Proportsionaalsuse huvides eristatakse CAT-osa olemasolevates eeskirjades juba järgmist:

- kohalikke sama lähte- ja sihtkohaga lende ning erineva lähte- ja sihtkohaga lende;
 - mittekeerukaid õhusõidukeid ja keerukaid õhusõidukeid;
 - ühemootorilisi ja mitmemootorilisi õhusõidukeid;
 - instrumentaallennureeglite ja öiste visuaallennureeglite ning päevaste visuaallennureeglite järgi toimuvaid lende;
 - ühepiloodi- ning mitmepiloodilende;
 - lende, kus salongipersonali nõutakse ning kus ei nõuta;
 - A-, B- ja C-suutlikkusklassi lennukeid; ning
 - 1., 2. ja 3. suutlikkusklassi ning A- ja B-kategooria koptereid.
85. Kokkuvõttes ei ole sama lähte- ja sihtkohaga ärilisele lennutranspordile kohaldatavad ega vajalikud järgmised eeskirjad:
- üksnes erineva lähte- ja sihtkohaga lennutegevusele suunatud eeskirjad;
 - keerukate õhusõidukite eeskirjad;
 - instrumentaallennureeglite järgi toimuva lennutegevuse eeskirjad;
 - mitmepiloodilendude ja salongipersonaliga lendude eeskirjad; ning
 - A- ja C-suutlikkusklassi lennukite eeskirjad.
86. 2. lisas on koos selgitustega esitatud 236 sellise eeskirja täielik loetelu, mis kas
- sisaldavad spetsiaalseid leebemaid nõudeid sama lähte- ja sihtkohaga ärilisele lennutranspordile; või
 - sisaldavad ka sama lähte- ja sihtkohaga ärilisele lennutranspordile kohaldatavaid leebemaid nõudeid mittekeerukate õhusõidukite või B-suutlikkusklassi lennukitega toimuvaid või kohalikke lende; või
 - ei ole sama lähte- ja sihtkohaga ärilisele lennutranspordile põhimõtteliselt kohaldatavad.
87. Nagu eespool märgitud, on CAT-ossa võimaluste piires üle võetud leebemad nõuded EL-OPSi ja JAR-OPS 3 nõuetest B-suutlikkusklassi päevastele lendudele visuaallennureeglite järgi, väikekopterite päevastele lendudele visuaallennureeglite järgi ning kohalikele kopterilendudele. 1. lisas on esitatud ristviidete tabel koos ülevõtmise kinnitusega.
88. Amet on olemasolevad sama lähte- ja sihtkohaga ärilisele lennutranspordile kohaldatavad eeskirjad uuesti läbi vaadanud ning leidnud järgmised eeskirjad, millest saab sama lähte- ja sihtkohaga ärilise lennutranspordi korral koostada täiendavaid leebemaid nõudeid.

CAT.OP.MPA.151 Kütusepoliitika – leebemad nõuded

89. Tehakse ettepanek lisada uus alapunkt b, millega lihtsustatakse päeval visuaallennureeglite järgi Euroopa kerge õhusõidukitega (ELA) 2. kategooria lennukitega toimuva sama lähte- ja sihtkohaga ärilise lennutranspordi nõudeid. Leebemate nõuetega lubatakse käitajal CAT.OP.MPA.150 lennuplaneerimisnõuete ja

lennueelse kütusearvutuse meetodi asemel määrata lennutegevuskäsiraamatus üksnes minimaalne lõplik kütusejääk, mis ei tohi olla väiksem kui 45-minutiliseks lennuks vajalik kogus.

90. Sama leebemat nõuet sisaldas ka EL-OPSi punkti 1.005 alapunkti a 1. liite punkti 12 alapunkt i.
91. Uue alapunkti b lisamisega nimetatakse senine alapunkt b ümber alapunktiks c.

CAT.POL.A.310 Takistustevaba ala stardil – mitme mootoriga lennukid

92. Tehakse ettepanek lisada uus alapunkt e, millega lihtsustatakse B-suutlikkusklassi lennukite visuaallennureeglite järgi toimuvatel päevastel lendudel teatavaid visuaallennuilma tingimustes ohutuse seisukohalt olulisi nõudeid starditrajektoori moodustamisele.
93. Sama leebemat nõuet sisaldas ka EL-OPSi punkti 1.005 alapunkti a 1. liite punkti 24 alapunkt i.

IV. ORO-osa muudatused

ORO.GEN

94. Amet üldiselt arvestas rakenduseeskirjade ja nõuete täitmise vastuvõetavate viiside tasakaalustamisel vajadust tagada eeskirjade kestvus tingimustes, kus digitaalse andmeside, arvutiteaduse ning muude valdkondade areng loob arvukaid tehnilisi alternatiive ja pakutavate valikuvõimaluste hulk suureneb ning lennutegevuse keerukus ja sagedus üha kasvab. Peale selle, et ärimudelite ja lennutegevuse keerukuse kasv ning süsteemi osade vastastikseosed nõuavad asutustelt ja organisatsioonidelt tõhusaid juhtimissüsteeme, eeldavad need organisatsioonidelt ka paindlikkust rakenduseeskirjades sätestatud ohutuseesmärkide saavutamisel või ületamisel selliste nõuete täitmise viiside ja riskivähendusstrateegiate abil, mida nad oma konkreetse organisatsiooni, ärimudeli, taristu ja lennutegevuse liikide jaoks peavad sobivaks.
95. Sama kehtib ka ORO-osas kavandatavatele juhtimissüsteemi nõuetele, mis on üles ehitatud nii, et rakenduseeskirjadega määratakse ohutuseesmärk, kuid selle saavutamise üksikasjalik kirjeldus esitatakse nõuete täitmise vastuvõetavate viisidena. See võimaldab paindlikkust, sest organisatsioon saab rakenduseeskirjade tasandil sätestatud ohutuseesmärgi täitmiseks pakkuda ameti nõuete täitmise vastuvõetavatest viisidest erinevaid lahendusi. Eriti oluline on see ohutusjuhtimise valdkonnas, kus tõhus lähenemisviis ei saa olla kõigile ühesugune: organisatsioonid vajavad paindlikkust ohtude väljaselgitamisel ja enda konkreetsete ohutusriskide nõuetekohaseks vähendamiseks.
96. ORO-GEN-alajao tasandil ei ole seega sätestatud liiga üksikasjalikke nõudeid, et mitte tekitada teatud organisatsiooniliikidele tarbetut koormust. Ohutusjuhtimise põhinõue (punkti ORO.GEN.200 alapunkti a alapunkt 3) on üsna lühike ning kohustab organisatsiooni järgmiseks:
- tagama, et tuvastatakse organisatsiooni tegevusega kaasnevad lennuohutust mõjutavad ohud;
 - tagama, et neid hinnatakse ja juhitakse nendega seotud riske;

– võtma riskivähendusmeetmeid ja kontrollima nende tõhusust.

97. Tuleb märkida, et nii keerukates kui ka mittekeerukates organisatsioonides võib sama isik täita nii ohutusjuhi kui ka vastavuskontrolli juhi ülesandeid, kui mõlema ametikoha täitmiseks võimaldatakse piisavalt ressursse ning saab tagada kontrollide ja auditite sõltumatuse.
98. Lennutegevuse liigi tõttu eeldatakse, et sellises lennutegevuses käitaja algatusel ohtlikke kaupude ei veeta. Samal alusel eeldatakse ka, et reisijad ei vea muid ohtlikke kaupude peale nende, mis on praegu tehnilise juhendi 8. osa kohaselt lubatavad. Nii on sama lähte- ja sihtkohaga äriplaneeritud lennutranspordis ning purilennukite ja õhupallidega toimuv äriplaneeritud lennutranspordis vabastatud ORO.GEN.110 alapunkti j nõudest, et käitaja peab kehtestama oma töötajatele ohtlike kaupade koolitusprogrammi ja seda haldama.

ORO.AOC

99. Käitajatel, kes tegelevad sama lähte- ja sihtkohaga äriplaneeritud lennutranspordiga või äriplaneeritud lennutranspordiga purilennukite ja õhupallidega, ei pea määruse (EÜ) nr 2042/2003 kohaselt olema jätkuva lennukõlblikkuse eest vastutavat isikut. Punkt ORO.AOC.135 ei väljendanud seda piisavalt selgelt, mistõttu on muudetud alapunkti a alapunkti 4. Ka loetakse piisavaks punktis ORO.GEN.215 määratletud nõuded vahenditele, mistõttu neile käitajatele ei kohaldata punktis ORO.AOC.140 sätestatud nõudeid vahenditele.

ORO.MLR

100. ORO.MLR.101 kogu lennutegevuskäsiraamatu struktuuri ei peeta ELA2 lennukite ja kopteritega toimivas sama lähte- ja sihtkohaga äriplaneeritud lennutranspordis vajalikuks. Et suurendada paindlikkust ja ühtlasi järgida ka lennutegevuskäsiraamatu üldpõhimõtteid, on seepärast sama lähte- ja sihtkohaga äriplaneeritud lennutranspordis, nagu ka purilennukite ja õhupallidega toimuv lennutegevus, vabastatud ORO.MLR.101 nõuetest ning ORO.MLR.100 nõuete täitmise vastuvõetav 2. viis sisaldab lennutegevuskäsiraamatu lihtsustatud struktuuri.

ORO.FC

101. ORO.FC muudatused vastavad EASA arvamusel 04/2011 juba esitatud ettepanekule. Sama lähte- ja sihtkohaga äriplaneeritud lennutranspordis ning õhupallide ja purilennukitega toimivas äriplaneeritud lennutranspordis peavad käitajad järgima I jaotise üldnõudeid, mida kohaldatakse kõikidele keerukate mootorõhusõidukite äriplaneeritud lennutranspordile ja mitteäriplaneeritud lennutranspordile. Lisaks peavad nad 3. jaotise alla mittekuuluvat äriplaneeritud lennutegevuse korral täitma iga-aastase käitaja korraldatava lennuoskuse tasemekontrolli nõuet. Ühises jaotises esitati juba B-klassi lennukite leebemad nõuded seoses marsruudi/piirkonna ja lennuvälja pädevuse kehtivusega. Seda leebemat nõuet laiendatakse nüüd ka sama lähte- ja sihtkohaga äriplaneeritud lennutranspordile, välja arvatud 12-kuulise kehtivusaja kohaldamise juhtudel.

V. ARO-osa muudatused

102. Välja on jäetud punkt ARO.OPS.210, millega nõutakse asutuselt kohaliku piirkonna kindlaksmääramist.

103. Selle asemel on punktile ARO.OPS.100 lisatud uus alapunkt c, et selgitada pädeva asutuse õigust määrata konkreetseid käitamispiiranguid, mis tuleb dokumenteerida käitamistingimustes. Käitamispiirangute märkimise lahtrid on praeguses käitamistingimuste vormingus olemas.

VI. ORA-osa muudatused

104. Tehakse ettepanek lisada uus punkt ORA.ATO.155, et lubada sertifitseeritud koolitusorganisatsioonidel teatud tingimustel teha sama lähte- ja sihtkohaga reklaamlende ELA2 lennukite, ELA2 kopterite ja purilennukitega ning kohalikke lende õhupallidega.
105. See eeskiri peaks võimaldama lennuklubidel jätkata senist uute õpilaste leidmiseks reklaamlendude pakkumise tava ning andma sellisteks lendudeks selge õigusliku aluse. Samas püüdis amet vältida ebavõrdsete tingimuste loomist võrreldes lennuettevõtjatega, kes pakuvad ELA2 õhusõidukitega sama lähte- ja sihtkohaga lende päevaste visuaallennureeglite järgi. Selleks on kehtestatud päevade arvu ja käitamiskiirkonna piirangud.

VII. Muud märkused

Koos arvamusel 04/2011 avaldatud I lisa mõistete määratlusi ei ole sama lähte- ja sihtkohaga ääriise lennutranspordiga seoses muudetud.

1. lisa. EL-OPSi ja JAR-OPS3 liidete ristviidete tabel**1.005 lõike a 1. liide – päevased VFR-lennud B-suutlikkusklassi lennukitega**

OPS 1.005 lõike a 1. liide	EASA OPS – viide	Erinevuse selgitus
<p>a) Mõisted</p> <p>1. Lennud punktist A punkti A – stardid ja maandumised sooritatakse ühes ja samas kohas.</p> <p>2. Lennud punktist A punkti B – stardid ja maandumised sooritatakse erinevates kohtades.</p> <p>3. Öö – tunnid, mis jäävad õhtuhämaruse lõpu ja hommikukoidu alguse vahele või vastava lennuameti poolt mingil muul moel määratletud ajavahemik päikeseloojangu ja päikesetõusu vahel.</p>	I lisa – Mõisted	<p>Mõisteid „punktist A punkti A” ja „punktist A punkti B” siin ei määratleta. Sama lähte- ja sihtkohaga lende kirjeldatakse määruse üldosas.</p> <p>Öö määratlus: muudatusteta.</p>
<p>b) Lende, mille suhtes kohaldatakse käesoleva liite nõudeid, võib sooritada vastavalt allpool toodud leebematele nõuetele.</p>		<p>Üldmärkused:</p> <p>B-suutlikkusklassi lennukeid on alljärgnevalt käsitatud mittekeerukate lennukitena.</p> <p>Tuleb siiski märkida, et B-suutlikkusklassi lennuk võib olla ka keerukas õhusõiduk, kui selle lennumeeskonna sertifitseeritud miinimumkoosseisus on kaks pilooti või kui selle jõuallikateks on vähemalt kaks turbopropellermootorit.</p>
<p>1. OPS 1.035 Kvaliteedisüsteem:</p> <p>Kui kasutatakse välisaudiitoreid, võib väga väikeste käitajate puhul kvaliteedijuhina töötada tegevusvaldkonna juht. Seda ka</p>	AMC1, ORO.GEN.200(a)(6)	<p>Muudetud</p> <p>Kvaliteedijuhi ülesandeid täidab vastavuskontrolli juht (CMM). Neid ülesandeid ei või täita tegevusvaldkonna juht. Samas võib</p>

OPS 1.005 lõike a 1. liide	EASA OPS – viide	Erinevuse selgitus
siis, kui vastutav juht töötab ühe või mitme tegevusvaldkonna juhina.		mittekeerukas organisatsioon vastavuskontrolli juhi ülesanded ühendada vastutava juhi ülesannetega, kui vastutav juht on tõendanud vajaliku pädevuse olemasolu.
2. Reserveeritud		
3. OPS 1.075 Inimeste vedu: Ei nõuta ühemootorilistel lennukitel visuaallennureeglite järgi (VFR) toimuvatel lendudel.	CAT.GEN.MPA.165	Ei võeta üle Nõue on väiksematel lennukitel selgelt asjakohatu ning käitajalt erimeetmeid ei nõuta
4. OPS 1.100 Sissepääs lennuki kabiini: i) Käitaja peab kehtestama eeskirjad reisijatele, kes istuvad piloodiistmel. ii) Õhusõiduki kapten peab tagama, et: A. reisijate vedamine piloodiistmel ei põhjusta tähelepanu hajutamist ega häiri lennu sooritamist; B. piloodiistmel istuvale reisijale tutvustatakse asjakohaseid piiranguid ja ohutusprotseduure.	AMC1, CAT.GEN.135(a)(3)	Muudetud Õised lennud visuaallennureeglite järgi ja instrumentaallennud on sihilikult välja jäetud, et vältida mõõteriistade reisija poolt manipuleerimise riski
5. OPS 1.105 Sanksioneerimata vedu: Ei nõuta ühemootorilistel lennukitel visuaallennureeglite järgi (VFR) toimuvatel lendudel.	-	Ei võeta üle Nõue on väiksematel lennukitel selgelt asjakohatu ning käitajalt erimeetmeid ei nõuta
6. OPS1.135 Lisateave ja dokumendid lennuki pardal: i) Ühemootorilistel lennukitel punktist A punkti A visuaallennureeglite (VFR) järgi	CAT.GEN.MPA.180(b) CAT.OP.MPA.175(c) AMC1 CAT.OP.MPA.175(a)	Muudetud CAT.GEN.MPA.180 leebemad nõuded sisaldavad ka mürasertifikaati,

OPS 1.005 lõike a 1. liide	EASA OPS – viide	Erinevuse selgitus
<p>päeval ajal toimuvatel lendudel ei pea olema pardal järgmised dokumendid:</p> <p>A) operatsiooniline lennuplaan; B) lennuki tehniline päevik; C) NOTAM/AIS dokumendid; D) meteoroloogiline teave; E) teave erikategooria reisijate ... jne kohta pardal; F) teave erilasti kohta pardal, sealhulgas ohtlike kaupade ... jne kohta.</p> <p>ii) Ühemootoriliste lennukitega punktist A punkti B visuaallennureeglite (VFR) järgi päeval ajal toimuvatel lendudel ei pea pardal olema OPS 1.135 punkti a alapunktis 7 ette nähtud teavet erikategooria reisijate kohta.</p> <p>iii) Visuaallennureeglite järgi (VFR) päeva ajal toimuvatel lendudel punktist A punkti B võib operatsiooniline lennuplaan olla lihtsustatud kujul ning see peab vastama konkreetsest lennu liigist tulenevatele vajadustele.</p>		<p>õhusõiduki raadioluba ning massi ja balansseeringu dokumente.</p> <p>Samad leebemad nõuded kehtivad ka sama lähte- ja sihtkohaga ning kohalikele lendudele.</p> <p>Eeldatakse, et erineva lähte- ja sihtkohaga lennud visuaallennureeglite järgi päeval ajal ühemootoriliste lennukitega on kohalikud lennud.</p>
<p>7. OPS 1.215 Lennuliiklusteenistuste kasutamine:</p> <p>Ühemootoriliste lennukite lendudel visuaallennureeglite (VFR) järgi päeval ajal hoitakse ATSigna vabatahtlikult sidet niipalju, kui see on vajalik olenevalt lennu iseloomust. Tagada tuleb otsingu- ja päästeteenistuste teavitamine vastavalt OPS 1.300 nõuetele.</p>	CAT.OP.MPA.100(b)	Muudatusteta

OPS 1.005 lõike a 1. liide	EASA OPS – viide	Erinevuse selgitus
<p>8. OPS1.225 Lennuväljade käitamismiinimumid:</p> <p>Visuaallennureeglite (VFR) järgi lendudel on see nõue tavaliselt hõlmatud standardsete VFR käitamismiinimumidega. Vajaduse korral määrab käitaja kindlaks lisanõuded, võttes arvesse selliseid tegureid nagu raadiolevi, maastik, stardi- ja maandumispaikade eripära, lennutingimused ja lennuliiklusteenistuste võimalused.</p>	<p>Kavand: uus nõuete täitmise vastuvõetav viis (AMC)</p> <p>AMC12, CAT.OP.MPA.110 Lennuväljade käitamismiinimumid</p> <p>LENNUD VISUAALLENNUREEGLITE JÄRGI MITTEKEERUKATE MOOTORÕHUSÕIDUKITEGA</p> <p>Visuaallennureeglite käitamismiinimumid võib käitaja kehtestada vastavalt SERA-osaga ette nähtud visuaallennureeglite käitamismiinimumidele. Vajaduse korral määrab käitaja lennutegevuskäsiraamatus kindlaks nende miinimumide kohaldamistingimused, arvestades selliseid tegureid nagu raadiolevi, maastik, stardi- ja maandumiskohtade eripära, lennutingimused ja lennuliiklusteeninduse võimalused.</p>	Muudatusteta
<p>9. OPS 1.235 Müra vähendamise protseduurid:</p> <p>Ei kohaldata ühemootoriliste lennukite lendudel visuaallennureeglite (VFR) järgi.</p>	CAT.OP.MPA.130	Muudatusteta
<p>10. OPS 1.240 Lennutegevuse marsruudid ja käitamispiirkonnad:</p> <p>Punkti a alapunkti 1 ei kohaldata ühemootoriliste lennukite päevasel ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi punktist A punkti A lendude suhtes.</p>	CAT.OP.135(c)	Muudatusteta

OPS 1.005 lõike a 1. liide	EASA OPS – viide	Erinevuse selgitus
<p>11. OPS 1.250 Minimaalsete lennukõrguste kehtestamine:</p> <p>Päevasel ajal visuaallennureeglite järgi (VFR) toimuvate lendude suhtes kohaldatakse seda nõuet järgmiselt. Käitaja tagab, et lende teostatakse ainult nendel marsruutidel või sellistes piirkondades, kus saab säilitada ohutut takistustevaba kõrgust, kusjuures arvesse tuleb võtta selliseid tegureid nagu temperatuur, maastik, ebasoodsad meteoroloogilised tingimused (nt tugev turbulentsus ja laskuvad õhuvoolud, temperatuuride ja rõhkude erinevused standardsetest väärtustest).</p>	<p>AMC1.1, CAT.OP.MPA.145(a)</p>	<p>Muudatusteta</p>
<p>12. OPS1.255 Kütusepoliitika:</p> <p>i) Lennud punktist A punkti A – käitaja määrab minimaalsed kütusekogused, millega lend peab lõppema. See minimaalne lõplik kütusevaru ei tohi olla väiksem kui 45-minutiliseks lennuks vajalik kütusekogus.</p> <p>ii) Lennud punktist A punkti B – käitaja tagab, et lennueelsel kütusearvestusel arvestatakse lennuks vajamineva kütuse hulka:</p> <p>A) ruleerimiseks vajaminev kütus – kütus, mida on vaja enne starti, kui selle kogus on märkimisväärne;</p> <p>B) reisilennuks vajaminev kütus (kütus, mis on vajalik sihtkohta jõudmiseks);</p>	<p>alpunkt i:</p> <p>Kavand: uus CAT.OP.MPA.151(b)</p> <p>b) Olenemata punktist a määrab käitaja mittekeerukate lennukitega maksimaalse stardimassiga kuni 2000 kg toimuvateks samal lennuväljal või käitamiskohas stardi ja maandumisega lendudeks lennutegevuskäsiraamatus lõpliku kütusevaru, mis ei või olla väiksem kui 45-minutiliseks lennuks vajalik kütusekogus.</p> <p>endine punkt b nimetatakse ümber punktiks c</p> <p>alpunkt ii:</p>	<p>Muudetud</p> <p>Piiratud üksnes mittekeerukate lennukitega, mille maksimaalne stardimass on kuni 2000 kg.</p>

OPS 1.005 lõike a 1. liide	EASA OPS – viide	Erinevuse selgitus
<p>C) kütusevaru, mis koosneb:</p> <p>1) ettenägematuteks juhtudeks mõeldud kütusest – kütus, mis on vähemalt 5 % planeeritud reisilennuks vajaminevast kütusekogusest või – lennuplaani muutmise korral – 5 % ülejäänud lennuks vajaminevast reisilennu kütusekulust; ja</p> <p>2) kütusejäägi reservist [lõplikust kütusevarust] – kütus, mis on vajalik täiendavaks 45 minutit (kolbmootoriga lennuki puhul) või 30 minutit (turbiinmootoriga lennuki puhul) kestvaks lennuks; ja</p> <p>D) varulennuväljale lendamiseks vajalik kütus – kütus sihtlennuvälja varulennuväljale lendamiseks sihtlennuvälja kaudu, kui nõutakse sihtlennuvälja varulennuvälja olemasolu;</p> <p>E) erakorraline kütusevaru – kütus, mille olemasolu õhusõiduki kapten võib nõuda lisaks alapunktides A kuni D nimetatule.</p>	CAT.OP.MPA.151(a)	
<p>13. OPS 1.265 Vastuvõetamatute reisijate, deporteeritavate või vahi all olevate isikute vedu:</p> <p>Käitajalt ei nõuta vastuvõetamatute reisijate, deporteeritavate või vahi all olevate reisijate vedamise korra kehtestamist ühemootoriliste lennukite visuaallennureeglite (VFR) järgi toimuvate lendude korral ja juhul, kui ta ei kavatse hakata vedama selliseid isikuid.</p>	CAT.OP.MPA.155	<p>Võetakse üle osaliselt.</p> <p>Tekstist nähtub selgesti, et käitajalt nõutakse protseduure üksnes erikategooria reisijate veo korral.</p> <p>Ehkki vastuvõetamatuid reisijaid, deporteeritavaid või vahi all olevaid isikuid võidakse ühemootorilise lennukiga päevasel ajal visuaallennureeglite järgi toimivas ärilises lennutranspordis vedada väga harva, ei ole ohutuse seisukohalt põhjendatud, miks ei</p>

OPS 1.005 lõike a 1. liide	EASA OPS – viide	Erinevuse selgitus
		peaks nõutama selleks käitaja protseduure.
<p>14. OPS 1.280 Reisijate istekohad: Ei kohaldata ühemootoriliste lennukite lendudel visuaallennureeglite (VFR) järgi.</p>	CAT.OP.MPA.165	<p>Ei võeta üle</p> <p>On selge, et mittekeerukate lennukitega toimivas lennutegevuses tuleb protseduure kehtestada proportsionaalselt ja pragmaatiliselt. Leebem nõueei näi olevat vajalik.</p>
<p>15. OPS 1.285 Reisijate teavitamine: Demonstratsioon ja reisijate teavitamine viiakse läbi vastavalt konkreetse lennu liigile. Ühe piloodiga lendudel ei tohi piloodil olla ülesandeid, mis segavad teda lennu teostamisega seotud ülesannete täitmisel.</p>	<p>CAT.OP.MPA.170</p> <p>Ettepanek lisada CAT.OP.MPA.170 AMC2</p> <p>SALONGIPERSONALITA ÜHEPILOODILENNUD</p> <p>Salongipersonalita ühepiloodilendudel korraldab kapten reisijate ohutusteavitamise, välja arvatud lennu kriitilistel etappidel.</p>	Muudatusteta
<p>16. OPS1.290 Lennu ettevalmistus:</p> <p>i) Lendudel punktist A punkti A ei nõuta operatsioonilise lennuplaani esitamist.</p> <p>ii) Punktist A punkti B päeval ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi teostatavatel lendudel tagab käitaja, et iga lennu kohta täidetakse lennu liigile vastav operatsioonilise lennuplaani lihtsustatud variant.</p>	<p>CAT.OP.MPA.170(c)</p> <p>AMC1, CAT.OP.MPA.170(a)</p>	Muudatusteta
<p>17. OPS 1.295 Lennuväljade valimine: Ei kohaldata visuaallennureeglite (VFR) järgi teostatavatele lendudele.</p>	CAT.OP.MPA.180	<p>Ei võeta üle</p> <p>Praegu kehtivas tekstis on VFR-lennud tegelikult juba välja jäetud.</p>

OPS 1.005 lõike a 1. liide	EASA OPS – viide	Erinevuse selgitus
Lennuväljade ning stardi- ja maandumiskohtade kasutamise kohta tuleb välja anda vajalikud juhendid viitega OPS 1.220 nõudele.		
18. OPS 1.310 Meeskonnaliikmete töökohad: Lendudel visuaallennureeglite (VFR) järgi nõutakse asjakohaseid juhendeid ainult kahe piloodiga lendude korral.	CAT.OP.MPA.210	Ei võeta üle Kehtiv eeskiri tegelikult juba hõlmab üksnes mitmepiloodilende. Ka ei ole loogiline seostada ohutusnõuet suutlikkusklasside või lennureeglitega, mida võidakse arvestada.
19. OPS 1.375 Kütuse kasutamise kontrollimine lennu ajal: OPS 1.375 1. liidet ei pea kohaldama ühemootoriliste lennukite visuaallennureeglite (VFR) järgi teostatavate päevaste lendude suhtes.	CAT.OP.MPA.280	Ei võeta üle OPS 1.375 1. liidet ei ole.
20. OPS 1.405 Lähenemise alustamine ja jätkamine: Ei kohaldata visuaallennureeglite (VFR) järgi teostatavatele lendudele.	CAT.OP.MPA.305	Ei võeta üle Nõue käsitleb instrumentaallennureeglite järgi toimuvaid lende. Ei ole vaja eraldi leebemat nõuet visuaallennureeglite järgi toimuvateks lendudeks.
21. OPS 1.410 Käitamisprotseduurid – läve ületamise kõrgus: Ei kohaldata visuaallennureeglite (VFR) järgi teostatavatele lendudele.	CAT.OP.MPA.310	Ei võeta üle Nõue käsitleb täppislähenemisega lende. Ei ole vaja eraldi leebemat nõuet visuaallennureeglite järgi toimuvateks lendudeks.
22. OPS 1.430 kuni 1.460, sealhulgas liited: Ei kohaldata visuaallennureeglite (VFR)	CAT.OP.MPA.110–120 SPA.LVO	Ei võeta üle Rakenduseeskirjades ja vastavates nõuete täitmise vastuvõetavates viisides käsitletakse

OPS 1.005 lõike a 1. liide	EASA OPS – viide	Erinevuse selgitus
järgi teostatavatele lendudele.		lende instrumentaallennureeglite järgi, välja arvatud visuaallennureeglite järgi toimuvate lendude miinimumide kehtestamise nõue. Ei ole vaja eraldi leebemat nõuet visuaallennureeglite järgi toimuvateks lendudeks.
<p>23. OPS 1.530 Start:</p> <p>i) Lõiget a kohaldatakse koos järgmise täiendusega: lennuamet võib igal üksikjuhul eraldi aktsepteerida muid käitaja poolt esitatavaid lennutehnilisi andmeid, mille asjakohasust käitaja demonstreerib või mis põhinevad dokumenteeritud kogemusel. Lõiked b ja c kehtivad koos järgmise täiendusega: Kui käesoleva lõike nõudeid ei saa täita füüsiliste piirangute tõttu, mis on seotud raja pikendamise, kuid lendude vastu on selge avalik huvi ning nendeks on vajadus, võib lennuamet igal üksikjuhul eraldi aktsepteerida teisi käitaja esitatud lennutehnilisi andmeid, kui need ei lähe vastuollu lennuki lennukikäsiraamatu eriprotseduuridega, kusjuures nende andmete asjakohasust tuleb käitajal demonstreerida ja/või nende aluseks peavad olema dokumenteeritud kogemused.</p> <p>ii) Käitajal, kes soovib viia lende läbi vastavalt alalõikele i, peab olema lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) välja andnud lennuameti eelnev luba. Sellises</p>	CAT.POL.A.305	<p>Ei võeta üle</p> <p>Konkreetsetel juhtudel leebema nõude kohaldamiseks on vaja artikli 14 kohast menetlust.</p>

OPS 1.005 lõike a 1. liide	EASA OPS – viide	Erinevuse selgitus
<p>loas märgitakse:</p> <p>A) lennuki tüüp; B) lennu liik; C) asjakohased lennuväljad ja rajad; D) piirangud startimisele visuaallennuilma tingimustes (VMC); E) meeskonna ettevalmistus; F) et see kehtib ainult lennukite suhtes, mille esimene tüübisertifikaat anti esimest korda välja enne 1. jaanuari 2005.</p> <p>iii) Riik, kus lennujaam asub, peab lendudega nõustuma.</p>		
<p>24. OPS 1.535 Mitmemootoriliste lennukite takistustevaba kõrgus startimisel:</p> <p>i) Lõike a punkte 3, 4 ja 5, lõike b punkti 2, lõike c punkte 1 ja 2 ning liidet ei kohaldata visuaallennureeglite (VFR) järgi teostatavatele päevastele lendudele.</p> <p>ii) Lendude suhtes, mida teostatakse päeval instrumentaal- (IFR) või visuaallennureeglite (VFR) järgi, kohaldatakse lõikeid b ja c allpool märgitud erinevustega.</p> <p>A) Visuaalset kursihoidmist loetakse võimalikuks, kui nähtavus on 1500 m või suurem. B) Maksimaalse nõutava takistustevaba sektori laius on 300 m, kui nähtavus lennul on 1500 m või rohkem.</p>	<p>CAT.POL.A.310 AMC1, CAT.POL.A.310</p> <p>Alapunkti i ülevõtmiseks tehakse punkti CAT.POL.A.310 järgmine muudatusettepanek: Lisada uus punkt e</p> <p>e) Alapunkti a alapunkte 3, 4 ja 5, alapunkti b alapunkti 2 ja alapunkti c alapunkti 2 ei kohaldata visuaallennureeglite (VFR) järgi toimuvatele päevastele lendudele.</p> <p>Alapunkti ii osaliseks ülevõtmiseks tehakse järgmine CAT.POL.A.310 AMC1 muudatusettepanek: Lisada alapunkti a lõppu tekst: Öistel lendudel visuaallennureeglite (VFR) järgi loetakse visuaalset kursihoidmist</p>	<p>Võetakse üle osaliselt</p> <p>i) Viidet alapunkti c alapunktile 1 ei võeta üle. Vastasel juhul ei hõlmaks eeskiri lennutrajektoore, kus on vaja üle 15° kursimuutusi.</p> <p>i) Viidet instrumentaallennureeglitele ja alapunktile B ei võeta üle. Sellised leebemad nõuded on ohutuse seisukohalt põhjendamatud.</p>

OPS 1.005 lõike a 1. liide	EASA OPS – viide	Erinevuse selgitus
	võimalikuks, kui nähtavus on 1500 m või suurem.	
<p>25. OPS 1.545 Maandumine siht- ja varulennuväljadel:</p> <p>i) Lõiget kohaldatakse koos järgmise täiendusega. Kui käesoleva lõike nõudeid ei saa täita füüsiliste piirangute tõttu, mis on seotud raja pikendamisega, kuid lendude vastu on selge avalik huvi ning nendeks on vajadus, võib lennuamet igal üksikjuhul eraldi aktsepteerida teisi käitaja esitatud lennutehnilisi andmeid, kui need ei lähe vastuollu lennukikäsiraamatu eriprotseduuridega, kusjuures nende andmete asjakohasust tuleb käitajal demonstreerida ja/või nende aluseks peavad olema dokumenteeritud kogemused.</p> <p>ii) Käitajal, kes soovib viia lende läbi vastavalt alalõikele i, peab selleks olema eelnevalt luba lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) välja andnud lennuametilt. Sellises loas märgitakse:</p> <p>A) lennuki tüüp; B) lennu liik; C) asjakohased lennuväljad ja rajad; D) piirangud lõpplähenemisele ja maandumisele visuaallennuilmaga tingimustes (VMC); E) meeskonna ettevalmistus; ja</p>		<p>Ei võeta üle</p> <p>Konkreetsetel juhtudel leebema nõude kohaldamiseks on vaja artikli 14 kohast menetlust.</p>

OPS 1.005 lõike a 1. liide	EASA OPS – viide	Erinevuse selgitus
<p>F) et see kehtib ainult lennukite suhtes, mille tüübisertifikaat anti esimest korda välja enne 1. jaanuari 2005.</p> <p>iii) Riik, kus lennujaam asub, peab lendudega nõustuma.</p>		
<p>26. OPS 1.550 Maandumine kuival rajal:</p> <p>i) Lõiget kohaldatakse koos järgmise täiendusega. Kui käesoleva lõike nõudeid ei saa täita füüsiliste piirangute tõttu, mis on seotud raja pikendamisega, kuid lendude vastu on selge avalik huvi ning nendeks on vajadus, võib lennuamet igal üksikjuhul eraldi aktsepteerida teisi käitaja esitatud lennutehnilisi andmeid, kui need ei lähe vastuollu lennuki lennukikäsiraamatu eriprotseduuridega, kusjuures nende andmete asjakohasust tuleb käitajal demonstreerida ja/või nende aluseks peavad olema dokumenteeritud kogemused.</p> <p>ii) Käitajal, kes soovib viia lende läbi vastavalt alapunktile I, peab selleks olema eelnev luba lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) välja andnud lennuametilt. Sellises loas märgitakse:</p> <p>A) lennuki tüüp; B) lennu liik; C) asjakohased lennuväljad ja rajad; D) piirangud lõpplähenemisele ja maandumisele visuaallennuilma tingimustes (VMC);</p>		<p>Ei võeta üle</p> <p>Konkreetsetel juhtudel leebema nõude kohaldamiseks on vaja artikli 14 kohast menetlust.</p>

OPS 1.005 lõike a 1. liide	EASA OPS – viide	Erinevuse selgitus
<p>E) meeskonna ettevalmistus; ja F) et see kehtib ainult lennukite suhtes, mille esimene tüübisertifikaat anti välja enne 1. jaanuari 2005.</p> <p>iii) Riik, kus lennujaam asub, peab lendudega nõustuma.</p>		
27. Reserveeritud		
<p>28. OPS 1.650 Lennud visuaallennureeglite (VFR) järgi päeval:</p> <p>Lõiget 1.650 kohaldatakse järgmise täiendusega: ühemootorilistele lennukitele, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud enne 22. maid 1995, võib lennuamet teha erandeid lõigete f, g, h ja i nõuete täitmise osas, kui nende nõuete täitmine nõuaks lennuki moderniseerimist.</p>	CAT.IDE.A.125 (d)	Muudatusteta
<p>29. M-osa lõige M.A.704 Jätkuva lennukõlblikkuse korraldamise käsiraamat:</p> <p>Jätkuva lennukõlblikkuse korraldamise käsiraamatut võib kohandada vastavalt teostatavatele lendudele.</p>		Lennutegevuse määruses ei käsitleta.
<p>30. M-osa lõige M.A.306 Lennuki tehniline päevik:</p> <p>Lennuamet võib heaks kiita väiksemamahuliste tehniliste päevikute süsteemi vastavalt teostatavate lendude</p>		Lennutegevuse määruses ei käsitleta.

OPS 1.005 lõike a 1. liide	EASA OPS – viide	Erinevuse selgitus
liigile.		
<p>31. OPS 1.940 Lennumeeskonna koosseis:</p> <p>Lõike a punkte 2 ja 4 ning lõiget b ei kohaldata lendude suhtes, mida teostatakse päevasel ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi; kui OPS 1 järgi nõutakse kahe piloodi olemasolu, kohaldatakse lõike a punkti 4 täies ulatuses.</p>		<p>Ei võeta üle</p> <p>Kohaldatavus/mittekohaldatavus nähtub selgelt tekstist</p>
<p>32. OPS 1.945 Ümberõpe ja kontroll:</p> <p>i) lõike a punkt 7 – järelevalve all sooritatavaid liinilende võib teostada konkreetsesse klassi kuuluva mis tahes lennukiga. Järelevalve all nõutud liinilendude maht sõltub lendude keerukusest.</p> <p>ii) lõike a punkti 8 täitmist ei nõuta.</p>		<p>ORO.FC.220 (d)(2) + vastava AMC1 punkt e.3</p> <p>ORO.FC.220 (b)(i)</p>
<p>33. OPS 1.955 Õhusõiduki kapteni määramine:</p> <p>Lõiget b kohaldatakse järgmiselt: lennuamet võib lubada teostatavate lendude liigile kohase lühendatud meeskonna juhtimiskursuse läbimist. Lõike a punkti 1 alalõiget i ei kohaldata päevasel ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi teostatavate lendude suhtes.</p>		<p>ORO.FC.205 (g)</p>
<p>34. OPS 1.960 Ametpiloodi loaga (CPL) õhusõiduki kapten</p>		<p>ORO.FC.A.250 (b)</p>

OPS 1.005 lõike a 1. liide	EASA OPS – viide	Erinevuse selgitus
<p>35. OPS 1.965 Regulaarne korduvkoolitus ja kontroll:</p> <p>i) Lõike a punkti 1 kohaldatakse visuaallennureeglite (VFR) järgi päevasel ajal teostatavate lendude suhtes allpool toodud korras. Kogu koolitus ja kontrollimine peab vastama teostatavate lendude liigile ja lennuki klassile, millel lennumeeskonna liige töötab ning arvesse tuleb võtta kasutusel olevaid eriseadmeid.</p> <p>ii) Lõike a punkti 3 alalõiget ii kohaldatakse järgmiselt: koolituse lennukil võib läbi viia klassipädevuse lennuõpetaja (CRE), lennuõpetaja (FE), või tüübipädevuse lennuõpetaja (TRE).</p> <p>iii) Lõike a punkti 4 alalõiget i kohaldatakse järgmiselt: käitajapoolse lennuoskuste tasemekontrolli võib läbi viia tüübipädevuse kontrollpilot (TRE), klassipädevuse kontrollpilot (CRE) või käitaja määratud ja lennuametile vastuvõetav nõuetekohase ettevalmistusega õhusõiduki kapten, kes on läbinud meeskonna koostöövõime (CRM) ja meeskonna koostöövõime hindamise koolituse.</p> <p>iv) Lõike b punkti 2 kohaldatakse visuaallennureeglite (VFR) järgi päevasel ajal teostatavate lendude suhtes järgmiselt: kui lende teostatakse</p>		<p>AMC1, ORO.FC.230, punkt a.5</p> <p>ORO.FC.145 (a)(2)</p> <p>ORO.FC.230 (b)(5)</p> <p>ORO.FC.230 (b)(3)</p>

OPS 1.005 lõike a 1. liide	EASA OPS – viide	Erinevuse selgitus
<p>ajavahemikus, mis ei ületa kaheksat järjestikust kuud, piisab ühest käitajapoolsest lennuoskuste taseme kontrollist. Selle kontrolli peab läbi viima enne ärilise lennutranspordi lendude alustamist.</p>		
<p>36. OPS 1.968 Piloodi kvalifikatsioon tegutsemiseks ükskõik kummalt piloodikohalt:</p> <p>1. liidet ei kohaldata ühemootoriliste lennukite lendude suhtes, mida teostatakse päevasel ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi.</p>		<p>Ei võeta üle</p> <p>Sisu on selge</p>
<p>37. OPS 1.975 Marsruutide ja lennuväljade kvalifikatsioon:</p> <p>i) Lõikeid b, c ja d ei kohaldata lendude suhtes, mida teostatakse päevasel ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi; juhul kui nõutakse selle riigi eriluba, kus lennuväli asub, peab käitaja tagama, et järgitakse sellega seonduvaid nõudeid.</p> <p>ii) Alternatiivina lõigete b–d nõuetele võib instrumentaallennureeglite (IFR) järgi teostatavate lendude või visuaallennureeglite (VFR) järgi teostatavate öiste lendude puhul pikendada marsruudi või lennuvälja kvalifikatsiooni järgmistelt:</p> <p>A) välja arvatud lennud eriti keerulistele lennuväljadele, vähemalt kümne arvestusliku marsruutlennu sooritamise</p>		<p>GM1, ORO.FC.105 (c)</p> <p>AMC2, ORO.FC.105 (c)</p>

OPS 1.005 lõike a 1. liide	EASA OPS – viide	Erinevuse selgitus
<p>eelneva 12 kuu jooksul ning mis tahes nõutud iseseisev teadmiste ja oskuste täiendamine;</p> <p>B) lende eriti keerulistele lennuväljadele võib teostada ainult siis, kui:</p> <p>1) kapten on eelneva 36 kuu jooksul saanud selle lennuvälja kvalifikatsiooni, lennates sellele lennuväljale kas lennumeeskonna tegutseva liikmena või vaatljana;</p> <p>2) lähenemine teostatakse visuaallennuilma (VMC) tingimustes kehtivalt minimaalselt sektorikõrguselt; ja</p> <p>3) enne lendu on piisavalt tutvunud asjakohase teabega.</p>		
<p>38. OPS 1.980 Lendamine rohkem kui ühel lennukitüübil või -variandil:</p> <p>i) Ei kohaldata, kui lende teostatakse ainult ühe piloodiga lennukiklassi kuuluvatel kolbmootoriga lennukitel päevasel ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi.</p> <p>ii) Instrumentaallennureeglite (IFR) ja visuaallennureeglite (VFR) järgi öösiti sooritavate lendude korral vähendatakse OPS 1.980 1. liite lõike d punkti 2 alalõikes i sätestatud 500 lennutunni nõuet – lennumeeskonna liikmena vastaval kohal tööleasumiseks ja lennundusloa kahe kandega kaasnevate</p>		<p>ORO.FC.240 (c)</p> <p>AMC1, ORO.FC.240, a.4.ii.A</p>

OPS 1.005 lõike a 1. liide	EASA OPS – viide	Erinevuse selgitus
õiguste kasutamiseks tuleb lennata 100 tundi või arvestuslikku marsruutlendu juhul, kui üks lennundusloale tehtud kannetest tõendab klassipädevust. Enne kui piloot lubatakse õhusõiduki kapteni ülesandeid täitma, tuleb tal sooritada kontroll-lend.		
39. OPS 1.981 Lendamine kopteritel ja lennukitel: Lõike a punkti 1 ei kohaldata, kui lende teostatakse ainult ühe piloodiga lennukite klassi kuuluvatel kolbmootoriga lennukitel.		ORO.FC.240 (c)
40. Reserveeritud		
41. OPS1.1060 Operatsiooniline lennuplaan: Ei nõuta visuaallennureeglite (VFR) järgi päevasel ajal sooritatavatel lendudel punktist A punkti A. Nõue kehtib päevastel lendudel punktist A punkti B visuaallennureeglite (VFR) järgi, kuid vastavalt lendude iseloomule võib lennuplaan olla koostatud lihtsustatud kujul. (Vt OPS 1.135.)	CAT.OP.MPA.175 (c) AMC1, CAT.OP.MPA.175 (a)	Võetakse üle Erinevus: EASA OPS käsitleb üksnes VFR-lende, mitte päevaseid VFR-lende. Sama lähte- ja sihtkohaga lennud aga on üksnes päevased VFR-lennud.
42. OPS 1.1070 Jätkuva lennukõlblikkuse korraldamise käsiraamat Jätkuva lennukõlblikkuse korraldamise käsiraamatut võib kohandada vastavalt teostatavatele lendudele.		Lennutegevuse määruses ei käsitleta.

OPS 1.005 lõike a 1. liide	EASA OPS – viide	Erinevuse selgitus
43. OPS 1.1071 Lennuki tehniline päevik: Kohaldatakse vastavalt M-osa lõikele M.A.306 Käitaja tehniline päevik.		Lennutegevuse määruses ei käsitleta.
44. Reserveeritud		
45. Reserveeritud		
46. OPS 1.1240 Koolitusprogrammid: Koolitusprogrammid tuleb kohandada teostatavate lendude iseloomuga. Visuaallennureeglite (VFR) järgi teostatavate lendude puhul võidakse aktsepteerida iseseisval õppimisel põhinevat koolitusprogrammi.	-	Ei võeta üle Kuulub määruse (EÜ) nr 300/2008 reguleerimisalasse.
47. OPS 1.1250 Lennuki läbiotsimise protseduuride kontroll-leht: Ei kohaldata visuaallennureeglite (VFR) järgi päevasel ajal sooritatavate lendude suhtes.	-	Ei võeta üle Kuulub määruse (EÜ) nr 300/2008 reguleerimisalasse.

3.005 lõike f 1. liide – päevased VFR-lennud väiksemate kopteritega

3.005 lõike f 1. liide – päevased VFR-lennud väiksemate kopteritega	EASA OPS – viide	Erinevuse selgitus
a) Mõisted 1. Kohalik lend – lennuametile vastuvõetavas kohalikus kindlaksmääratud geograafilises piirkonnas teostatav lend, mis algab ja lõpeb iga päev samas kohas samal kellaajal.	I lisa – Mõisted	Muudetud EASA OPSi määratlus on konkreetsem. Väikesed kopterid (JAR-OPS 1 määratluse järgi) loetakse mittekeerukateks kopteriteks (algmääruse mõistes).
b) Luba – käitajal, kes soovib teha lende vastavalt sellele liitele, peab olema lennuettevõtja sertifikaadi välja andnud lennuameti eelnev luba. Sellises loas märgitakse: 1) kopteri tüüp; ja 2) lennutegevuse liik; 3) kohalike lendude geograafilised piirid vastavalt käesolevale liitele (vt JAR-OPS 3.005(f), 1. liide, ühine soovitus (b)(3)).	ORO.AOC	Ei võeta üle Eeskirja eraldi ülevõtmiseks otsene vajadus puudub. Lennutegevus on igal juhul lennuettevõtja sertifikaadiga hõlmatud ning kuulub lennuameti järelevalve alla.
c) Keeld – järgmised tegevused on keelatud:		
1. JAR-OPS 3.065. Lahingrelvade ja lahingumoonu vedu.	CAT.GEN.MPA.155	Ei võeta üle Seda leebemat nõuet ei peeta vajalikuks. On väga ebatõenäoline, et lahingrelvi ja lahingumoonu veetaks ääriselises lennutranspordis väikekopteriga.
2. JAR-OPS 3.265. Vastuvõetamatute reisijate, deporteeritavate ja vahil all olevate isikute vedu	CAT.OP.MPA.155	Ei võeta üle Ei kohaldata. Vastuvõetamatute reisijate,

3.005 lõike f 1. liide – päevased VFR-lennud väiksemate kopteritega	EASA OPS – viide	Erinevuse selgitus
		deporteeritavate ja vahi all olevate isikute vedu kohalikel lendudel mittekeeruka kopteriga on ebatõenäoline.
3. JAR-OPS 3.305. Tankimine/paakide tühjendamine reisijate lennukisse sisenemise, sealt väljumise või lennukis viibimise ajal.	CAT.OP.MPA.195	Ei võeta üle Olemasoleva eeskirjaga on juba keelatud lennukibensiini, reaktiivkütuse või nende kütuseliikide seguga tankimine/paakide tühjendamine reisijate lennukisse sisenemise, sealt väljumise või lennukis viibimise ajal. Seega on enamik mittekeerukaid koptereid selle eeskirjaga juba hõlmatud.
4. JAR-OPS 3.335. Suitsetamine pardal	CAT.OP.MPA.240	Ei võeta üle. Olemasolev eeskiri tegelikult juba keelab suitsetamise ja pakub piisavat kaitset.
d) Leevendamine. Järgmisi eeskirju leevendatakse:		
1. JAR-OPS 3.100 Sissepääs kabiini: i) Käitaja peab kehtestama eeskirjad reisijatele, kes istuvad piloodiistmel, kui asjakohane. ii) Õhusõiduki kapten peab tagama, et A) reisijate vedamine piloodiistmel ei põhjusta tähelepanu hajutamist ega häiri lennu sooritamist; ja B) piloodiistmel istuvale reisijale tutvustatakse asjakohaseid piiranguid ja ohutusprotseduure.	AMC1, CAT.GEN.135(a)(3)	Muudatusteta
2. JAR-OPS 3.135 Lisateave ja dokumendid pardal. i) Kohalikel lendudel ei pea pardal olema järgmisi	CAT.GEN.MPA.180 (b) CAT.OP.MPA.175 (c)	Alapunkt i: muudetud CAT.GEN.MPA.180 leebemad nõuded

3.005 lõike f 1. liide – päevased VFR-lennud väiksemate kopteritega	EASA OPS – viide	Erinevuse selgitus
<p>dokumente:</p> <p>A) JAR-OPS 3.135(a)(1) – Operatsiooniline lennuplaan</p> <p>B) JAR-OPS 3.135(a)(2) - Tehniline päevik (v.a kui see on õhus nõutav)</p> <p>C) JAR-OPS 3.135(a)(4) – NOTAM/AIS-dokumendid</p> <p>D) JAR-OPS 3.135(a)(5) – Meteoroloogiline teave</p> <p>E) JAR-OPS 3.135(a)(7) – Teave erikategooria reisijate jne kohta pardal</p> <p>F) JAR-OPS 3.135(a)(8) – Teave erilasti jne kohta pardal.</p> <p>ii) Mittekohalikel lendudel:</p> <p>A) JAR-OPS 3.135(a)(1) – Operatsiooniline lennuplaan. Lennuplaan võib olla lennuametile vastuvõetavas lihtsustatud vormis vastavalt lennuliigile.</p> <p>B) JAR-OPS 3.135(a)(7) – Teave erikategooria reisijate kohta pardal. Ei nõuta.</p>	AMC1, CAT.OP.MPA.175 (a)	<p>hõlmavad ka järgmist: mürasertifikaat, õhusõiduki raadioluba ning massi ja balansseeringu dokumendid.</p> <p>Alapunkt ii: muudatusteta</p>
<p>3. JAR-OPS 3.140 Teave, mida säilitatakse maa peal.</p> <p>Maa peal ei pea teavet säilitama, kui kasutatakse muid registreerimismeetodeid.</p>	CAT.GEN.MPA.185	<p>Ei võeta üle</p> <p>Leebema nõude eesmärk on ebaselge ja ei ole rakenduseeskirjade jaoks piisavalt täpne. Samuti on olemasolevas eeskirjas juba sätestatud, et maa peal tuleb teavet säilitada seni, kui see on kopeeritud kohas, kus see talletatakse.</p>
<p>4. JAR-OPS 3.165 Rentimine.</p> <p>Kohaldatav üksnes ametliku rendilepingu olemasolu</p>	ORO.AOC.110	<p>Ei võeta üle</p> <p>Üldiselt on selge, et rentimiseks on vajalik</p>

3.005 lõike f 1. liide – päevased VFR-lennud väiksemate kopteritega	EASA OPS – viide	Erinevuse selgitus
<p>korral.</p> <p>Märkus. Juhtumit, kus reisijateveo leping läheb üle teisele käitajale, kellele reisijad tasuvad lennu eest, ei loeta rentimiseks.</p>		ametlik rendileping.
<p>5. JAR-OPS 3.215 Lennuliiklusteenistuste kasutamine.</p> <p>Ei kohaldata, välja arvatud juhul, kui õhuruumi nõuded seda nõuavad ning kui otsingu- ja päästeteenistuse korraldus on lennuametile vastuvõetav.</p>	CAT.OP.MPA.100 (b)	Muudatusteta
<p>6. JAR-OPS 3.220 Käitaja antud kopteriväljakute kasutamise luba.</p> <p>Käitaja kehtestab kopteritüübile ja lennutegevuse liigile vastava menetluse õhusõidukite kaptenitele kopteriväljakute või maandumiskohtade valimise kvalifikatsiooni omistamiseks.</p>	AMC1, CAT.OP.MPA.105 (d)	<p>Muudetud</p> <p>EASA OPSi eeskirja sisu kohaldatakse kõikidele kopterilendudele eelnevalt läbiuurimata kohtadesse, mis on eeskirja arvatav eesmärk.</p>
<p>7. JAR-OPS 3.255 Kütusepoliitika.</p> <p>Punkte b–d ei kohaldata, kui JAR-OPS 3.255 punktiga a ette nähtud kütusepoliitika tagab, et lennu või lendude seeria lõppemisel on kütust alles vähemalt 30-minutiliseks reisilennu tavakiirusel toimuvaks lennuks vajalik kogus (seda võib vähendada 20 minutile, kui lend toimub piirkonnas, kus on pidevalt olemas sobivad hädamaandumiskohad). Lõplik kütusevaru tuleb sätestada lennutegevuskäsiraamatus, et oleks võimalik täita JAR-OPS 3.375 punkti c.</p>	CAT.OP.MPA.151 (b)	Muudatusteta
<p>8. JAR-OPS 3.280 Reisijakohad.</p>	CAT.OP.MPA.165	Ei võeta üle

3.005 lõike f 1. liide – päevased VFR-lennud väiksemate kopteritega	EASA OPS – viide	Erinevuse selgitus
<p>Protseduuride kehtestamist ei nõuta.</p> <p>Märkus: punkti eesmärgi saavutab piloot tavapärase otsustamisega. Kohaldatakse punkti JAR-OPS 3.260 ning protseduure ei peeta seetõttu vajalikuks.</p>		<p>On selge, et mittekeerukate kopteritega lennutegevuses tuleb protseduure kehtestada proportsionaalselt ja pragmaatiliselt. Leebem nõue ei näi olevat vajalik.</p>
<p>9. JAR-OPS 3.285 Reisijate teavitamine.</p> <p>i) Punkti a alapunkt 1. Kui see ei kahjusta ohutust, teavitatakse reisijaid ohutusküsimustest suuliselt ning osa teabest või kogu teabe võib esitada audiovisuaalsete vahenditega. Kaasaskantavate elektroonikaseadmete kasutamiseks tuleb saada eelnev luba.</p>	<p>CAT.OP.MPA.170</p> <p>Ettepanek lisada CAT.OP.MPA.170 AMC2</p> <p>SALONGIPERSONALITA ÜHEPILOODILENNUD</p> <p>Salongipersonalita ühepiloodilendudel korraldab kapten reisijate ohutusteavitamise, välja arvatud lennu kriitilistel etappidel.</p> <p>CAT.GEN.MPA.140</p>	<p>Muudetud</p> <p>Eeskirja eesmärk loetakse täidetuks nõuete täitmise vastuvõetavate viiside ülevõtmisega.</p> <p>Leebema nõude eesmärk on ebaselge. Punktist CAT.GEN.MPA.140 on juba arusaadav, et kaasaskantava elektroonilise seadme kasutamiseks on nõutav käitaja luba.</p>
<p>10. JAR-OPS 3.290 Lennu ettevalmistus.</p> <p>ii) Kohalikel lendudel:</p> <p>A) JAR-OPS 3.290(a). Operatsioonilist lennuplaani ei nõuta.</p> <p>(ii) Mittekohalikel lendudel:</p> <p>A) JAR-OPS 3.290(a). Operatsioonilise lennuplaani võib koostada konkreetsele lennutegevusele vastavas lihtsustatud vormis.</p>	<p>CAT.OP.MPA.175 (c)</p> <p>AMC1, CAT.OP.MPA.175 (a)</p>	<p>Muudatusteta</p>
<p>11. JAR-OPS 3.375 Kütuse kasutamise kontrollimine lennu ajal.</p>	<p>CAT.OP.MPA.281</p>	<p>Muudatusteta</p>

3.005 lõike f 1. liide – päevased VFR-lennud väiksemate kopteritega	EASA OPS – viide	Erinevuse selgitus
JAR-OPS 3.375 1. liite kohaldamine ei ole vajalik (vt alljärgnev punkti d alapunkt 14).	AMC1, CAT.OP.MPA.281	
<p>12. JAR-OPS 3.385 Lisahapniku kasutamine.</p> <p>Lennuameti eelneval loal on lubatud lühiajaliselt viibida lisahapnikku kasutamata kõrgusel 10 000–16 000 jalga vastavalt lennutegevuskäsiraamatu protseduuridele. (Sel juhul tagab käitaja, et reisijaid teavitatakse lisahapniku puudumisest enne lennu väljumist.)</p>	CAT.OP.MPA.285	<p>Ei võeta üle</p> <p>Avatud erandit hapniku kasutamise nõudest ei peetud ohutuks ning kopterite korral ei oleks see kooskõlas ka ICAO 6. lisaga. Erand on lubatud rangetel tingimustel ning pädeva asutuse eelneval loal üksnes SPO-osa korral.</p>
<p>13. JAR-OPS 3.270, 1. liide Pagasi ja lasti paigutamine.</p> <p>Vastavalt lennutegevuse liigile ja kopteri tüübile.</p>	AMC1, CAT.OP.MPA.160	<p>Ei võeta üle</p> <p>On arusaadav, et protseduur tuleb välja töötada vastavalt lennutegevuse liigile ja kopteri tüübile.</p>
<p>14. JAR-OPS 3.375, 1. liide Kütuse kasutamise kontrollimine lennu ajal.</p> <p>Ei kohaldata.</p>	<p>CAT.OP.MPA.281</p> <p>AMC1, CAT.OP.MPA.281</p>	<p>Muudatusteta</p> <p>Nõuete täitmise vastuvõetavaid viise, millega see liide üle võetakse, ei kohaldata väikekopterite lendudele ega kohalikele kopterilendudele.</p>
<p>15. JAR-OPS 3.630 Sissejuhatus. Mõõteriistad ja seadmed.</p> <p>Lennuamet võib lubada alternatiivseid seadmeid, mis ei vasta kehtivatele ühistele tehnilistele normatiividele (JTSO), kuid vastavad originaalseadmete ohutusstandardile.</p>		<p>Ei võeta üle</p> <p>Ei kuulu reguleerimisalasse. Sertifitseerimisnõuded ja Euroopa tehnilistele normatiividele (ETSO) vastavus kuulub määruse (EÜ) nr 1702/2003 reguleerimisalasse. Võimalikud leebemad nõuded tuleb sätestada selles.</p>
16. JAR-OPS 3.775 Lisahapnik – rõhusüsteemita	CAT.IDE.H.240	Ei võeta üle

3.005 lõike f 1. liide – päevased VFR-lennud väiksemate kopteritega	EASA OPS – viide	Erinevuse selgitus
<p>kopterid.</p> <p>Lennuameti eelneval loal on lubatud lühiajaliselt viibida kõrgusel 10 000–16 000 jalga lisahapnikuta vastavalt lennutegevuskäsiraamatu protseduuridele.</p>		<p>Avatud erandit hapniku kasutamise nõudest ei peetud ohutuks ning kopterite korral ei ole see kooskõlas ka ICAO 6. lisaga. Erand on lubatud rangetel tingimustel ning pädeva asutuse eelneval loal üksnes SPO-osa korral.</p>
<p>17. JAR-OPS 3.775, 1. liide Lisahapnik rõhusüsteemita kopteritel.</p> <p>Ei kohaldata, nagu selgitatud eespool punktides 12 ja 16.</p>	CAT.IDE.H.240	<p>Ei võeta üle</p> <p>Avatud erandit hapniku kasutamise nõudest ei peetud ohutuks ning kopterite korral ei ole see kooskõlas ka ICAO 6. lisaga. Erand on lubatud rangetel tingimustel ning pädeva asutuse eelneval loal üksnes SPO-osa korral.</p>
<p>18. JAR-OPS 3.955(b) Õhusõiduki kapteniks edutamine.</p> <p>Lennuamet võib lubada toimuvate lendude liigile kohase lühendatud kaptenikursuse läbimist.</p>		<p>Ei võeta üle</p> <p>Lühendatud kursuse tingimused puuduvad</p>
<p>[19. JAR-OPS 3.970(a) Hiljutine lennukogemus.</p> <p>JAR-OPS 3.970 alapunkti a nõude alternatiivina võib lennuameti eelneval loal lugeda hiljutise lennukogemuse 90 päeva nõude täidetuks, kui piloot on 90 päeva jooksul sooritanud 3 starti, 3 ringi ja 3 maandumist mis tahes sama rühma kopteril (vt JAR-OPS 3.005(f), 1. liide, ühise soovitusel punkt (d)(19)). Käitatava kopteritüübi hiljutise lennukogemuse kvalifitseerimise tingimused on:</p> <p>i) vastava tüübi kehtiv tüübipädevuse tasemekontroll (TRPC); ja</p> <p>ii) eelnenud 6 kuu jooksul vähemalt 2 lennutundi vastava tüübi või variandiga; ja</p>		FCL.060

3.005 lõike f 1. liide – päevased VFR-lennud väiksemate kopteritega	EASA OPS – viide	Erinevuse selgitus
<p>iii) kehtiv käitaja korraldatav lennuoskuse tasemekontroll ühel määratud rühma kopteril; ja</p> <p>iv) käitaja korraldatavate lennuoskuse tasemekontrollide range rotatsioon kõikidel määratud rühmas kasutatavatel kopteritel; ja</p> <p>v) rühmade koosseisu ning tüübipädevuse tasemekontrollide, käitaja korraldatavate lennuoskuse tasemekontrollide ning hiljutise lennukogemuse kehtivuse protseduuride olemasolu lennutegevuskäsiraamatus.]</p>		
<p>[20.] JAR-OPS 3.965, 1. liide, Regulaarne korduvkoolitus ja kontroll.</p> <p>Lennuamet võib lubada konkreetset liiki lennutegevuse jaoks välja töötatud õppekava.</p>		ORO.FC.230 (a)
<p>21.] JAR-OPS 3.1060 Operatsiooniline lennuplaan. Vt (2)(i)(A) ja (2)(ii)(A).</p>	<p>CAT.OP.MPA.175 (c) AMC1, CAT.OP.MPA.175 (a)</p>	Muudatusteta
<p>[22.] JAR-OPS 3.1235 Julgestusnõuded.</p> <p>Kohaldatakse üksnes juhul, kui lennutegevuse toimumise riigis kehtib selle liite alla kuuluvale lennutegevusele riiklik julgestusprogramm.</p>		<p>Ei võeta üle</p> <p>Kuulub määruse (EÜ) nr 300/2008 reguleerimisalasse.</p>
<p>[23.] JAR-OPS 3.1240 Koolitusprogrammid.</p> <p>Koolitusprogrammid tuleb kohandada toimuvate lendude iseloomuga. Visuaallennureeglite (VFR) järgi toimuvate lendude korral võidakse lubada sobivat iseseisval õppimisel põhinevat koolitusprogrammi.</p>		<p>Ei võeta üle</p> <p>Kuulub määruse (EÜ) nr 300/2008 reguleerimisalasse.</p>

3.005 lõike f 1. liide – päevased VFR-lennud väiksemate kopteritega	EASA OPS – viide	Erinevuse selgitus
[24.] JAR-OPS 3.1250 Kopterotsingute protseduuride kontrollkaart. Kontrollkaarti ei nõuta.		Ei võeta üle Kuulub määruse (EÜ) nr 300/2008 reguleerimisalasse.

3.005 lõike g 1. liide – kohalikud VFR-kopterilennud päeva ajal

3.005 lõike g 1. liide, kohalikud VFR-kopterilennud päeva ajal	EASA OPSi viide	Erinevuse selgitus
<p>b) Luba. Käitajal, kes soovib teha lende vastavalt käesolevale liitele, peab olema lennuettevõtja sertifikaadi andnud lennuameti eelnev luba. Loas märgitakse:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. kopteri tüüp; 2. lennutegevuse liik; 3. kohalike lendude geograafilised piirid vastavalt käesolevale liitele (vt JAR-OPS 3.005(f), 1. liide, ühine soovitus (a)(3)). 	ORO.AOC	<p>Ei võeta üle</p> <p>Eeskirja eraldi ülevõtmise vajadus puudub. Lennutegevus on igal juhul lennuettevõtja sertifikaadiga hõlmatud ning kuulub lennuameti järelevalve alla.</p>
<p>b) Keeld. Järgmised tegevused on keelatud:</p>		
<p>1. JAR-OPS 3.065. Lahingrelvade ja lahingumoonade vedu.</p>	CAT.GEN.MPA.155	<p>Ei võeta üle</p> <p>Seda leebemat nõuet ei peeta vajalikuks. On väga ebatõenäoline, et lahingrelvi ja lahingumoonade veetaks äärmiselt lennutranspordis kohalikel kopterilendudel.</p>
<p>2. JAR-OPS 3.265. Vastuvõetamatute reisijate, deporteeritavate ja vahil all olevate isikute vedu.</p>	CAT.OP.MPA.155	<p>Ei võeta üle</p> <p>Ei kohaldata. Vastuvõetamatute reisijate, deporteeritavate ja vahil all olevate isikute vedu kohalikel lendudel mittekeeruka kopteriga on ebatõenäoline.</p>
<p>3. JAR-OPS 3.305. Tankimine/paakide tühjendamine reisijate sisenemise, väljumise või pardalviibimise ajal.</p>	CAT.OP.MPA.195	<p>Ei võeta üle</p> <p>Olemasoleva eeskirjaga on juba keelatud lennukibensiini, reaktiivkütuse või nende kütuseliikide seguga tankimine/paakide tühjendamine reisijate sisenemise, väljumise või pardalviibimise ajal. Seega on enamik</p>

3.005 lõike g 1. liide, kohalikud VFR-kopterilennud päeva ajal	EASA OPSi viide	Erinevuse selgitus
		mittekeerukaid kohtereid selle eeskirjaga juba hõlmatud.
4. JAR-OPS 3.335. Suitsetamine pardal.	CAT.OP.MPA.240	Ei võeta üle Olemasolev eeskiri tegelikult juba keelab suitsetamise ja pakub piisavat kaitset.
d) Leevendamine. Järgmisi eeskirju leevendatakse:		
<p>1. JAR-OPS 3.135 Lisateave ja dokumendid pardal.</p> <p>i) JAR-OPS 3.135(a)(1) – Operatsiooniline lennuplaan. Lennuplaan võib olla lennuametile vastuvõetavas lihtsustatud vormis vastavalt lennuliigile.</p> <p>ii) JAR-OPS 3.135(a)(4) – NOTAM/AIS-dokumendid. Ei nõuta.</p> <p>iii) JAR-OPS 3.135(a)(5) – Meteoroloogiline teave. Ei nõuta.</p> <p>iv) JAR-OPS 3.135(a)(7) – Teave erikategooria reisijate jne kohta pardal. Ei nõuta.</p> <p>v) JAR-OPS 3.135(a)(8) – Teave erilasti jne kohta pardal. Ei nõuta.</p>	<p>CAT.GEN.MPA.180 (b)</p> <p>CAT.OP.MPA.175 (c)</p> <p>AMC1, CAT.OP.MPA.175 (a)</p>	<p>CAT.GEN.MPA.180 leebemad nõuded hõlmavad ka järgmist: mürasertifikaat, õhusõiduki raadioluba ning massi ja balansseeringu dokumendid.</p> <p>Operatsioonilise lennuplaani leebem nõue võetakse üle.</p>
<p>2. JAR-OPS 3.140 Teave, mida säilitatakse maa peal.</p> <p>Maa peal ei pea teavet säilitama, kui kasutatakse muid registreerimismeetodeid.</p>	CAT.GEN.MPA.185	<p>Ei võeta üle</p> <p>Leebema nõude eesmärk on ebaselge ja ei ole rakenduseeskirjade jaoks piisavalt täpne. Samuti on olemasolevas eeskirjas juba sätestatud, et maa peal tuleb teavet säilitada seni, kui see on kopeeritud kohas, kus see talletatakse.</p>
<p>3. JAR-OPS 3.165 Rentimine.</p> <p>Kohaldatav üksnes ametliku rendilepingu olemasolu korral.</p>	ORO.AOC.110	<p>Ei võeta üle</p> <p>Üldiselt on selge, et rentimiseks on vajalik ametlik</p>

3.005 lõike g 1. liide, kohalikud VFR-kopterilennud päeva ajal	EASA OPSi viide	Erinevuse selgitus
Märkus. Juhtumit, kus reisijateveo leping läheb üle teisele käitajale, kellele reisijad tasuvad lennu eest, ei loeta rentimiseks.		rendileping.
4. JAR-OPS 3.215 Lennuliiklusteenistuste kasutamine. Ei kohaldata, välja arvatud juhul, kui õhuruumi nõuded seda nõuavad ning kui otsingu- ja päästeteenistuse korraldus on lennuametile vastuvõetav.	CAT.OP.MPA.100 (b)	Muudatusteta
5. JAR-OPS 3.220 Käitaja antud kopteriväljakute kasutamise luba. Käitaja kehtestab kopteritüübile ja lennutegevuse liigile vastava menetluse õhusõidukite kaptenitele kopteriväljakute või maandumiskohtade valimise kvalifikatsiooni omistamiseks.	AMC1, CAT.OP.MPA.105 (d)	Muudetud EASA OPSi eeskirja sisu kohaldatakse kõikidele kopterilendudele eelnevalt läbiuurimata kohtadesse, mis on eeskirja arvatav eesmärk.
6. JAR-OPS 3.255 Kütusepoliitika. Punkte b–d ei kohaldata, kui JAR-OPS 3.255 punktiga a ette nähtud kütusepoliitika tagab, et lennu või lendude seeria lõppemisel on kütust alles vähemalt 30-minutiliseks reisilennu tavakiirusel toimuvaks lennuks vajalik kogus (seda võib vähendada 20 minutile, kui lend toimub piirkonnas, kus on pidevalt olemas sobivad hädamaandumiskohad). Lõplik kütusevaru tuleb sätestada lennutegevuskäsiraamatus, et oleks võimalik täita JAROPS 3.375 punkti c.	CAT.OP.MPA.151 (b)	Muudatusteta
7. JAR-OPS 3.290(a). Vt (C)(1)(i).	AMC1, CAT.OP.MPA.175 (a)	Muudatusteta
8. JAR-OPS 3.375 Kütuse kasutamise kontrollimine lennu ajal.	CAT.OP.MPA.281 AMC1,	Muudatusteta

3.005 lõike g 1. liide, kohalikud VFR-kopterilennud päeva ajal	EASA OPSi viide	Erinevuse selgitus
JAR-OPS 3.375 1. liite kohaldamine ei ole vajalik (vt alljärgnevat punkti c alapunkt 10).	CAT.OP.MPA.281	
9. JAR-OPS 3.385 Lisahapniku kasutamine. Lennuameti eelneval loal on lubatud lühiajaliselt viibida kõrgusel 10 000–16 000 jalga lisahapnikuta vastavalt lennutegevuskäsiraamatu protseduuridele. (Sel juhul tagab käitaja, et reisijaid teavitatakse lisahapniku puudumisest enne lennu väljumist.)	CAT.OP.MPA.285	Ei võeta üle Avatud erandit hapniku kasutamise nõudest ei peetud ohutuks ning kopterite korral ei oleks see kooskõlas ka ICAO 6. lisaga. Erand on lubatud rangetel tingimustel ning pädeva asutuse eelneval loal üksnes SPO-osa korral.
10. JAR-OPS 3.375, 1. liide, Kütuse kasutamise kontrollimine lennu ajal. Ei kohaldata.	CAT.OP.MPA.281 AMC1, CAT.OP.MPA.281	Muudatusteta Nõuete täitmise vastuvõetavaid viise, millega see liide üle võetakse, ei kohaldata väikekopterite lendudele ega kohalikele kopterilendudele.
11. JAR-OPS 3.630 Sissejuhatus. Mõõteriistad ja seadmed. Lennuamet võib lubada alternatiivseid seadmeid, mis ei vasta kehtivatele ühistele tehnilistele normatiividele (JTSO), kuid vastavad originaalseadmete ohutusstandardile.		Ei võeta üle Ei kuulu reguleerimisalasse. Sertifitseerimisnõuded ja Euroopa tehnilistele normatiividele (ETSO) vastavus kuulub määruse (EÜ) nr 1702/2003 reguleerimisalasse. Võimalikud leebemad nõuded tuleb sätestada selles.
12. JAR-OPS 3.775 Lisahapnik – rõhusüsteemita kopterid. Lennuameti eelneval loal on lubatud lühiajaliselt viibida kõrgusel 10 000–16 000 jalga lisahapnikuta vastavalt lennutegevuskäsiraamatu protseduuridele.	CAT.IDE.H.240	Ei võeta üle Avatud erandit hapniku kasutamise nõudest ei peetud ohutuks ning kopterite korral ei ole see kooskõlas ka ICAO 6. lisaga. Erand on lubatud rangetel tingimustel ning pädeva asutuse eelneval loal üksnes SPO-osa korral.
13. JAR-OPS 3.775, 1. liide, Lisahapnik rõhusüsteemita kopteritel.	CAT.IDE.H.240	Ei võeta üle Avatud erandit hapniku kasutamise nõudest ei

3.005 lõike g 1. liide, kohalikud VFR-kopterilennud päeva ajal	EASA OPSi viide	Erinevuse selgitus
Ei kohaldata, nagu selgitatud eespool punktides 9 ja 12.		peetud ohutuks ning kopterite korral ei ole see kooskõlas ka ICAO 6. lisaga. Erand on lubatud rangetel tingimustel ning pädeva asutuse eelneval loal üksnes SPO-osa korral.
14. JAR-OPS 3.1060 Operatsiooniline lennuplaan. Vt (C)(1)(i).	CAT.OP.MPA.175 (c) AMC1, CAT.OP.MPA.175 (a)	Muudatusteta
[15.] JAR-OPS 3.1235 Julgestusnõuded. Kohaldatakse üksnes juhul, kui lennutegevuse toimumise riigis kehtib selle liite alla kuuluvale lennutegevusele riiklik julgestusprogramm.		Ei võeta üle Kuulub määruse (EÜ) nr 300/2008 reguleerimisalasse.

2. lisa. Leebemad nõuded ja eeskirjad, mida ei kohaldata sama lähte- ja sihtkohaga (A–A) ärilisele lennutranspordile

CAT-osa

	Eeskirja viide	Eeskirja nimetus	Selgitus
	CAT.GEN.MPA.115	Salongipersonali hulka mittekuuluv personal ja meeskonnaliikmed reisijatesalongis	Ei ole sama lähte- ja sihtkohaga (A–A) ärilises lennutranspordis asjakohane
AMC1	CAT.GEN.MPA.115	Salongipersonali hulka mittekuuluv personal ja meeskonnaliikmed reisijatesalongis REISIJATES SEGADUSE TEKITAMISE VÄLTIMISE MEETMED	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane
GM1	CAT.GEN.MPA.115	Salongipersonali hulka mittekuuluv personal ja meeskonnaliikmed reisijatesalongis MEESKONNALIIKMED KOHALE LENDAMISEL	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane
	CAT.GEN.MPA.180	Pardal nõutavad dokumendid, käsiraamatud ja teave	Leebemad nõuded mittekeerukate õhusõidukitega toimuvate A–A lendude ja kohalike lendude korral
	CAT.GEN.MPA.195	Pardaregistraatori salvestiste säilitamine, esitamine ja kasutamine	Ei kohaldata ärilises A–A lennutranspordis – keerukad õhusõidukid
AMC1	CAT.GEN.MPA.195	Pardaregistraatori salvestiste säilitamine, esitamine ja kasutamine OPERATIIVKONTROLL	Ei kohaldata ärilises A–A lennutranspordis – keerukad õhusõidukid
GM1	CAT.GEN.MPA.195 (a)	Pardaregistraatori salvestiste säilitamine, esitamine ja kasutamine REGISTRAATORITE EEMALDAMINE PÄRAST TEATAMISELE KUULUVAT VAHEJUHTUMIT	Ei kohaldata ärilises A–A lennutranspordis – keerukad õhusõidukid
GM1	CAT.GEN.MPA.195 (b)	Pardaregistraatori salvestiste säilitamine, esitamine ja	Ei kohaldata ärilises A–A lennutranspordis – keerukad

	Eeskirja viide	Eeskirja nimetus	Selgitus
		kasutamine PARDAREGISTRAATORITE SALVESTISE KONTROLLIMINE	õhusõidukid
	CAT.OP.MPA.100 (b)	Lennuliiklusteenuste kasutamine	Leebemad nõuded mittekeerukate õhusõidukitega toimivate päevaste VFR-lendude ja kohalike kopterilendude korral.
	CAT.OP.MPA.105	Lennuväljade ja käitamiskohtade kasutamine	Leebemad nõuded mittekeerukate lennukite korral
	CAT.OP.MPA.110 (b)	Lennuväljade käitamismiinimumid	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
GM1	CAT.OP.MPA.110	Lennuväljade käitamismiinimumid MAISMAALENNUVÄLJADE VÄLJUMISPROTSEDUURID – KOPTERID	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
GM2	CAT.OP.MPA.110	Lennuväljade käitamismiinimumid LÄHENEMISTULEDE SÜSTEEMID – ICAO, FAA	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
GM3	CAT.OP.MPA.110	Lennuväljade käitamismiinimumid SBAS-TOIMINGUD	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.110	Lennuväljade käitamismiinimumid STARDITOIMINGUD – LENNUKID	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
AMC2	CAT.OP.MPA.110	Lennuväljade käitamismiinimumid STARDITOIMINGUD – KOPTERID	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
AMC3	CAT.OP.MPA.110	Lennuväljade käitamismiinimumid NPA, APV, CAT I LENNUD	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
AMC4	CAT.OP.MPA.110	Lennuväljade käitamismiinimumid RVR/CMV MÄÄRAMISE KRITEERIUMID	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
AMC5	CAT.OP.MPA.110	Lennuväljade käitamismiinimumid RVR/CMV/VIS-MIINIMUMIDE	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane –

	Eeskirja viide	Eeskirja nimetus	Selgitus
		MÄÄRAMINE NPA, APV, CAT I LENDUDEKS – LENNUKID	IFR
AMC6	CAT.OP.MPA.110	Lennuväljade käitamismiinimumid RVR/CMV/VIS-MIINIMUMIDE MÄÄRAMINE NPA, APV, CAT I LENDUDEKS – KOPTERID	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
AMC7	CAT.OP.MPA.110	Lennuväljade käitamismiinimumid RINGLÄHENEMINE – LENNUKID	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
AMC8	CAT.OP.MPA.110	Lennuväljade käitamismiinimumid RINGLÄHENEMINE MAISMAAL – KOPTERID	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
AMC10	CAT.OP.MPA.110	Lennuväljade käitamismiinimumid TEATATUD METEOROLOOGILISE NÄHTAVUSE ARVUTAMINE NÄHTAVUSEKS RAJAL (RVR)	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
AMC11	CAT.OP.MPA.110	Lennuväljade käitamismiinimumid MAANDUMISMIINIMUMIDE MÕJU TÕRKEGA VÕI MADALAMA KATEGORIA MAAPEALSETELE SEADMETELE	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
AMC12	CAT.OP.MPA.110	Lennuväljade käitamismiinimumid VFR-LENUD MITTEKEERUKATE ÕHUSÕIDUKITEGA	Leebemad nõuded mittekeerukate õhusõidukite korral
	CAT.OP.MPA.115	Lennutehnika lähenemisel – lennukid	Osaliselt ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.115	Lennutehnika lähenemisel – lennukid PIDEVA LASKUMISEGA LÖPPLÄHENEMINE (CDFA)	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
AMC2	CAT.OP.MPA.115	Lennutehnika lähenemisel – lennukid MITTETÄPPISLÄHENEMINE PIDEVA LASKUMISEGA LÖPPLÄHENEMISETA	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR

	Eeskirja viide	Eeskirja nimetus	Selgitus
AMC3	CAT.OP.MPA.115	Lennutehnika lähenemisel – lennukid KÄITAMISPROTSEDUURID, JUHENDID JA KOOLITUS	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
GM1	CAT.OP.MPA.115	Lennutehnika lähenemisel – lennukid PIDEVA LASKUMISEGA LÕPPLÄHENEMINE (CDFA)	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
	CAT.OP.MPA.120	Pardaradaritega lähenemine (ARA) lendudel veekogude kohal – kopterid	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.120	Pardaradaritega lähenemine (ARA) lendudel veekogude kohal – kopterid ÜLDIST	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
GM1	CAT.OP.MPA.120	Pardaradaritega lähenemine (ARA) lendudel veekogude kohal – kopterid ÜLDIST	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
	CAT.OP.MPA.125	Instrumentaalväljumise ja -lähenemise protseduurid	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.130	Müra vähendamise protseduurid – lennukid NDAP-PROTSEDUURIDE VÄLJATÖÖTAMINE	Ei kohaldata mittekeerukate lennukite korral, VFR
GM1	CAT.OP.MPA.130	Müra vähendamise protseduurid – lennukid MÕISTED ÜLDIST NÄIDE	Ei kohaldata mittekeerukate lennukite korral, VFR
	CAT.OP.MPA.130	Müra vähendamise protseduurid – lennukid	Ei kohaldata mittekeerukate lennukite korral, VFR
	CAT.OP.MPA.135 (c)	Marsruudid ja käitamiskiirkonnad – üldist	Leebemad nõuded mittekeerukate õhusõidukite korral, A–A, VFR, päeval.
	CAT.OP.MPA.140	ETOPS-loata kahemootoriliste lennukite maksimaalne lennukaugus sobivast lennuväljast	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – lennud keerukate õhusõidukitega

	Eeskirja viide	Eeskirja nimetus	Selgitus
AMC1	CAT.OP.MPA.140 (c)	ETOPS-loata kahemootoriliste lennukite maksimaalne lennukaugus sobivast lennuväljast ETOPS-SUUTLIKKUSETA KAHEMOTORILISTE VÄIKELENNUKITE KÄITAMISKRITEERIUMID	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – lennud keerukate õhusõidukitega
GM1	CAT.OP.MPA.140 (c)	ETOPS-loata kahemootoriliste lennukite maksimaalne lennukaugus sobivast lennuväljast REISILENNUKIIRUS ÜHE MITTETÖÖTAVA MOOTORIGA	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – lennud keerukate õhusõidukitega
	CAT.OP.MPA.150	Kütusepoliitika	Ärilises A–A lennutranspordis osaliselt ei kohaldata
AMC1	CAT.OP.MPA.150 (b)	Kütusepoliitika PLANEERIMISKRITEERIUMID – LENNUKID	Ärilises A–A lennutranspordis ei kohaldata
AMC2	CAT.OP.MPA.150 (b)	Kütusepoliitika MARSRUUDIL TANKIMISE VARULENNUVÄLJA ASUKOHT	Ärilises A–A lennutranspordis ei kohaldata
AMC3	CAT.OP.MPA.150 (b)	Kütusepoliitika PLANEERIMISKRITEERIUMID – KOPTERID	Ärilises A–A lennutranspordis ei kohaldata
GM1	CAT.OP.MPA.150 (b)	Kütusepoliitika KÜTUSE ERIVARU STATISTILINE MEETOD – LENNUKID	Ärilises A–A lennutranspordis ei kohaldata
GM1	CAT.OP.MPA.150(c)(3)(i)	Kütusepoliitika KÜTUSE ERIVARU	Ärilises A–A lennutranspordis ei kohaldata
GM1	CAT.OP.MPA.150(c)(3)(ii)	Kütusepoliitika SIHTLENNUVÄLJA VARULENNUVÄLI	Ärilises A–A lennutranspordis ei kohaldata
	CAT.OP.MPA.151 (a)	Kütusepoliitika – leebemad nõuded	Leebemad nõuded B-suutlikkusklassi lennukite korral
	CAT.OP.MPA.151 (b)	Kütusepoliitika – leebemad nõuded	Leebemad nõuded mittekeerukate lennukite maksimaalse stardimassiga kuni 2000 kg päeval toimuvate VFR-lendude korral

	Eeskirja viide	Eeskirja nimetus	Selgitus
	CAT.OP.MPA.151 (c)	Kütusepoliitika – leebemad nõuded	Leebemad nõuded mittekeerukate kopterite ja kohalike kopterilendude korral
AMC2	CAT.OP.MPA.170	Reisijate teavitamine SALONGIPERSONALITA ÜHEPILOODILENNUD REISIJATE TEAVITAMINE	Leebemad nõuded salongipersonalita ühepiloodilendude korral
	CAT.OP.MPA.175	Lennu ettevalmistus	Leebemad nõuded mittekeerukate lennukite A–A VFR-lendude korral; mittekeerukate kopteritega kohalike päevaste VFR-lendude korral.
AMC1	CAT.OP.MPA.175 (a)	Lennu ettevalmistus OPERATSIOONILINE LENNUPLAAN – KEERUKAD MOOTORÕHUSÕIDUKID	Ei kohaldata mittekeerukate õhusõidukite korral.
AMC1	CAT.OP.MPA.175 (a)	Lennu ettevalmistus OPERATSIOONILINE LENNUPLAAN – MITTEKEERUKAD MOOTORÕHUSÕIDUKID JA KOHALIKUD LENNUD	Ei kohaldata mittekeerukate lennukite A–A VFR-lendude korral; mittekeerukate kopterite kohalike päevaste VFR-lendude korral. Leebemad nõuded mittekeerukate õhusõidukite muude kui A–A VFR-lendude korral ja muude kui mittekeerukate kopterite päevaste kohalike VFR-lendude korral.
GM1	CAT.OP.MPA.175 (b)(5)	Lennu ettevalmistus ÜMBERARVESTUSTABELID	Ei kohaldata mittekeerukate lennukite A–A VFR-lendude korral; mittekeerukate kopterite kohalike päevaste VFR-lendude korral.
	CAT.OP.MPA.180	Lennuväljade valimine – lennukid	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
	CAT.OP.MPA.181	Lennuväljade ja käitamiskohtade valimine – kopterid	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
GM1	CAT.OP.MPA.181	Lennuväljade ja käitamiskohtade valimine – kopterid	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane –

	Eeskirja viide	Eeskirja nimetus	Selgitus
		MAANDUMISPROGNOOS	IFR
GM1	CAT.OP.MPA.181	Lennuväljade ja käitamiskohtade valimine – kopterid VARUSIHTKOHAD VEEKOGU KOHAL	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
GM1	CAT.OP.MPA.181	Lennuväljade ja käitamiskohtade valimine – kopterid MAANDUMISPROGNOOS	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.181 (b)(1)	Lennuväljade ja käitamiskohtade valimine – kopterid RANNIKUL ASUV LENNUVÄLI	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.181 (d)	Lennuväljade ja käitamiskohtade valimine – kopterid VARUSIHTKOHAD VEEKOGU KOHAL	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
	CAT.OP.MPA.185	IFR-lendude planeerimismiinumid – lennukid	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
GM1	CAT.OP.MPA.185	IFR-lendude planeerimismiinumid – lennukid VARULENNUVÄLJADE PLANEERIMISMIINIMUMID	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
GM2	CAT.OP.MPA.185	IFR-lendude planeerimismiinumid – lennukid LENNUVÄLJADE ILMAPROGNOOSID	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
	CAT.OP.MPA.186	IFR-lendude planeerimismiinumid – kopterid	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
GM1	CAT.OP.MPA.186	IFR-lendude planeerimismiinumid – lennukid VARULENNUVÄLJADE PLANEERIMISMIINIMUMID	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
	CAT.OP.MPA.210	Meeskonnaliikmed töökohtadel	Osaliselt ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – mitmeliikmelise meeskonnaga/salongipersonaliga lennud

	Eeskirja viide	Eeskirja nimetus	Selgitus
AMC1	CAT.OP.MPA.210 (b)	Meeskonnaliikmed töökohtadel SALONGIPERSONALI ISTEKOHAD	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – salongipersonaliga lennud
	CAT.OP.MPA.220	Avariievakuatsiooni abivahendid	Osaliselt ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid
	CAT.OP.MPA.245	Ilmastikutingimused – kõik õhusõidukid	Osaliselt ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
	CAT.OP.MPA.246	Ilmastikutingimused – lennukid	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
	CAT.OP.MPA.255	Jää ja muu saaste – protseduurid lennu ajal	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – lennud eeldatavates või tegelikes jäätumistingimustes
AMC1	CAT.OP.MPA.255	Jää ja muu saaste – protseduurid lennu ajal LEND EELDATAVATES VÕI TEGELIKES JÄÄTUMISTINGIMUSTES – LENNUKID	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – lennud eeldatavates või tegelikes jäätumistingimustes
AMC2	CAT.OP.MPA.255	Jää ja muu saaste – protseduurid lennu ajal LEND EELDATAVATES VÕI TEGELIKES JÄÄTUMISTINGIMUSTES – KOPTERID	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – lennud eeldatavates või tegelikes jäätumistingimustes
AMC1	CAT.OP.MPA.281	Kütuse kasutamise kontrollimine lennu ajal – kopterid KEERUKAD MOOTORKOPTERID, MITTEKOHALIKUD LENNU	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid/muud kui kohalikud lennud
GM1	CAT.OP.MPA.290	Maapinna läheduse tuvastamine RELJEEFI JÄLGIMISE JA HOIATUSSÜSTEEMI (TAWS) KOOLITUSPROGRAMMID LENNUMEESKONNALE	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid
GM1	CAT.OP.MPA.295	Õhus kokkupõrke vältimise süsteemi (ACAS) kasutamine LENNUMEESKONNA ACAS- KOOLITUSE PROGRAMMID	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid

	Eeskirja viide	Eeskirja nimetus	Selgitus
GM1	CAT.OP.MPA.295	Õhus kokkupõrke vältimise süsteemi (ACAS) kasutamine ÜLDIST	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid
	CAT.OP.MPA.295	Õhus kokkupõrke vältimise süsteemi (ACAS) kasutamine	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid
	CAT.OP.MPA.305	Lähenemise alustamine ja jätkamine	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.305 (e)	Lähenemise alustamine ja jätkamine INSTRUMENTAALLÄHENEMISE VISUAALSED ORIENTIIRID	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
	CAT.OP.MPA.310	Käitamisprotseduurid – läve ületamise kõrgus – lennukid	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
AMC1	CAT.POL.A.200	Üldist MÄRGADE JA PUHASTAMATA RADADE ANDMED	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid
	CAT.POL.A.200	Üldist	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid
AMC1	CAT.POL.A.205	Start STARDIRAJA PIKKUSE LÜHENEMINE REASTUMISE TÕTTU	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid
GM1	CAT.POL.A.205	Start RAJA PINNAKATTE SEISUKORD	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid
	CAT.POL.A.205	Start	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid
AMC1	CAT.POL.A.210	Takistustevaba ala stardil TAKISTUSTEVABA ALA STARDIL	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid
AMC2	CAT.POL.A.210	Takistustevaba ala stardil KALLETE MÕJU	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid
AMC3	CAT.POL.A.210	Takistustevaba ala stardil	Ei ole ärilises A–A

	Eeskirja viide	Eeskirja nimetus	Selgitus
		NÕUTAV NAVIGATSIOONITÄPSUS	lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid
GM1	CAT.POL.A.210	Takistustevaba ala stardil TAKISTUSTEST ÜLELENNU ERAKORRALISED PROTSEDUURID	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid
	CAT.POL.A.210	Takistustevaba ala stardil	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid
AMC1	CAT.POL.A.215	Lend marsruudil ühe mittetöötava mootoriga MARSRUUDIANALÜÜS	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid
	CAT.POL.A.215	Lend marsruudil ühe mittetöötava mootoriga	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid
	CAT.POL.A.220	Lend marsruudil kolme või enama mootoriga lennukil, mille kaks mootorit ei tööta	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid
AMC2	CAT.POL.A.225	Maandumine siht- ja varulennuväljal KATKESTATUD LÄHENEMINE	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid
	CAT.POL.A.225	Maandumine siht- ja varulennuväljal	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid
AMC1	CAT.POL.A.225	Maandumine siht- ja varulennuväljal KÕRGUSE MÕÕTMINE	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid
GM1	CAT.POL.A.225	Maandumine siht- ja varulennuväljal KATKESTATUD LÄHENEMISE GRADIENT	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid
AMC1	CAT.POL.A.230	Maandumine siht- ja varulennuväljal AUTOMAATSETE MAANDUMISSDISTANTSI SOORITUSANDMETE ARVESTAMINE	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid
	CAT.POL.A.230	Maandumine kuival rajal	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid

	Eeskirja viide	Eeskirja nimetus	Selgitus
GM1	CAT.POL.A.230	Maandumine kuival rajal MAANDUMISMASS	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid
	CAT.POL.A.235	Maandumine märgadel ja puhastamata radadel	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid
	CAT.POL.A.240	Loa andmine suurendatud kallete kasutamiseks lendudel	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid
	CAT.POL.A.245	Järsu lähenemise protseduuride lubamine	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid
	CAT.POL.A.250	Lühimaamaandumise lubamine	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid
AMC1	CAT.POL.A.310	Takistustevaba ala stardil – mitme mootoriga lennukid STARDITRAJEKTOOR – NAVIGATSIOON VISUAALSE KURSIHOIDMISEGA	Leebem nõue B-suutlikkusklassi lennukitele, VFR-lendudel päeva ajal
	CAT.POL.A.310 (e)	Takistustevaba ala stardil – mitme mootoriga lennukid	Leebem nõue B-suutlikkusklassi lennukitele, VFR-lendudel päeva ajal
	CAT.POL.A.345	Järsu lähenemise protseduuride lubamine	Ei kohaldata ärilises A–A lennutranspordis – keerukad õhusõidukid/mööteriistakõrgus mitte vähem kui 35 jalga
	CAT.POL.A.400	Start	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid
GM1	CAT.POL.A.400	Start RAJA PINNAKATTE SEISUKORD	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid
AMC1	CAT.POL.A.400	Start STARDIRAJA PIKKUSE LÜHENEMINE REASTUMISE TÕTTU	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid
AMC2	CAT.POL.A.400	Start RAJA KALLE	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid

	Eeskirja viide	Eeskirja nimetus	Selgitus
	CAT.POL.A.405	Takistustevaba ala stardil	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid
AMC1	CAT.POL.A.405	Takistustevaba ala stardil KALLETE MÕJU	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid
AMC2	CAT.POL.A.405	Takistustevaba ala stardil NÕUTAV NAVIGATSIOONITÄPSUS	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid
	CAT.POL.A.410	Lend marsruudil kõikide töötavate mootoritega	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid
	CAT.POL.A.415	Lend marsruudil ühe mittetöötava mootoriga (OEI)	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid
AMC1	CAT.POL.A.415	Lend marsruudil ühe mittetöötava mootoriga (OEI) MARSRUUDIANALÜÜS	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid
	CAT.POL.A.420	Lend marsruudil kolme või enama mootoriga lennukil, mille kaks mootorit ei tööta	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid
	CAT.POL.A.425	Maandumine siht- ja varulennuväljal	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid
AMC1	CAT.POL.A.425	Maandumine siht- ja varulennuväljal KÕRGUSE MÕÕTMINE	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid
	CAT.POL.A.430	Maandumine kuival rajal	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid
AMC1	CAT.POL.A.430	Maandumine kuival rajal MAANDUMISDISTANTSI PARANDUSTEGURID	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid
AMC2	CAT.POL.A.430	Maandumine kuival rajal RAJA KALLE	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid
GM1	CAT.POL.A.430	Maandumine kuival rajal MAANDUMISMASS	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid

	Eeskirja viide	Eeskirja nimetus	Selgitus
	CAT.POL.A.435	Maandumine märgadel ja puhastamata radadel	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid
	CAT.POL.H.110	Takistuste arvestamine	Osaliselt ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
	CAT.POL.H.210	Starditrajektor	Osaliselt ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
	CAT.POL.MAB.105	Massi ja balansseeringu andmed ja dokumendid	Leebemad nõuded B-suutlikkusklassi lennukitele ja kopteritele seoses raskuskeskme asukohaga massi ja balansseeringu dokumentides.
	CAT.IDE.A.120	Tuuleklaasi puhastusseadmed	Ei kohaldata ärilises A–A lennutranspordis – keerukate õhusõidukite eeskiri
AMC1	CAT.IDE.A.120	Tuuleklaasi puhastusseadmed VAHENDID TUULEKLAASI OSA SAJU AJAL PUHTANA HOIDMISEKS	Ei kohaldata ärilises A–A lennutranspordis – keerukate õhusõidukite eeskiri
	CAT.IDE.A.130	Lennud instrumentaallennureeglite (IFR) järgi või öösel – lennu- ja navigeerimise mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed	Osaliselt ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR; osaliselt leebem nõue mittekeerukatele õhusõidukitele.
AMC1	CAT.IDE.A.130 (a)(5)	Lennud instrumentaallennureeglite (IFR) järgi või öösel – lennu- ja navigeerimise mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed LIBISEMISNÄITUR	Osaliselt ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
AMC2	CAT.IDE.A.130 (b)	Lennud instrumentaallennureeglite (IFR) järgi või öösel – lennu- ja navigeerimise mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed KÕRGUSMÕÕTURID – IFR-LENNUD JA ÖISED LENNUD	Osaliselt ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
AMC1	CAT.IDE.A.130 (e)	Lennud instrumentaallennureeglite (IFR) järgi või öösel – lennu- ja	Osaliselt ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR

	Eeskirja viide	Eeskirja nimetus	Selgitus
		navigeerimise mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed ÕHKKIIRUSE MÖÖTMISE SÜSTEEMI KONDENSATSIOONIST VÕI JÄÄTUMISEST TINGITUD TÕRGETE VÄLTIMISE VAHENDI RIKKE INDIKAATOR	
AMC1	CAT.IDE.A.130 (i)	Lennud instrumentaallennureeglite (IFR) järgi või öösel – lennu- ja navigeerimise mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed LISA-AVIOHORISONT	Osaliselt ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
AMC1	CAT.IDE.A.130 (j)	Lennud instrumentaallennureeglite (IFR) järgi või öösel – lennu- ja navigeerimise mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed KAARDIHOIDJA	Osaliselt ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
	CAT.IDE.A.135	Lisaseadmed lendudeks ühe piloodiga lennukil instrumentaallennureeglite (IFR) järgi	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
	CAT.IDE.A.140	Ohtliku kõrguse häiresüsteem	Ei kohaldata ärilises A–A lennutranspordis – keerukad õhusõidukid/suurim lubatav reisijakohtade arv >9
	CAT.IDE.A.150	Reljeefi jälgimise ja hoiatussüsteem (TAWS)	Ei kohaldata ärilises A–A lennutranspordis – keerukad õhusõidukid/suurim lubatav reisijakohtade arv >9
AMC1	CAT.IDE.A.150	Reljeefi jälgimise ja hoiatussüsteem (TAWS) GLISSAADIST LIIGSELT ALLAPOOLE KALDUMISE HOIATUS A-KLASSI TAWS-SÜSTEEMIL	Ei kohaldata ärilises A–A lennutranspordis – keerukad õhusõidukid/suurim lubatav reisijakohtade arv >9
	CAT.IDE.A.155	Õhus kokkupõrke vältimise süsteem (ACAS)	Ei kohaldata ärilises A–A lennutranspordis – keerukad õhusõidukid/suurim lubatav reisijakohtade arv >9
	CAT.IDE.A.160	Pardailmaradar	Ei ole ärilises A–A

	Eeskirja viide	Eeskirja nimetus	Selgitus
			lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid/suurim lubatav reisijakohtade arv >9/rõhusüsteemiga lennukid
AMC1	CAT.IDE.A.160	Pardailmaradar ÜLDIST	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid/suurim lubatav reisijakohtade arv >9/rõhusüsteemiga lennukid
	CAT.IDE.A.165	Lisavarustus öisteks lendudeks jäätumistingimustes	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – lennud eeldatavates või tegelikes jäätumistingimustes
	CAT.IDE.A.170	Lennumeeskonna sisetelefonisüsteem	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – mitmepiloodilennud
AMC1	CAT.IDE.A.170	Lennumeeskonna sisetelefonisüsteem LENNUMEESKONNA SISETELEFONI TÜÜP	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – mitmepiloodilennud
	CAT.IDE.A.175	Meeskonnaliikmete sisetelefonisüsteem	Ei kohaldata ärilises A–A lennutranspordis – keerukad õhusõidukid
AMC1	CAT.IDE.A.175	Meeskonnaliikmete sisetelefonisüsteem TEHNILISED NÕUDED	Ei kohaldata ärilises A–A lennutranspordis – keerukad õhusõidukid
	CAT.IDE.A.180	Valjuhääldisüsteem	Ei kohaldata ärilises A–A lennutranspordis – keerukad õhusõidukid
AMC1	CAT.IDE.A.180	Valjuhääldisüsteem TEHNILISED NÕUDED	Ei kohaldata ärilises A–A lennutranspordis – keerukad õhusõidukid
	CAT.IDE.A.185	Kabiini helisalvestusseade	Ei kohaldata ärilises A–A lennutranspordis – keerukad õhusõidukid
AMC1	CAT.IDE.A.185	Kabiini helisalvestusseade ÜLDIST	Ei kohaldata ärilises A–A lennutranspordis – keerukad õhusõidukid
	CAT.IDE.A.190	Pardaregistraator	Ei kohaldata ärilises A–A lennutranspordis – keerukad

	Eeskirja viide	Eeskirja nimetus	Selgitus
			õhusõidukid
AMC1	CAT.IDE.A.190	Pardaregistraator PARAMEETRITE LOEND, MIDA PEAB SALVESTAMA LENNUKITEL, MILLE ESMANE INDIVIDUAALNE LENNUKÕBLIKKUSSERTIFIKAA T ON VÄLJA ANTUD 1. JAANUARIL 2016 VÕI HILJEM	Ei kohaldata ärilises A–A lennutranspordis – keerukad õhusõidukid
AMC2	CAT.IDE.A.190	Pardaregistraator PARAMEETRITE LOEND, MIDA PEAB SALVESTAMA LENNUKITEL, MILLE ESMANE INDIVIDUAALNE LENNUKÕBLIKKUSSERTIFIKAA T ON VÄLJA ANTUD 1. APRILLIL 1998 VÕI HILJEM NING ENNE 1. JAANUARI 2016	Ei kohaldata ärilises A–A lennutranspordis – keerukad õhusõidukid
AMC3	CAT.IDE.A.190	Pardaregistraator PARAMEETRITE LOEND, MIDA PEAB SALVESTAMA LENNUKITEL, MILLE ESMANE INDIVIDUAALNE LENNUKÕBLIKKUSSERTIFIKAA T ON VÄLJA ANTUD 1. APRILLIL 1998 VÕI HILJEM NING ENNE 1. JAANUARI 2016	Ei kohaldata ärilises A–A lennutranspordis – keerukad õhusõidukid
AMC4	CAT.IDE.A.190	Pardaregistraator PARAMEETRITE LOEND, MIDA PEAB SALVESTAMA LENNUKITEL, MILLE ESMANE INDIVIDUAALNE LENNUKÕBLIKKUSSERTIFIKAA T ON VÄLJA ANTUD 1. JUUNIL 1990 VÕI HILJEM NING KUNI 31. MÄRTSINI 1998 (KAASA ARVATUD)	Ei kohaldata ärilises A–A lennutranspordis – keerukad õhusõidukid
AMC5	CAT.IDE.A.190	Pardaregistraator NÕUDED PARAMEETRITELE, MIDA PEAB SALVESTAMA LENNUKITEL, MILLE ESMANE INDIVIDUAALNE LENNUKÕBLIKKUSSERTIFIKAA T ON VÄLJA ANTUD 1. JUUNIL 1990 VÕI HILJEM NING KUNI 31. MÄRTSINI 1998 (KAASA	Ei kohaldata ärilises A–A lennutranspordis – keerukad õhusõidukid

	Eeskirja viide	Eeskirja nimetus	Selgitus
		ARVATUD)	
AMC6	CAT.IDE.A.190	Pardaregistraator PARAMEETRITE LOEND, MIDA PEAB SALVESTAMA LENNUKITEL, MILLE ESMANE INDIVIDUAALNE LENNUKÖLBLIKKUSSERTIFIKAA T ON VÄLJA ANTUD ENNE 1. JUUNIT 1990	Ei kohaldata ärilises A–A lennutranspordis – keerukad õhusõidukid
	CAT.IDE.A.195	Andmeside salvestamine	Ei kohaldata ärilises A–A lennutranspordis – keerukad õhusõidukid
AMC1	CAT.IDE.A.195	Andmeside salvestamine ÜLDIST	Ei kohaldata ärilises A–A lennutranspordis – keerukad õhusõidukid
GM1	CAT.IDE.A.195	Andmeside salvestamine ÜLDIST	Ei kohaldata ärilises A–A lennutranspordis – keerukad õhusõidukid
	CAT.IDE.A.200	Kombineeritud salvestusseade	Ei kohaldata ärilises A–A lennutranspordis – keerukad õhusõidukid
AMC1	CAT.IDE.A.200	Kombineeritud salvestusseade ÜLDIST	Ei kohaldata ärilises A–A lennutranspordis – keerukad õhusõidukid
	CAT.IDE.A.210	Märguanded „Kinnitage turvavööd!“ ja „Suitsetamine keelatud!“	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – reisijad ei ole lennumeeskonna istekohtadelt nähtavad
	CAT.IDE.A.215	Siseuksed ja kardinad	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – suured lennukid
AMC1	CAT.IDE.A.215	Siseuksed ja kardinad TEAVE SILTIDEL	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – suured lennukid
	CAT.IDE.A.225	Vältimatu meditsiiniabi vahendite komplekt	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid
AMC1	CAT.IDE.A.225	Vältimatu meditsiiniabi vahendite komplekt VÄLTIMATU MEDITSIINIABI	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid

	Eeskirja viide	Eeskirja nimetus	Selgitus
		VAHENDITE KOMPLEKTI SISU	
AMC2	CAT.IDE.A.225	Vältimatu meditsiiniabi vahendite komplekt VEO JULGESTUSTINGIMUSED	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid
AMC3	CAT.IDE.A.225	Vältimatu meditsiiniabi vahendite komplekt VÄLTIMATU MEDITSIINIABI VAHENDITE KOMPLEKTILE JUURDEPÄÄS	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid
AMC4	CAT.IDE.A.225	Vältimatu meditsiiniabi vahendite komplekt VÄLTIMATU MEDITSIINIABI VAHENDITE KOMPLEKTI HOOLDUS	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – keerukad õhusõidukid
	CAT.IDE.A.230	Esmaabihapnik	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – lennud kõrgustel üle 25 000 jala
GM1	CAT.IDE.A.230	Esmaabihapnik ÜLDIST	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – lennud kõrgustel üle 25 000 jala
	CAT.IDE.A.235	Lisahapnik – rõhusüsteemiga lennukid	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – rõhusüsteemiga lennukid
AMC1	CAT.IDE.A.235	Lisahapnik – rõhusüsteemiga lennukid ÜLDIST	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – rõhusüsteemiga lennukid
AMC2	CAT.IDE.A.235	Lisahapnik – rõhusüsteemiga lennukid HAPNIKUNÕUDED LENNUMEEKONNA KABIINI ISTMETEL OLIJATELE NING NÕUTAVAT SALONGIPERSONALI MIINIMUMARVU ÜLETAVALE SALONGIPERSONALILE	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – rõhusüsteemiga lennukid
GM1	CAT.IDE.A.235	Lisahapnik – rõhusüsteemiga lennukid KIIRPAIGALDATAVAD MASKID	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – rõhusüsteemiga lennukid
	CAT.IDE.A.245	Hingamisteede kaitsevahendid meeskonnale	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane/kohaldatav – rõhusüsteemiga

	Eeskirja viide	Eeskirja nimetus	Selgitus
			lennukid/keerukad õhusõidukid
AMC1	CAT.IDE.A.245	Hingamisteede kaitsevahendid meeskonnale HINGAMISTEEDE KAITSEVAHENDID	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane/kohaldatav – rõhusüsteemiga lennukid/keerukad õhusõidukid
	CAT.IDE.A.255	Kirves ja raudkang	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane/kohaldatav – rõhusüsteemiga lennukid/keerukad õhusõidukid
AMC1	CAT.IDE.A.255	Kirves ja raudkang KIRVESTE JA RAUDKANGIDE HOIDMISKOHAD	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane/kohaldatav – rõhusüsteemiga lennukid/keerukad õhusõidukid
	CAT.IDE.A.265	Avariievakuatsiooni vahendid	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – väljapääsu kõrgus üle 6 jala
	CAT.IDE.A.270	Megafonid	Ei kohaldata ärilises A–A lennutranspordis – keerukad õhusõidukid
AMC1	CAT.IDE.A.270	Megafonid MEGAFONIDE ASUKOHAD	Ei kohaldata ärilises A–A lennutranspordis – keerukad õhusõidukid
	CAT.IDE.A.275	Avariivalgustus ja -märgistus	Ei kohaldata ärilises A–A lennutranspordis – keerukad õhusõidukid/suurim lubatav reisijakohtade arv >9
	CAT.IDE.A.325	Kõrvaklapid	Osaliselt ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
AMC1	CAT.IDE.A.325	Kõrvaklapid ÜLDIST	Osaliselt ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
GM1	CAT.IDE.A.325	Kõrvaklapid ÜLDIST	Osaliselt ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
	CAT.IDE.A.335	Helikanalite ümberlülitamise plokk	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane –

	Eeskirja viide	Eeskirja nimetus	Selgitus
			IFR
	CAT.IDE.A.345	Side- ja navigatsiooniseadmed lendudeks instrumentaallennureeglite (IFR) või visuaallennureeglite (VFR) järgi marsruutidel, kus ei navigeerita visuaalsete orientiiride järgi	Osaliselt ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
AMC1	CAT.IDE.A.345	Side- ja navigatsiooniseadmed lendudeks instrumentaallennureeglite (IFR) või visuaallennureeglite (VFR) järgi marsruutidel, kus ei navigeerita visuaalsete orientiiride järgi KAKS SÖLTUMATUT SIDEVAHENDIT	Osaliselt ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
AMC2	CAT.IDE.A.345	Side- ja navigatsiooniseadmed lendudeks instrumentaallennureeglite (IFR) või visuaallennureeglite (VFR) järgi marsruutidel, kus ei navigeerita visuaalsete orientiiride järgi SIDE- JA NAVIGATSIOONISEADMETE VASTUVÕETAV ARV JA TÜÜP	Osaliselt ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
AMC2	CAT.IDE.A.345	Side- ja navigatsiooniseadmed lendudeks instrumentaallennureeglite (IFR) või visuaallennureeglite (VFR) järgi marsruutidel, kus ei navigeerita visuaalsete orientiiride järgi SIDE- JA NAVIGATSIOONISEADMETE VASTUVÕETAV ARV JA TÜÜP	
AMC3	CAT.IDE.A.345	Side- ja navigatsiooniseadmed lendudeks instrumentaallennureeglite (IFR) või visuaallennureeglite (VFR) järgi marsruutidel, kus ei navigeerita visuaalsete orientiiride järgi ÜKSIKSEADME RIKE	Osaliselt ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR

	Eeskirja viide	Eeskirja nimetus	Selgitus
AMC4	CAT.IDE.A.345	Side- ja navigatsiooniseadmed lendudeks instrumentaallennureeglite (IFR) või visuaallennureeglite (VFR) järgi marsruutidel, kus ei navigeerita visuaalsete orientiiride järgi HF-SEADMED TEATUD MNPS-MARSRUUTIDEL	Osaliselt ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
GM1	CAT.IDE.A.345	Side- ja navigatsiooniseadmed lendudeks instrumentaallennureeglite (IFR) või visuaallennureeglite (VFR) järgi marsruutidel, kus ei navigeerita visuaalsete orientiiride järgi ÕHURUUMI SUHTES KOHALDATAVAD NÕUDED	Osaliselt ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
	CAT.IDE.H.115	Lennuvalgustus	Osaliselt ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
AMC1	CAT.IDE.H.115	Lennuvalgustus MAANDUMISTULI	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
	CAT.IDE.H.130	Lennud instrumentaallennureeglite (IFR) järgi või öösel – lennu- ja navigeerimise mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed	Osaliselt ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
AMC1	CAT.IDE.H.130 (e)	Lennud instrumentaallennureeglite (IFR) järgi või öösel – lennu- ja navigeerimise mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed ÕHKKIIRUSE MÕÕTMISE SÜSTEEMI KONDENSATSIOONIST VÕI JÄÄTUMISEST TINGITUD TÕRGETE VÄLTIMISE VAHENDI RIKKE INDIKAATOR	Osaliselt ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
AMC1	CAT.IDE.H.130 (f)(6)	Lennud instrumentaallennureeglite (IFR) järgi või öösel – lennu- ja navigeerimise mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed	Osaliselt ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR

	Eeskirja viide	Eeskirja nimetus	Selgitus
		LISA-AVIOHORISONDI VALGUSTUS	
AMC1	CAT.IDE.H.130 (i)	Lennud instrumentaallennureeglite (IFR) järgi või öösel – lennu- ja navigeerimise määteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed KAARDIHOIDJA	Osaliselt ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
	CAT.IDE.H.135	Lisaseadmed lendudeks ühe piloodiga kopteril instrumentaallennureeglite (IFR) järgi	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
	CAT.IDE.H.160	Pardailmaradar	Osaliselt ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
AMC1	CAT.IDE.H.160	Pardailmaradar ÜLDIST	Osaliselt ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
	CAT.IDE.H.165	Lisavarustus öisteks lendudeks jäätumistingimustes	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – lennud eeldatavates või tegelikes jäätumistingimustes
	CAT.IDE.H.170	Lennumeeskonna sisetelefonisüsteem	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – mitmepiloodilennud
AMC1	CAT.IDE.H.170	Lennumeeskonna sisetelefonisüsteem LENNUMEESKONNA SISETELEFONI TÜÜP	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – mitmepiloodilennud
	CAT.IDE.H.175	Meeskonnaliikmete sisetelefonisüsteem	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – pardal muud meeskonnaliikmed peale lennumeeskonna
AMC1	CAT.IDE.H.175	Meeskonnaliikmete sisetelefonisüsteem OMADUSTE TEHNILISED NÕUDED	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – pardal muud meeskonnaliikmed peale lennumeeskonna
	CAT.IDE.H.180	Valjuhääldisüsteem	Ei kohaldata ärilises A–A lennutranspordis – keerukad õhusõidukid

	Eeskirja viide	Eeskirja nimetus	Selgitus
	CAT.IDE.H.185	Kabiini helisalvestusseade	Ei kohaldata ärilises A–A lennutranspordis – keerukad õhusõidukid
AMC1	CAT.IDE.H.185	Kabiini helisalvestusseade ÜLDIST	Ei kohaldata ärilises A–A lennutranspordis – keerukad õhusõidukid
	CAT.IDE.H.190	Pardaregistraator	Ei kohaldata ärilises A–A lennutranspordis – keerukad õhusõidukid
AMC1	CAT.IDE.H.190	Pardaregistraator PARAMEETRITE LOEND, MIDA PEAB SALVESTAMA KOPTERITEL MAKSIMAALSE SERTIFITSEERITUD STARDIMASSIGA ÜLE 3175 KG, MILLE ESMANE INDIVIDUAALNE LENNUKÕLBLIKKUSSERTIFIKAA T ON VÄLJA ANTUD 1. JAANUARIL 2016 VÕI HILJEM	Ei kohaldata ärilises A–A lennutranspordis – keerukad õhusõidukid
AMC2	CAT.IDE.H.190	Pardaregistraator PARAMEETRITE LOEND, MIDA PEAB SALVESTAMA KOPTERITEL MAKSIMAALSE SERTIFITSEERITUD STARDIMASSIGA ÜLE 3175 KG, MILLE ESMANE INDIVIDUAALNE LENNUKÕLBLIKKUSSERTIFIKAA T ON VÄLJA 1. AUGUSTIL 1999 VÕI HILJEM NING ENNE 1. JAANUARI 2016, NING KOPTERITEL MAKSIMAALSE SERTIFITSEERITUD STARDIMASSIGA ÜLE 7000 KG JA MAKSIMAALSE LUBATUD REISIJAKOHTADE ARVUGA ÜLE 9, MILLE ESMANE INDIVIDUAALNE LENNUKÕLBLIKKUSSERTIFIKAA T ON VÄLJA ANTUD 1. AUGUSTIL 1989 VÕI HILJEM NING ENNE 1. AUGUSTIT 1999	Ei kohaldata ärilises A–A lennutranspordis – keerukad õhusõidukid
AMC3	CAT.IDE.H.190	Pardaregistraator NÕUDED PARAMEETRITELE, MIDA PEAB SALVESTAMA KOPTERITEL MAKSIMAALSE SERTIFITSEERITUD	Ei kohaldata ärilises A–A lennutranspordis – keerukad õhusõidukid

	Eeskirja viide	Eeskirja nimetus	Selgitus
		STARDIMASSIGA ÜLE 3175 KG, MILLE ESMANE INDIVIDUAALNE LENNUKÕBLIKKUSSERTIFIKAA T ON VÄLJA 1. AUGUSTIL 1999 VÕI HILJEM NING ENNE 1. JAANUARI 2016, NING KOPTERITEL MAKSIMAALSE SERTIFITSEERITUD STARDIMASSIGA ÜLE 7000 KG JA MAKSIMAALSE LUBATUD REISIJAKOHTADE ARVUGA ÜLE 9, MILLE ESMANE INDIVIDUAALNE LENNUKÕBLIKKUSSERTIFIKAA T ON VÄLJA 1. AUGUSTIL 1989 VÕI HILJEM NING ENNE 1. AUGUSTIT 1999	
	CAT.IDE.H.195	Andmeside salvestamine	Ei kohaldata ärilises A–A lennutranspordis – keerukad õhusõidukid
AMC1	CAT.IDE.H.195	Andmeside salvestamine ÜLDIST	Ei kohaldata ärilises A–A lennutranspordis – keerukad õhusõidukid
GM1	CAT.IDE.H.195	Andmeside salvestamine ÜLDIST	Ei kohaldata ärilises A–A lennutranspordis – keerukad õhusõidukid
	CAT.IDE.H.200	Kombineeritud salvestusseade, mis täidab nii pardaregistraatori kui ka kabiini helisalvestusseadme ülesandeid	Ei kohaldata ärilises A–A lennutranspordis – keerukad õhusõidukid
AMC1	CAT.IDE.H.200	Kombineeritud salvestusseade, mis täidab nii pardaregistraatori kui ka kabiini helisalvestusseadme ülesandeid ÜLDIST	Ei kohaldata ärilises A–A lennutranspordis – keerukad õhusõidukid
	CAT.IDE.H.240	Lisahapnik – rõhusüsteemita kopterid	Leebemad nõuded mittekeerukatele rõhusüsteemita kopteritele.
	CAT.IDE.H.270	Megafonid	Ei kohaldata ärilises A–A lennutranspordis – keerukad õhusõidukid
AMC1	CAT.IDE.H.270	Megafonid MEGAFONIDE ASUKOHAD	Ei kohaldata ärilises A–A lennutranspordis – keerukad

	Eeskirja viide	Eeskirja nimetus	Selgitus
			õhusõidukid
	CAT.IDE.H.275	Avariivalgustus ja -märgistus	Ei kohaldata ärilises A–A lennutranspordis – keerukad õhusõidukid
	CAT.IDE.H.335	Helikanalite ümberlülitamise plokk	Ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
	CAT.IDE.H.345	Side- ja navigatsiooniseadmed lendudeks instrumentaallennureeglite (IFR) või visuaallennureeglite (VFR) järgi marsruutidel, kus ei navigeerita visuaalsete orientiiride järgi	Osaliselt ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
AMC1	CAT.IDE.H.345	Side- ja navigatsiooniseadmed lendudeks instrumentaallennureeglite (IFR) või visuaallennureeglite (VFR) järgi marsruutidel, kus ei navigeerita visuaalsete orientiiride järgi KAKS SÕLTUMATUT SIDEVAHENDIT	Osaliselt ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
AMC2	CAT.IDE.H.345	Side- ja navigatsiooniseadmed lendudeks instrumentaallennureeglite (IFR) või visuaallennureeglite (VFR) järgi marsruutidel, kus ei navigeerita visuaalsete orientiiride järgi SIDE- JA NAVIGATSIOONISEADMETE VASTUVÕETAV ARV JA TÜÜP	Osaliselt ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
AMC3	CAT.IDE.H.345	Side- ja navigatsiooniseadmed lendudeks instrumentaallennureeglite (IFR) või visuaallennureeglite (VFR) järgi marsruutidel, kus ei navigeerita visuaalsete orientiiride järgi ÜKSIKSEADME RIKE	Osaliselt ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR
GM1	CAT.IDE.H.345	Side- ja navigatsiooniseadmed lendudeks instrumentaallennureeglite (IFR)	Osaliselt ei ole ärilises A–A lennutranspordis asjakohane – IFR

	Eeskirja viide	Eeskirja nimetus	Selgitus
		või visuaallennureeglite (VFR) järgi marsruutidel, kus ei navigeerita visuaalsete orientiiride järgi ÕHURUUMIS KOHALDATAVAD NÕUDED	

3. lisa. Akronüümid ja lühendid

AAC	lennunduse haldusteade (<i>aeronautical administrative communication</i>)
AAD	ettenähtud kõrgushälve (<i>assigned altitude deviation</i>)
AAL	kõrgus lennuvälja tasapinnast, lennuvälja tasapinna kohal (<i>above aerodrome level</i>)
AC	vahelduvvool (<i>alternating current</i>)
ACAS II	õhus kokkupõrke vältimise süsteem II (<i>airborne collision avoidance system II</i>)
ADF	automaatpeilimisseadmed (<i>automatic direction finder</i>)
ADG	õhkgeneraator (<i>air driven generator</i>)
ADS	automaatne sõltuv jälgimine (<i>automatic dependent surveillance</i>)
ADS-B	automaatne sõltuva jälgimise saade (<i>automatic dependent surveillance – broadcast</i>)
ADS-C	lepinguline automaatne sõltuv jälgimine (<i>automatic dependent surveillance – contract</i>)
AeMC	lennundusmeditsiinikeskus (<i>aero-medical centre</i>)
AEO	kõikide mootorite töötades (<i>all engines operating</i>)
AFCS	õhusõiduki automaatjuhtimissüsteem (<i>automatic flight control system</i>)
AFM	õhusõiduki lennukäsiraamat (<i>aircraft flight manual</i>)
AFN	lennuteatis (<i>aircraft flight notification</i>)
AFN	lennuliiklusteeninduse vahendite teatis (<i>ATS Facilities Notification</i>)
AGL	kõrgus maapinnast, maapinna kohal (<i>above ground level</i>)
AHRS	suuna ja asendi tugisüsteem (<i>attitude heading reference system</i>)
AIS	aeronavigatsiooniteabe teenistus (<i>aeronautical information service</i>)
ALS	lähenemistulede süsteem (<i>approach lighting system</i>)
ALSF	järjestikuste vilkuvtuledega lähenemistulede süsteem (<i>approach lighting system with sequenced flashing lights</i>)
AMC	nõuete täitmise vastuvõetavad viisid (<i>acceptable means of compliance</i>)

AMSL	kõrgus keskmisest merepinnast, keskmise merepinna kohal (<i>above mean sea level</i>)
ANP	tegelik navigatsioonitäpsus (<i>actual navigation performance</i>)
AOC	lennuettevõtja sertifikaat (<i>air operator certificate</i>)
APCH	lähenemine (<i>approach</i>)
APU	abijõuseade (<i>auxiliary power unit</i>)
APV	vertikaalinformatsiooniga lähenemisprotseduur (<i>approach procedure with vertical guidance</i>)
AR	lennuliiklusteenistuse antud marsruut, ATS-marsruut (<i>ATS route</i>)
AR	nõutav luba (<i>authorisation required</i>)
AR	nõuded asutustele (<i>authority requirements</i>)
ARA	lähenemine pardaradari abil (<i>airborne radar approach</i>)
ASC	lennundusohutuskomisjon (<i>air safety committee</i>)
ASDA	olemasolev kiirendus- ja pidurdusvahemaa (<i>accelerate-stop distance available</i>)
ATC	lennujuhtimine (<i>air traffic control</i>)
ATO	sertifitseeritud koolitusorganisatsioon (<i>approved training organisation</i>)
ATPL	liinipiloodi luba (<i>airline transport pilot licence</i>)
ATQP	alternatiivne koolitus- ja kvalifikatsiooniprogramm (<i>alternative training and qualification programme</i>)
ATS	lennuliiklusteenistus (<i>air traffic services</i>)
AVGAS	lennukibensiin (<i>aviation gasoline</i>)
AVTAG	reaktiivkütus (<i>wide-cut fuel</i>)
B-RNAV	piirkondlik baasnavigatsioon (<i>basic area navigation</i>)
BALS	lähenemistulede baassüsteem (<i>basic approach lighting system</i>)
CAP	lennujuhi ligipääsu parameetrid (<i>controller access parameters</i>)
CDFA	pideva laskumisega lõplähenemine (<i>continuous descent final approach</i>)
CDL	varustatuse muudatuste loetelu (<i>configuration deviation list</i>)

CFIT	juhitava õhusõiduki kokkupõrge maa- või veepinnaga (<i>controlled flight into terrain</i>)
CG	raskuskese (<i>centre of gravity</i>)
cm	sentimeeter
CM	konfiguratsioon-/kontekstjuhtimine (<i>configuration/context management</i>)
CMA	pideva järelvalve põhimõte (<i>continuous monitoring approach</i>)
CMV	teisendatud meteoroloogiline nähtavus (<i>converted meteorological visibility</i>)
CMPA	keerukas mootorõhusõiduk (<i>complex motor-powered aircraft</i>)
CofA	lennukõlblikkussertifikaat (<i>certificate of airworthiness</i>)
CPA	lähim lähenemispunkt (<i>closest point of approach</i>)
CPDLC	lennujuhi ja piloodi vaheline andmeside (<i>controller pilot data link communications</i>)
CPL	ametipiloodi luba (<i>commercial pilot licence</i>)
CRM	meeskonnatöö korraldamine (<i>crew resource management</i>)
CRT	märkustele vastamise vahend (<i>comment response tool</i>)
CVR	kabiini helisalvestusseade (<i>cockpit voice recorder</i>)
DA	otsusekõrgus (<i>decision altitude</i>)
D-ATIS	andmekanaliga lennuvälja automaاتفoteenindus (<i>Data Link – Automatic Terminal Information Service</i>)
DC	alalisvool (<i>direct current</i>)
DCL	väljumisluba (<i>departure clearance</i>)
DDM	modulatsioonisügavuse erinevus (<i>difference in depth of modulation</i>)
D-FIS	andmekanaliga lennuinfoteenindus (<i>data link flight information service</i>)
DGOR	ohtlike kaupade leidmise aruanne (<i>dangerous goods occurrence report</i>)
DH	otsusekõrgus (<i>decision height</i>)
DME	kaugusmõõturid (<i>distance measuring equipment</i>)
D-OTIS	andmekanaliga lennuvälja operatiivinfoteenindus (<i>Data Link – Operational Terminal Information Service</i>)

DR	otsusekaugus (<i>decision range</i>)
DSTRK	soovitav rada (<i>desired track</i>)
EASP	Euroopa lennundusohutusprogramm (<i>European Aviation Safety Programme</i>)
EC	Euroopa Komisjon
EFB	elektrooniline lennukokumentatsioon (<i>electronic flight bag</i>)
EFIS	elektrooniline lennuinfo süsteem (<i>electronic flight instrument system</i>)
EGT	heitgaaside temperatuur (<i>exhaust gas temperature</i>)
ELT(AD)	automaatselt eralduv avariimajakas (<i>emergency locator transmitter (automatically deployable)</i>)
ELT(AF)	statsionaarne automaatne avariimajakas (<i>emergency locator transmitter (automatic fixed)</i>)
ELT(AP)	portatiivne automaatne avariimajakas (<i>emergency locator transmitter (automatic portable)</i>)
ELT(S)	pääste-avariimajakas (<i>survival emergency locator transmitter</i>)
EPE	asukoha arvestuslik viga (<i>estimate of position error</i>)
EPR	mootori surveaste (<i>engine pressure ratio</i>)
EPU	asukoha arvestuslik määramatus (<i>estimate of position uncertainty</i>)
ERA	varulennuväli marsruudil (<i>en-route alternate (aerodrome)</i>)
ESSG	Euroopa SAFA ekspertide juhtrühm (<i>European SAFA Steering Group</i>)
ETOPS	kahe mootoriga lennukite suurendatud käitamisulatuslega lennud (<i>extended range operations with two-engined aeroplanes</i>)
ETSO	Euroopa tehnilised normatiivid (<i>European technical standards order</i>)
EUROCAE	Euroopa Tsiviillennunduse Seadmete Organisatsioon (<i>European Organisation for Civil Aviation Equipment</i>)
EVS	täiustatud vaatlussüsteem (<i>enhanced vision system</i>)
FAA	USA Föderaalne Lennuamet (<i>Federal Aviation Administration</i>)
FAF	lõpplähenemistähis (<i>final approach fix</i>)
FAK	käsiapteek (<i>first-aid kit</i>)

FALS	lähenemistulede täissüsteem (<i>full approach lighting system</i>)
FANS	tulevane aeronavigatsioonisüsteem (<i>future air navigation system</i>)
FAP	lõpplähenemispunkt (<i>final approach point</i>)
FATO	lähenemis- ja stardisirge ala (<i>final approach and take-off area</i>)
FDM	lennuandmete seire (<i>Flight Data Monitoring</i>)
FDR	pardaregistraator (<i>flight data recorder</i>)
FFS	lennu täisimitaator (<i>full flight simulator</i>)
FI	lennuinstruktor (<i>flight instructor</i>)
FL	lennutasand (<i>flight level</i>)
FM	sagedusmodulaator (<i>frequency modulator</i>)
FMS	lennu juhtimissüsteem (<i>flight management system</i>)
FOR	nägemisväli (<i>field of regard</i>)
FOV	vaateväli (<i>field of view</i>)
FSTD	lennutreeningseade (<i>flight simulation training device</i>)
ft	jalg (<i>feet</i>)
FTD	lennuelementide imitaator (<i>flight training device</i>)
g	gramm
g	raskuskiirendus
GBAS	maapealne tugisüsteem (<i>ground-based augmentation system</i>)
GCAS	maapealse kokkupõrke vältimise süsteem (<i>ground collision avoidance system</i>)
GIDS	maapinna jäätumise tuvastussüsteem (<i>ground ice detection system</i>)
GLS	maapealse tugijaamaga satelliitmaandumissüsteem (<i>GBAS landing system</i>)
GM	juhendamaterjal (<i>Guidance Material</i>)
GNSS	globaalne satelliitnavigatsioonisüsteem (<i>global navigation satellite system</i>)
GPS	globaalne asukoha määramise süsteem (<i>global positioning system</i>)

GPWS	maapinna läheduse hoiatussüsteem (<i>ground proximity warning system</i>)
HEMS	kopteri kiirabilend (<i>helicopter emergency medical service</i>)
HF	kõrgsagedus (<i>high frequency</i>)
HI/MI	kõrge/keskmise intensiivsusega (<i>high intensity / medium intensity</i>)
HIALS	kõrgintensiivsusega lähenemistulede süsteem (<i>high intensity approach lighting system</i>)
HLL	kopteriteki piirangute loend (<i>helideck limitations list</i>)
HoT	jäätörje toimimise aeg (<i>hold-over time</i>)
hPa	hektopaskal
HUD	esiklaasinäitur (<i>head-up display</i>)
HUDLS	maandumissüsteemi esiklaasinäitur (<i>head-up guidance landing system</i>)
IAF	alglähenemise kontrollpunkt (<i>initial approach fix</i>)
IALS	vahelähenemise tuledesüsteem (<i>intermediate approach lighting system</i>)
ICAO	Rahvusvaheline Tsiviillennundusorganisatsioon
IF	vahelähenemise kontrollpunkt (<i>intermediate fix</i>)
IFR	instrumentaallennureeglid (<i>instrument flight rules</i>)
IGE	maapinna mõjualas (<i>in ground effect</i>)
ILS	instrumentaalmaandumissüsteem (<i>instrument landing system</i>)
IMC	instrumentaallennuilm (<i>instrument meteorological conditions</i>)
inHg	tollid elavhõbedasammast (<i>inches of mercury</i>)
INS	inertsiaalnavigatsioonisüsteem (<i>inertial navigation system</i>)
IORS	sisene vahejuhtumitest teatamise süsteem (<i>internal occurrence reporting system</i>)
IP	vahepunkt (<i>intermediate point</i>)
IR	rakenduseeskiri (<i>implementing rule</i>)
IRNAV/IAN	integreeritud piirkondlik navigatsioon (<i>integrated area navigation</i>)
IRS	inertsiaalne tugisüsteem (<i>inertial reference system</i>)

ISA	rahvusvaheline standardatmosfäär (<i>international standard atmosphere</i>)
IV	veenisisene (<i>intravenous</i>)
JAA	Ühinenud Lennuametid (<i>Joint Aviation Authorities</i>)
JAR	ühtsed lennundusnõuded (<i>Joint Aviation Requirements</i>)
JET 1 / A / A1	lennukipetrol (<i>kerosene</i>)
JET B	reaktiivkütus (<i>wide-cut fuel</i>)
JIP	ühine rakendusmenetlus (<i>Joint Implementing Procedure</i>)
JP-4	reaktiivkütus (<i>wide-cut fuel</i>)
km	kilomeeter
kN	kilonjuuton
KSS	Ktitorovi-Simini-Sindalovski valem
kt	sõlm (<i>knot</i>)
LAT/LONG	geograafiline laius/pikkus (<i>latitude/longitude</i>)
LED	valgusdiod (<i>light-emitting diode</i>)
LIFUS	järelevalve all toimuvad liinilennud (<i>line flying under supervision</i>)
LNAV	horisontaalnavigatsioon (<i>lateral navigation</i>)
LoA	heakskiidukiri (<i>letter of agreement</i>)
LOC	kursimajakas (<i>localiser</i>)
LOE	liinilennukontroll (<i>line oriented evaluation</i>)
LOFT	liinilennuõpe (<i>line oriented flight training</i>)
LOS	piiratud takistustega pind (<i>limited obstacle surface</i>)
LOUT	madalaim käitamistemperatuur (<i>lowest operational use temperature</i>)
LP	kursimajaka suutlikkus (<i>localiser performance</i>)
LPV	vertikaalinformatsiooniga horisontaalne täppislähenemine (<i>lateral precision with vertical guidance approach</i>)
LRNS	suure tegevusraadiusega navigatsioonisüsteem (<i>long range navigation system</i>)
LVO	lennud piiratud nähtavusega (<i>low visibility operations</i>)

LVP	piiratud nähtavuse protseduurid (<i>low visibility procedures</i>)
LVTO	start piiratud nähtavusega (<i>low visibility take-off</i>)
m	meeter
MALS	keskintensiivsusega lähenemistulede süsteem (<i>medium intensity approach lighting system</i>)
MALSF	järjestikuste vilkuvtuledega keskintensiivsusega lähenemistulede süsteem (<i>medium intensity approach lighting system with sequenced flashing lights</i>)
MALSR	raja sihtasapinna indikaatortuledega keskintensiivsusega lähenemistulede süsteem (<i>medium intensity approach lighting system with runway alignment indicator lights</i>)
MAPt	katkestatud lähenemise punkt (<i>missed approach point</i>)
MCTOM	maksimaalne sertifitseeritud stardimass (<i>maximum certificated take-off mass</i>)
MDA	minimaalne laskumiskõrgus merepinnast (<i>minimum descent altitude</i>)
MDA/H	minimaalne suhteline laskumiskõrgus merepinnast/maapinnast (<i>minimum descent altitude/height</i>)
MDH	minimaalne laskumiskõrgus maapinnast (<i>minimum descent height</i>)
MEA	minimaalne ohutu kõrgus merepinnast marsruudil (<i>minimum safe en-route altitude</i>)
MEL	minimaalvarustuse loetelu (<i>minimum equipment list</i>)
METAR	lennuvälja ilmateade, regulaarne ettekanne ilma kohta (<i>meteorological aerodrome report</i>)
MGA	minimaalne ohutu kõrgus merepinnast koordinaatvõrgus (<i>minimum safe grid altitude</i>)
MHz	megaherts
MID	keskpunkt (<i>midpoint</i>)
ml	milliliiter
MLS	mikrolaine-maandumissüsteem (<i>microwave landing system</i>)
MMEL	minimaalvarustuse põhiloetelu (<i>master minimum equipment list</i>)
MNPS	navigatsiooni miinimumnõuded (<i>minimum navigation performance specifications</i>)

MOC	minimaalne kõrgusvaru takistuste kohal (<i>minimum obstacle clearance</i>)
MOCA	minimaalne lubatud kõrgus takistuste kohal (<i>minimum obstacle clearance altitude</i>)
MOPS	käitamisparameetrite miinimumstandard (<i>minimum operational performance standard</i>)
MORA	minimaalne kõrgus väljaspool marsruuti (<i>minimum off-route altitude</i>)
MPSC	suurim lubatud reisijakohtade arv (<i>maximum passenger seating configuration</i>)
mSv	millisiivert
NADP	mürapiiranguga väljumisprotseduur (<i>noise abatement departure procedure</i>)
NALS	lähenemistulede süsteem puudub (<i>no approach lighting system</i>)
NAV	navigatsioon (<i>navigation</i>)
NDB	suunata raadiomajakas (<i>non-directional beacon</i>)
N _F	vabaturbiini kiirus (<i>free power turbine speed</i>)
NM	meremiil
NOTAM	NOTAM-teade (<i>Notice to Airmen</i>)
NPA	mittetäppislähenemine (<i>non-precision approach</i>)
NVG	öönägemisprillid (<i>night vision goggles</i>)
OAT	välisõhu temperatuur (<i>outside air temperature</i>)
OCH	takistusest ülelennu kõrgus (<i>obstacle clearance height</i>)
OCL	ookeaniluba (<i>oceanic clearance</i>)
ODALS	ringsuunaline lähenemistulede süsteem (<i>omnidirectional approach lighting system</i>)
OEI	ühe mittetöötava mootoriga (<i>one-engine-inoperative</i>)
OFS	takistustevaba pind (<i>obstacle-free surface</i>)
OGE	väljaspool maapinna mõjuala (<i>out of ground effect</i>)
OIP	lähenemise suunapunkt (<i>offset initiation point</i>)
OM	lennutegevuskäsiraamat (<i>operations manual</i>)

ONC	lennunavigatsioonikaart (<i>operational navigation chart</i>)
OSD	käitamisobivuse andmed (<i>operational suitability data</i>)
otCMPA	mittekeerukas mootorõhusõiduk (<i>other-than-complex motor-powered aircraft</i>)
PAPI	täppislähenemistrajektoori näitur (<i>precision path approach indicator</i>)
PAR	täppislähenemisradar (<i>precision approach radar</i>)
PBE	hingamisteede kaitsevahendid (<i>protective breathing equipment</i>)
PBN	sooritusel põhinev navigatsioon (<i>performance-based navigation</i>)
PCDS	isikuveoseadme süsteem (<i>personnel carrying device system</i>)
PDP	määratud punkt (<i>predetermined point</i>)
PNR	tagasipöördumispunkt (<i>point of no return</i>)
POH	piloodi käsiraamat (<i>pilot's operating handbook</i>)
PRM	liikumispuudega isik (<i>person with reduced mobility</i>)
QFE	õhurõhk lennuvälja kõrgustasandil (või raja läve tasandil) (<i>atmospheric pressure at aerodrome elevation (or at runway threshold)</i>)
QNH	atmosfäärirõhk merepinna kõrgusel (<i>question nil height</i>)
R/T	raadiotelefonside (<i>radio/telephony</i>)
RA	õhukokkupõrke vältimise süsteemi eelhoiatus (<i>resolution advisory</i>)
RAT	avariisüsteemi turbiin (<i>ram air turbine</i>)
RCC	päästekoordinatsioonikeskus (<i>rescue coordination centre</i>)
RCF	kütuse erivaru vähendamine (<i>reduced contingency fuel</i>)
RCLL	raja telgjoone etuled (<i>runway centreline lights</i>)
RFC	marsruudi tehniline kaart (<i>route facility chart</i>)
RNAV	piirkondlik navigatsioon (<i>area navigation</i>)
RNAV 5	B-RNAV, üldine piirkondlik navigatsioon (<i>basic area navigation</i>)
RNP	nõutav navigatsioonitäpsus (<i>required navigation performance</i>)
RNPX	nõutav navigatsioonitäpsus X (<i>required navigation performance X</i>)
ROD	laskumiskiirus (<i>rate of descent</i>)

RTCA	lennunduse raadiotehnikakomitee (<i>Radio Technical Commission for Aeronautics</i>)
RTZL	maandumiskoha tuled (<i>runway touchdown zone lights</i>)
RVR	nähtavus rajal (<i>runway visual range</i>)
RVSM	vähendatud kõrgushajutusmiinimum (<i>reduced vertical separation minima</i>)
SACA	ühenduse õhusõidukite ohutushindamine (<i>safety assessment of community aircraft</i>)
SAFA	välisriikide õhusõidukite ohutushindamine (<i>safety assessment of foreign aircraft</i>)
SAE ARP	autoinseneride ühingu lennunduse soovitatav tava (<i>Society of Automotive Engineers Aerospace Recommended Practice</i>)
SALS	lihtsustatud lähenemistulede süsteem (<i>simple approach lighting system</i>)
SALSF	järjestikuste vilkuvtuledega lühike lähenemistulede süsteem (<i>short approach lighting system with sequenced flashing lights</i>)
SAP	stabiliseeritud lähenemine (<i>stabilised approach</i>)
SAP	süsteemile ligipääsu parameetrid (<i>system access parameters</i>)
SAR	otsing ja pääste (<i>search and rescue</i>)
SBAS	satelliidipõhine tugisüsteem (<i>satellite-based augmentation system</i>)
SCP	erikategooriate reisija (<i>special categories of passenger</i>)
SID	standardne instrumentaalväljumine (<i>standard instrument departure</i>)
SMS	ohutusjuhtimise süsteem (<i>safety management system</i>)
SPECI	eriilmateade lennundusele (<i>aviation selected SPECIAL aviation report</i>)
SRA	jälgimisradariga lähenemine (<i>surveillance radar approach</i>)
SRE	jälgimisradarielement (<i>surveillance radar element</i>)
SSALF	järjestikuste vilkuvtuledega lihtsustatud lühike lähenemistulede süsteem (<i>simplified short approach lighting system with sequenced flashing lights</i>)
SSALR	raja sihtasapinna indikaatortuledega lihtsustatud lühike lähenemistulede süsteem (<i>simplified short approach lighting system with runway alignment indicator lights</i>)

SSALS	lihtsustatud lühike lähenemistulede süsteem (<i>simplified short approach lighting system</i>)
SSP	riigi lennundusohutusprogramm (<i>State Safety Programme</i>)
SSR	sekundaarjälgimisradar (<i>secondary surveillance radar</i>)
STC	täiendav tüübisertifikaat (<i>supplemental type certificate</i>)
SVS	sünteesnägemissüsteem (<i>synthetic vision system</i>)
TA	liiklushoiatus (<i>traffic advisory</i>)
TAC	lennuvälja lähenemiskaart (<i>terminal approach chart</i>)
TAFS	lennuvälja prognoosid (<i>aerodrome forecasts</i>)
TAS	tegelik õhkkiirus (<i>true airspeed</i>)
TAWS	reljeefi jälgimise ja hoiatussüsteem (<i>terrain awareness warning system</i>)
TCAS	liiklusohust hoiatamise ja kokkupõrke vältimise süsteem (<i>traffic alert and collision avoidance system</i>)
TCCA	Kanada transpordiministeeriumi tsiviillennundusamet (<i>Transport Canada Civil Aviation</i>)
TDP	stardi otsusepunkt (<i>take-off decision point</i>)
TDZ	puuteala (<i>touchdown zone</i>)
THR	lävi (<i>threshold</i>)
TODA	olemasolev stardidistants (<i>take-off distance available</i>)
TORA	olemasolev hoovõtudistants (<i>take-off run available</i>)
TRI	tüübipädevuse instruktor (<i>type rating instructor</i>)
TSE	süsteemi koguviga (<i>total system error</i>)
TVE	vertikaalne koguviga (<i>total vertical error</i>)
TWIP	lennuvälja ilmateave pilootidele (<i>terminal weather information for pilots</i>)
UMS	seadmete töö jälgimise ja arvestamise süsteem (<i>usage monitoring system</i>)
UTC	koordineeritud maailmaaeg (<i>coordinated universal time</i>)
UTR	keha ülaosa kinnitussüsteem (<i>upper torso restraint</i>)
V _{AT}	indikaatorkiirus lävel (<i>indicated airspeed at threshold</i>)

VDF	ülikõrgsagedusega peilimisseade (<i>VHF direction finder</i>)
VFR	visuaallennureeglid (<i>visual flight rules</i>)
VHF	ülikõrgsagedus (<i>very high frequency</i>)
VIS	nähtavus (<i>visibility</i>)
VMC	visuaallennuilm (<i>visual meteorological conditions</i>)
V_{MO}	maksimaalne lennukiirus (<i>maximum operating speed</i>)
VNAV	vertikaalnavigatsioon (<i>vertical navigation</i>)
VOR	VHF-ringsuunaline raadiomajakas (<i>VHF omnidirectional radio range</i>)
V_{S1G}	1 g varisemiskiirus (<i>1 g stall speed</i>)
V_{SO}	varisemiskiirus (<i>stalling speed</i>)
V_Y	parimat tõusukiirust võimaldav kiirus (<i>best rate of climb speed</i>)
WAC	maailma lennukaart (<i>world aeronautical chart</i>)
WXR	meteoroloogiline radar (<i>weather radar</i>)
ZFT	lennuajata (<i>zero flight time</i>)
ZFTT	koolitus lennu täisimitaatoril (<i>zero flight time training</i>)