EUROOPA LENNUNDUSOHUTUSAMETI

ARVAMUS NR 04/2011,

1. juuni 2011,

komisjoni määruse kohta, millega kehtestatakse lennutegevuse rakenduseeskirjad

„Lennutegevus – OPS"

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

Sisukord

Lühikokkuvõte 4

Sissejuhatus 5

I. Üldist 5

II. Arvamuse ulatus 5

III. Konsultatsioonid 6

IV. Eeskirjade numeratsioon 7

Lennutegevuse üldmäärus 9

I. Reguleerimisala 9

II. Ülevaade reageeringutest 9

III. Selgitused 9

I lisa – Mõisted 14

I Reguleerimisala 14

II. Ülevaade reageeringutest 14

III. Ülevaade erinevustest 14

IV. Selgitused 16

II lisa – ARO-osa 18

I. Üldist 18

II. Konsultatsioonid 21

III. Reguleerimisala ja kohaldatavus 23

IV. Ülevaade erinevustest 40

V. Kavandatavate eeskirjade koostamise ülesannete loend 42

III lisa – ORO-osa 44

I. Üldist 44

II. Konsultatsioonid 44

III. Reguleerimisala ja kohaldatavus 46

IV. Ülevaade erinevustest 66

V. Kavandatavate eeskirjade koostamise ülesannete loend 80

IV lisa – CAT(A,H)-osa 81

I. Reguleerimisala 81

II. Ülevaade reageeringutest 83

III. Ülevaade erinevustest 83

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

IV. Kavandatavate eeskirjade koostamise ülesannete loend 90
V. CAT.GEN: A-alajagu – Üldnõuded 93
VI. CAT.OP: B-alajagu – Käitamisprotseduurid 94
VII. CAT.POL: C-alajagu – Õhusõiduki suutlikkus ja käitamispiirangud..... 97
VIII: CAT.IDE: D-alajagu – Instrumendid, andmed, seadmed 101

V lisa – SPA-osa..... 104

I. Reguleerimisala 104
II. Ülevaade reageeringutest 106
III. Ülevaade erinevustest 106
IV. Kavandatavate eeskirjade koostamise ülesannete loend 106
V. SPA.GEN: A-alajagu – Üldnõuded 107
VI. SPA.PBN: B-alajagu – Lennud sooritusel põhineva navigatsiooniga (PBN) 108
VII. SPA.MNPS: C-alajagu – Navigatsiooni miinimumnõuetega (MNPS) lennud.....109
VIII. SPA.RVSM: D-alajagu – Lennutegevus vähendatud kõrgushajutusmiinimumiga (RVSM) õhuruumis 109
IX. SPA.LVO: E-alajagu – Lennud halva nähtavusega (LVO) 110
X. SPA.ETOPS: F-alajagu – Kahemootoriliste lennukite suurendatud käitamisulatusega lennud (ETOPS).....111
XI: SPA.DG: G-alajagu – Ohtlike kaupade vedu 112
XII. SPA.NVIS: H-alajagu – Kopterite öönägemissüsteemidega lennud 112
XIII. SPA.HHO: I-alajagu – Kopterite ripplastiga lennud.....113
XIV. SPA.HEMS: J-alajagu – Kopterite kiirabilennud 115

CAT-OSAS JA SPA-OSAS KASUTATUD AKRONÜÜMID/LÜHENDID..... 118

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

Lühikokkuvõte

Käesolev arvamus sisaldab järgmisi dokumente:

- lennutegevuse üldmäärus;
- I lisa – II–VIII lisas kasutatud mõisted;
- II lisa – ARO-osa, lennutegevusega seotud nõuded asutustele;
- III lisa – ORO-osa, ärilise lennutranspordi käitajate ja keerukate mootorõhusõidukite mitteäriliste käitajatega seotud nõuded organisatsioonidele;
- IV lisa – CAT(A,H)-osa, lennukite ja kopteritega toimuva ärilise lennutranspordiga seotud tehnilised nõuded;
- V lisa – SPA-osa, erilubadega lennutegevusega seotud nõuded.

Vastavalt haldusnõukogu ja Euroopa Komisjoni ühiselt kehtestatud põhimõtetele võetakse ameti ettepanekuga üle EU-OPS ja JAR-OPS 3 sisu ning viiakse nõuded võimalusel vastavusse ICAO 6. lisa I osa ja III osa 1. ja 2. jaotise standardite ja soovituslike tavadega (SARP).

Nõuete väljatöötamisel lähtuti järgmistest eesmärkidest:

- hoida kõrget ohutuse taset;
- tagada võimalusel eeskirjade proportsionaalsus;
- tagada käitajatele ja asutustele paindlikkus ja efektiivsus.

Arvamusele eelnes ulatuslik konsulteerimisprotsess, milles osalesid asutused, liidud, käitajad ja lennundusekspertid.

Määruse ülejäänud lisasid (VI lisa – NCC-osa, VII lisa – NCO-osa ja VIII lisa – SPO-osa) käsitlev arvamus avaldatakse hiljem.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

Sissejuhatus

I. Üldist

1. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 216/20081 (edaspidi „algmäärus"), nagu seda on muudetud määrusega (EÜ) nr 1108/2009,2 kehtestatakse tsiviillennunduse üldiste tehniliste nõuete ja haldusmenetluste määratlemise ja rakendamise asjakohane ja terviklik raamistik.

2. Käesoleva arvamuse eesmärk on abistada Euroopa Komisjoni lennutegevuse rakenduseeskirjade koostamisel.

3. Arvamus on vastu võetud Euroopa Lennundusohutusameti (amet) haldusnõukogu määratletud menetluse[3] kohaselt kooskõlas algmääruse artikli 19 sätetega.

II. Arvamuse ulatus

4. Arvamus koosneb järgmistest dokumentidest:

   - lennutegevuse üldmäärus;
   - I lisa – II–VIII lisas kasutatud mõisted;
   - II lisa – ARO-osa, lennutegevusega seotud nõuded asutustele;
   - III lisa – ORO-osa, ärilise lennutranspordi käitajate ja keerukate mootorõhusõidukite mitteäriliste käitajatega seotud nõuded organisatsioonidele;
   - IV lisa – CAT(A,H)-osa, lennukite ja kopteritega toimuva ärilise lennutranspordiga seotud tehnilised nõuded;
   - V lisa – SPA-osa, erilubadega lennutegevusega seotud nõuded.

5. Arvamus ei sisalda

   - nõudeid ärilisele lennutegevusele purilennukite ja õhupallidega ning sama lähte- ja sihtpunktiga lendudele III lisa CAT-osa lennukite ja kopteritega;
   - VI lisa – NCC-osa, keerukate mootorõhusõidukite mitteäriliste lendudega seotud tehnilisi nõudeid;
   - VII lisa – NCO-osa, muude kui keerukate mootorõhusõidukite mitteäriliste lendudega seotud tehnilisi nõudeid;

---

1 Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 216/2008, 20. veebruar 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 määrus (EÜ) nr 1108/2009, 21. oktoober 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 juhismaterjali väljastamise korra kohta (eeskirjade koostamise kord). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

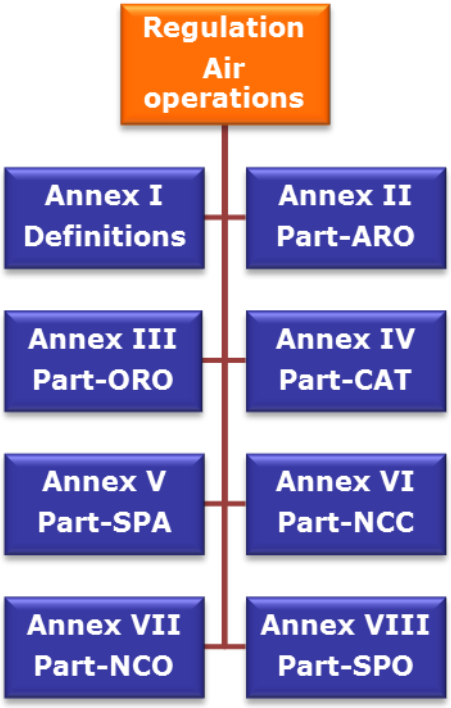
TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

- VIII lisa – SPO-osa, ärilise ja mitteärilise erilubadega lennutegevusega seotud tehnilisi nõudeid;
- eespool loetletud lennutegevusega seonduvaid lennutegevuse üldmääruse sätteid.

Ülejäänud nõuete kohta avaldatakse arvamus hiljem.

6. Käesoleva arvamuse dokumendid põhinevad muudetud eeskirjastruktuuril, mille Euroopa Komisjon ja amet esitasid 2011. aasta aprillis. Alljärgnev tabel annab ülevaate lennutegevuse määruse lisadest.

Joonis 1. Lennutegevuse määruse lisad



III. Konsultatsioonid

7. Arvamuse aluseks on
   - NPA 2008-22, mis sisaldab rakenduseeskirjade eelnõusid ning seonduvaid nõuete täitmise vastuvõetavaid viise ja juhismaterjale asutustele ja organisatsioonidele;
   - NPA 2009-02, mis sisaldab lennutegevusega seotud rakenduseeskirjade eelnõusid ning seonduvaid nõuete täitmise vastuvõetavaid viise ja juhismaterjale.

8. NPA 2009-02 avaldati EASA veebilehel (http://www.easa.europa.eu) 30. jaanuaril 2009. Konsultatsiooniperiood lõppes 31. juulil 2009. Ametile laekus kokku 13 775 märkust, millest umbes 8200 puudutasid käesolevas arvamuses sisalduvat.

9. Märkuste kokkuvõtteid, seonduvaid vastuseid kokkuvõtlikele märkustele ning kavandatavate eeskirjade muudetud teksti arutati üksikasjalikult nelja eeskirjade koostamise töörühmaga (RG):

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

- RG01 (CAT), mis keskendub ärilise lennutranspordi eeskirjadele;
- RG02 (SPO), mis keskendub erilendude eeskirjadele;
- RG03 (NCC), mis keskendub keerukate mootorõhusõidukite mitteäriliste lendudega seotud eeskirjadele,
- RG04 (NCO), mis keskendub muude kui keerukate mootorõhusõidukite mitteäriliste lendudega seotud eeskirjadele.

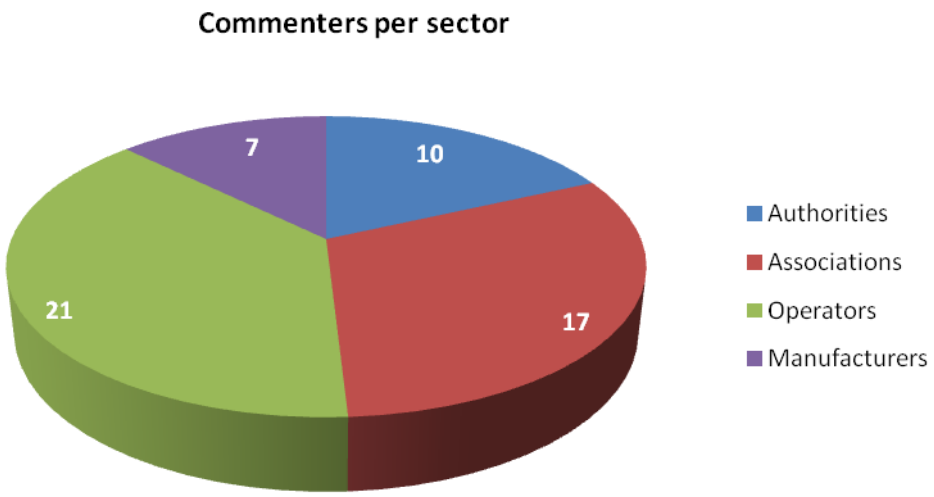
10. CAT-osa märkuste vastusdokumendi teksti vaatas läbi töörühm RG01. SPA-osa märkuste vastusdokumendi teksti vaatasid läbi kõik neli töörühma.

11. Amet korraldas ka mitu kohtumist asutusi, käitajaid ja tootjaid esindavate kopterispetsialistidega, kes andsid nõu kopteritega seotud küsimustes.

12. Pärast ulatuslikke konsultatsioone asutuste, liitude ja käitajatega avaldas amet 25. novembril 2010 OPS I märkuste vastusdokumendi. Reageerimisaeg lõppes 15. veebruaril 2011. Ametile laekus 1009 reageeringut.

13. Alltoodud joonis annab ülevaate märkusi esitanud reageerinutest asutuste, liitude, käitajate ja tootjate kaupa rühmitatuna.

Joonis 2. Ülevaade märkusi esitanud reageerinutest



14. Kõiki reageeringuid on hinnatud, neile on vastatud ning neid on käesoleva arvamuse I, IV ja V lisa koostamisel arvesse võetud.

15. Arvamuse II lisa (ARO-osa) ja III lisa (ORO-osa) nõuetega seonduvate muudatusettepanekute teadete NPA 2008-22b, NPA 2008-22c, NPA 2009-02c, NPA 2009-02d konsulteerimismenetluse üksikasju kirjeldatakse käesoleva seletuskirja vastavates osades.

IV. Eeskirjade numeratsioon

16. Vastavalt ameti eeskirjade koostamise juhendile kasutati juhendmaterjalides järgmist eeskirjade numeratsiooni:

<Osa>.<Alajagu>.<Punkt>.<Number>

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

Selgitus

<Osa>: kohustuslik – kuni neli tähte või numbrit,

näiteks ARO, ORO, CAT, SPA;

<Alajagu>: kohustuslik – kuni neli tähte või numbrit,

näiteks GEN, OP, POL, IDE

<Punkt>: kohustuslik – kuni neli tähte või numbrit,

näiteks MPA, A, H, MAB;

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

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

Lennutegevuse üldmäärus

I. Reguleerimisala

17. Lennutegevuse üldmääruses sätestatakse selle alla kuuluvate osade üldine kohaldatavus ning nähakse ette seniste õiguste kaitse ja loobumisvõimaluste vormis üleminekumeetmed.[4]

II. Ülevaade reageeringutest

18. OPS-üldmäärusele laekunud reageeringud keskendusid FCL-osa üldmäärustega vastavusseviimisele ja kavandatavatele JAR-OPS 3 seniste õiguste kaitse sätetele ning neis taotleti täpsustusi seoses teatavate II lisa õhusõidukite kasutamisega ärilises lennutranspordis ning erilendude mõistega.

III. Selgitused

19. Käesolevas arvamuses avaldatav üldmäärus sisaldab algmääruse artikli 4 lõike 1 punktidele b ja c ning artikli 8 kohaselt nõudeid ELi käitajatele, kes kasutavad ELis või kolmandates riikides registreeritud õhusõidukeid, ning kõnealuste õhusõidukite käitamises osalevatele töötajatele.

20. Samuti sätestatakse selles ametile ja pädevatele asutustele nõuded seoses lennutegevusega, sealhulgas teise riigi ohutusjärelevalve aluste käitajate õhusõidukite seisuplatsil kontrollimisega vastavalt algmääruse artiklile 10.

21. Artikkel 2 sisaldab üldmääruses kasutatavate mõistete määratlusi. Ärilise lennutranspordi määratlus on võetud ICAO 6. lisast ning algmääruse artikli 3 punktis I sisalduva ärilise lennutegevuse määratluse arvessevõtmiseks on seda pisut muudetud. Rõhutatakse, et ärilise lennutegevuse mõiste on laiem kui ärilise lennutranspordi mõiste. Erilendude määratlust täiendatakse veelgi tulevases SPO-osas esitatava mittetäieliku eriteenuste ja eritööde loendiga. Lisaks sätestatakse artikli 6 lõikes 6 erilendudel lubatud isikute piirarv õhusõiduki pardal, et eristada ärilise lennutranspordi lennud selgelt muudest ärilistest lendudest, mis ei ole ärilise lennutranspordi lennud.

22. Üldmäärus sisaldab ka kahte liikmesriikidele adresseeritud artiklit. Artikliga 3 on ette nähtud, et liikmesriigid ja amet kehtestavad kõrge ohutustaseme säilitamisele suunatud lennundusohutuskavad. Samuti on selles kirjeldatud liikmesriikide ohutuskavade kooskõlastamise vajadust, kuna lennundusohutust peavad edaspidi haldama EASA riigid ühiselt. Eelkõige ei võimalda Euroopa Liidu olemasolev pädevuste jaotuse süsteem rakendada ohutuskava liikmesriigis eraldi. Tulevikus koostatakse uusi lisamaterjale ICAO riikliku ohutusprogrammi nõuete tõhusamaks ühiseks Euroopa raamistikus rakendamiseks. Materjali aluseks saab Euroopa Lennundusohutuse Nõuandekomitee (EASAC) koordineeritav töö, eelkõige seoses Euroopa Lennundusohutuse programmi (EASP) käsiraamatuga.

---

[4] Loobumine on üleminekumeede, millega liikmesriigil on õigus konkreetse sätte rakendamiskuupäeva õigusaktiga ette nähtud konkreetse tähtaja piires edasi lükata.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

23. Artiklis 4 on esitatud järelevalvevõimekusega seotud nõuded. Need sätted vastavad täielikult asjaomastele ICAO ohutusjärelevalve süsteemi kriitilise tähtsusega elementidele ning annavad liikmesriikidele lisaks õiguse tagada järelevalvetöötajatele sertifitseerimis- ja järelevalveülesannete täitmiseks vajalikud volitused ning huvide konflikti vältimine.

24. Artiklid 3 ja 4 avaldati juba lennunduspersonali üldmäärust käsitlevas arvamuses 03-11. EASA komiteega peetud kõnelustest tulenevad muudatused vastavas tekstis on juba lisatud.

25. Seisuplatsil kontrollimist käsitlev artikkel 5 sisaldab üleminekusätet minimaalse aastakvoodi kohta, mille proportsionaalsel kohandamisel määruse aprillikuise jõustumiskuupäevaga on 2012. aasta kvoodiks 65%.

26. Artikliga 6 nähakse ette lisade reguleerimisala ja kohaldatavus järgmiselt.

Lisa	**Kohaldatavus**	**Üldmääruse artikkel**
II lisa – ARO-osa	Nõuded asutustele, sealhulgas kontroll seisuplatsil	Artikkel 1, lõige 1 ja 5
III lisa – ORO-osa IV lisa – CAT-osa	Ärilise lennutranspordi lennud lennukite ja kopteritega, välja arvatud sama lähte- ja sihtpunktiga lennud	Artikkel 1 lõige 2 ja artikkel 6 lõige 1
V lisa – SPA-osa	Kõik lennud lennukite, kopterite, õhupallide ja purilennukitega	Artikkel 6 lõige 3

27. Artikli 6 lõikega 4 jäetakse kuni seonduvate eeskirjade koostamise lõpliku viimistlemiseni määruse reguleerimisalast välja teatavad lennukikategooriad ja lennuliigid. Need on

    - teatavad II lisa õhusõidukid, kui neid kasutatakse ärilises lennutranspordis. Neid tuleks käitada vastavalt EU-OPSi kohaselt vastu võetud komisjoni otsuse tingimustele;
    - õhulaevad, kopterlennukid, trossiga kinnitatud õhupallid ja mehitamata lennusüsteemid;
    - projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide lennud seoses nimetatud tegevustega.

28. ORO-osa ja CAT-osa kohaldamisalast on esialgu välja jäetud sama algus- ja sihtpunktiga ärilise lennutranspordi lennud lennukite ja kopteritega (artikli 6 lõige 2) ning ärilise lennutranspordi lennud õhupallide ja purilennukitega. Neid käsitlevad rakenduseeskirjad avaldatakse hiljem ning üldmäärust muudetakse vastavalt.

29. Samuti on esialgu ORO-osa kohaldamisalast välja jäetud ärilised lennud, mis ei ole ärilise lennutranspordi lennud, ning mitteärilised lennud keerukate mootorõhusõidukitega. Üldmäärust muudetakse pärast NCC-osa, NCO-osa ja SPO-osa ilmumist koos seonduvate ameti arvamustega.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

30. Mitmes reageeringus taotleti täpsustust teatavate II lisa õhusõidukitega toimuva ärilise lennutegevuse kohta vastavalt algmääruse artikli 8 lõike 5 punktile g. Esitatud on järgmine Euroopa Komisjoniga kooskõlastatud täpsustus:

31. Määruse 3922/91[5] artikli 8 lõike 3 alusel tehtud komisjoni otsused võivad pärast määruse (EMÜ) nr 3922/91 III lisa kehtetuks tunnistamist kehtima jääda, juhul kui kehtimajäämine on rakenduseeskirjades selgesõnaliselt märgitud. Eelkõige jääb üleminekumeetmena jõusse komisjoni 14.10.2009 otsus K(2009) 7633.[6] Otsus on kõikidele liikmesriikidele teatavaks tehtud ning kättesaadav internetis.

32. Euroopa Komisjoni otsus puudutab teatavaid käitajaid, II lisa õhusõidukite tüüpe, tõendamist ja tingimusi. Kui mõni nimetatud käitaja soovib kasutada mõnd muud tüüpi II lisa õhusõidukit, tuleks Euroopa Komisjonile esitada uus ohutushinnang ning eranditaotlus. Kavandatav üldmäärus sisaldab sätteid, milles selgitatakse täpsemalt, kuidas liikmesriik peaks tegutsema muudatuste korral kõnealuse komisjoni otsusega kinnitatud lennutegevuses.

33. Kõikidel liikmesriikidel on õigus kohaldada komisjoni otsust K(2009) 7633 selles sama liiki õhusõidukite jaoks sätestatud samadel tingimustel. Komisjoni otsuse K(2009) 7633 alla võivad kuuluda ka kõik edaspidised load, mille samadel tingimustel ja samal eesmärgil annavad teised liikmesriigid.

34. Komisjoni otsusest õigesti ja ühetaoliselt arusaamise tagamiseks selgitatakse üldmääruses, et iga liikmesriik, mis soovib juba tehtud erandit kasutada, peab enne selle rakendamist teatama oma kavatsusest Euroopa Komisjonile. See võimaldab Euroopa Komisjonil hinnata, kas kavandatav erand täidab komisjoni otsuse tingimusi ja vastab sellega seoses koostatud ohutushinnangule. Muul juhul nõutakse uut erandit, mis on kooskõlas algmääruse artikli 14 lõikega 6.

35. Artikli 7 lõige 1 sisaldab varasemate õiguste kaitse sätteid EU-OPSi kohaselt välja antud lennuettevõtja sertifikaatide kohta. Juhtimissüsteemi, koolitusprogrammide, protseduuride ja käsiraamatute vajaduse korral kohandamiseks on kavandatud kaheaastane tähtaeg. Kuna kavandatavad rakenduseeskirjad sisaldavad lennuettevõtja sertifikaadi uut hiljutise ICAO muudatuse kohast vormingut, on ette nähtud kaheaastane tähtaeg lennuettevõtja sertifikaadi vahetamiseks uues vormingus lennuettevõtja sertifikaadi vastu.

36. Artikli 7 lõiked 3–6 sisaldavad muutmise erisätteid ärilise lennutegevuse kopterilendude kohta. Ettepaneku kohaselt muudetakse siseriiklikud kopterite lennuettevõtja sertifikaadid rakenduseeskirjadele vastavateks lennuettevõtja sertifikaatideks kahe aasta jooksul. Liikmesriigid koostavad ühe aasta jooksul alates määruse kohaldamise alguskuupäevast muutmisaruande. Aruanne peab sisaldama lennuettevõtja sertifikaadi väljaandmise aluseks olnud siseriiklike nõuete kirjeldusi ja ettevõtjale antud õiguste ulatust, viitama, millised ORO-osa, CAT-osa ja SPA-osa nõuded loetakse täidetuks, mis piirangud tuleb

---

[5] Nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91, 16. detsember 1991, tehniliste nõuete ja haldusprotseduuride kooskõlastamise kohta tsiviillennunduses. EÜT L 373, 31.12.1991, lk 4.

[6] Komisjoni otsus C(2009) 7633, 14.10.2009, millega lubatakse Austrial, Saksamaal, Ühendkuningriigil ja Maltal anda välja lennuettevõtja sertifikaate erandina nõukogu määrusest (EMÜ) nr 3922/1991 tehniliste nõuete ja haldusprotseduuride kooskõlastamise kohta tsiviillennunduses.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

rakendusseeskirjadele vastavale lennuettevõtja sertifikaadile lisada ning mis nõuded peab ettevõtja neist piirangutest vabanemiseks täitma.

37. Artiklis 8 sätestatakse, et kuni vastavate rakenduseeskirjade vastuvõtmiseni jäävad kehtima EU-OPSi alajagu Q ning liikmesriikide poolt määruse (EMÜ) nr 3922/91 artikli 8 lõike 4 kohaselt vastu võetud sätted.

38. Artikliga 9 määratakse seniste õiguste kaitse olemasolevatele minimaalvarustuse loeteludele, mis võivad mitte põhineda osa 21 kohaselt kehtestatud minimaalvarustuse põhiloetelul. Sellise minimaalvarustuse loetelu edasised muudatused peavad vastama seniste õiguste kaitsest tulenevalt kohaldatavale või osa 21 kohaselt kehtestatud minimaalvarustuse põhiloetelule.

39. Artikkel 10 käsitleb lennumeeskonna liikmete ja salongitöötajate koolitusega seotud elemente, mis tulenevad kohustuslikest käitussobivuse andmetest. Ehkki käitajale antakse asjakohaste koolitusprogrammide kohandamiseks kaheaastane tähtaeg (artikli 7 lõike 1 punkt b), on meeskonnaliikmete koolituse läbiviimise võimaldamiseks vajalik üleminekusäte. Ettepanekus võetakse arvesse käitajate koolitustsükleid.

40. Artikkel 11 sisaldab jõustumis- ja loobumissätteid. Algmääruse artiklis 70 märgitud rakenduseeskirjade hiliseim kohaldamiskuupäev piiritleb üleminekuperioodi ning sätestab, et rakenduseeskirjad kohaldatakse hiljemalt alates 8. aprillist 2012. Kui üleminekuperiood kestab üle 8. aprilli 2012, valiti Euroopa Komisjoni taotlusel selle kohaldamiseks loobumiste meetod.

41. Lõike 2 punkt a pakub asutustele juhtimissüsteemi osadega seotud loobumisvõimaluse. Samalaadselt käitajatega vajavad asutused aega oma juhtimissüsteemi, protseduuride ja käsiraamatute kohandamiseks. Ettepanekus nähakse ette ühe aastane loobumisaeg ning võetakse arvesse EASA komitee varasemaid arutelusid asjaomaste lennunduspersonaliga seotud asutuste nõuete üle.

42. Kopterikäitajatele ärilise lennutranspordi lendudel on eespool kirjeldatud lennuettevõtja sertifikaadi muutmiseks ette nähtud kaheaastane loobumisaeg.

43. SPA-osa sisaldab erilube kõikidele käitajatele, välja arvatud kopterite kiirabilendude (HEMS), kopterite ripplastiga lendude (HHO), öönägemissüsteemiga (NVIS) lendude ja kahemootoriliste lennukite suurendatud käitamisulatusega lendude (ETOPS) load, mille saavad üksnes lennuettevõtja sertifikaadi omanikud. Ärilise lennutranspordi lendudele lennukite ja kopteritega kohaldatakse eespool kirjeldatud seniste õiguste kaitse ja üleminekupõhimõtteid. Ärilise lennutranspordi lendudele õhupallide ja purilennukitega kavandatakse kolmeaastast üleminekuperioodi, ehkki ohtlike kaupade veo eriluba taotlevad nad harva. Sama ajavahemik on ette nähtud erilendudele. Mitteärilistele tavalendudele on ette nähtud kaheaastane üleminekuperiood.

44. Ülevaate loobumisvõimalustest annab alljärgnev tabel.

Lennutegevus	**Osa**	**Õhusõidukid**	**Loobumisvõimalus**
Äriline lennutransport, v.a sama lähte- ja sihtpunktiga	ORO-osa CAT-osa	Lennukid	puudub

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

Lennutegevus	Osa	Õhusõidukid	Loobumisvõimalus
lennud	SPA-osa		
	ORO-osa CAT-osa SPA-osa	Kopterid	2 aastat
Äriline lennutransport, sama lähte- ja sihtpunktiga lennud	ORO-osa CAT-osa	Lennukid Kopterid	Veel ei kohaldata; määratakse hiljem
	SPA-osa	Lennukid Kopterid	3 aastat
Äriline lennutransport õhupallide ja purilennukitega	ORO-osa CAT-osa	Õhupallid Purilennukid	Veel ei kohaldata; määratakse hiljem
	SPA-osa	Õhupallid Purilennukid	3 aastat
Erilennud	ORO-osa* SPO-osa	Lennukid Kopterid Õhupallid Purilennukid	Veel ei kohaldata; määratakse hiljem
	SPA-osa	Lennukid Kopterid Õhupallid Purilennukid	3 aastat
Mitteärilised lennud keerukate mootorõhusõidukitega	ORO-osa NCC-osa	Lennukid Kopterid	Veel ei kohaldata; määratakse hiljem
	SPA-osa	Lennukid Kopterid	2 aastat
Mitteärilised lennud muude kui keerukate mootorõhusõidukitega	NCO-osa	Lennukid Kopterid Õhupallid Purilennukid	Veel ei kohaldata; määratakse hiljem
	SPA-osa	Lennukid Kopterid Õhupallid Purilennukid	2 aastat

*Kohaldatakse ärilisele tegevusele, v.a äriline lennutransport, ning mitteärilistele erilendudele keerukate mootorõhusõidukitega

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

I lisa – Mõisted

I Reguleerimisala

45. I lisa sisaldab määruse II–VIII lisas kasutatud mõistete määratlusi.

II. Ülevaade reageeringutest

46. I lisa kohta laekus 53 reageeringut 18 märkuste esitajalt (riiklike lennuametite esindajad, ettevõtjate liidud, tootjad, lennufirmad, lennuväljade liit ja üks füüsiline isik). I lisa mõistete kogu üldiselt toetati, kuid jaotamist rakenduseeskirjadeks, täitmise vastuvõetavateks viisideks ja juhendmaterjalideks mitte. Enim märkusi pälvis „suurima lubatud reisijakohtade arvu" mõiste, mille puhul kõik taotlesid EU-OPS/JAR-OPS 3 määratluse mõtte ülevõtmist. Ülejäänud märkused jagunesid 30 mõiste vahel, kus soovitati teha keelelisi parandusi, selgust ja eeskirjadele vastavust parandavaid muudatusi ning viia mõisted vastavusse EU-OPSi, JAR-OPS 3, sertifitseerimistingimuste määratluste või ICAO 6. lisaga.

III. Ülevaade erinevustest

Erinevused võrreldes EU-OPSi / JAR-OPS 3-ga

47. Enamik mõisteid vastab EU-OPSi ja JAR-OPS 3 määratlustele. I lisas on esitatud rohkem kui ühes rakenduseeskirjas kasutatavate mõistete määratlus. On tehtud keelelisi pisimuudatusi, et selgelt ära näidata konkreetsete mõistete kohaldatavus konkreetse õhusõidukitüübi või lennutegevuse liigi suhtes ning tagada vastavus koostamise suunistele. Täiendavaid muudatusi tehti järgmistesse mõistetesse:

- märkuste vastusdokumendis esitati „marsruudil asuv 3% varulennuväli" EU-OPSi „marsruudil tankimise varulennuvälja" mõiste asemel – 3% kütuse erivaru nõue sisaldub CAT.OP.MPA.150 kütusepoliitika täitmise vastuvõetavates viisides;
- „sobiv lennuväli": EU-OPSi määratluses kirjeldati nõudeid sellisele lennuväljale ning esitati sellisel lennuväljal nõutavate kõrvalteenuste mittetäielik loend. Sidusrühmade tagasisidest ilmnes, et EU-OPSi määratluse vajalike kõrvalteenuste loendit on NCC-osa ja NCO-osa kohaselt käitatavate õhusõidukite puhul raske järgida, ehkki osa sidusrühmi taotles ärilise lennutranspordi kohta EU-OPSi määratluse täielikku ülevõtmist. Kõnealuse proportsionaalsusprobleemi lahendamiseks otsustas amet võtta vajalike kõrvalteenuste loendi üle CAT-osa vastavasse rakenduseeskirja. Nii on säilitatud EU-OPSi kogu mõte ärilise lennutranspordi kohta;
- „I kategooria (CAT I) lähenemismanööver" hõlmab GNSS/SBASi (satelliidipõhise korrektuuriga satelliitnavigatsioonisüsteemi), täpsustamaks, et manöövreid vertikaalse juhendamisvõimekusega kursimajaka järgi (LPV) otsusekõrgusel alla 250 jala (kuid mitte alla 200 jala) käsitatakse I kategooria manöövritena;

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

- „ülemaailmsel satelliitnavigatsioonisüsteemil põhinev maandumissüsteem" on ümber nimetatud „maapealse tugijaamaga satelliitmaandumissüsteemiks" (GLS) ning seda on korrigeeritud ICAO PANS ATMi ja PANS ABCga vastavusseviimiseks;
- „kopteriväljak": amet leiab, et see mõiste on hõlmatud „lennuvälja" (algmääruses antud määratlus) ning „käitamiskoha" mõistetega ning uude määrusse ei ole seda üle võetud;
- „kehtivusaeg" (HoT): määratlus on märkuste vastusdokumendiga võrreldes muutmata ning kooskõlas ICAO 14. lisaga;
- EU-OPSi / JAR-OPS 3 mõiste „suurim lubatud reisijakohtade arv" asemel on võetud kasutusele mõiste „suurim käitatav reisijakohtade arv" (MOPSC). Sidusrühmadelt saadud tagasisidest ilmnes, et EU-OPSi suurimat lubatud reisijakohtade arvu käsitatakse käitamise heakskiiduna, mida muudatusettepaneku teate ja märkuste vastusdokumendi suurima reisijakohtade arvu määratlused ei kajasta. Seepärast koostas amet neid reageeringuid silmas pidades uue määratluse „suurim käitatav reisijakohtade arv". Suurimal käitatav reisijakohtade arv on selgelt seotud lennutegevusega ning see tuleb sätestada lennutegevuskäsiraamatus. Määratluses selgitatakse ka, et suurim käitatav reisijakohtade arv peaks lähtuma sertifitseerimismenetluses lubatud suurimast reisijakohtade arvust;
- „I standardkategooria" on ümber nimetatud „I kategooria (CAT I) lähenemismanöövriks" ning ümber sõnastatud, et viia see paremini vastavusse EU-OPSi/JAR-OPS 3-ga (keelelise muudatusena on EU-OPSi määratluses kasutatavad akronüümid I lisas täielikult välja kirjutatud).

Erinevused ICAO 6. lisast

48. Ehkki enamik mõisteid vastab ICAOle, kuna määrusega võetakse üle EU-OPS ja JAR-OPS 3, on ICAOga võrreldes mõned erinevused:

- „CAT II, IIIA, IIIB lähenemismanöövrid" vastavad praegu EU-OPSile, kuid eeskirjade koostamise ülesande OPS.083 „SPA.LVO läbivaatus" raames kaalutakse selle vastavusseviimist ICAO 6. lisa viimatise muudatusega;
- „A-/B-kategooria kopter" – lähtudes reageeringutest märkuste vastusdokumendile, on need viidud vastavusse sertifitseerimistingimustes olevate tiivikõhusõidukite A-kategooria ja B-kategooria määratlustega, mida peetakse JAR-OPS 3 mõttele vastavaks. Sidusrühmade tagasisides taotleti ühelt poolt teatud lendude (eelkõige kopterite kiirabilendude) suhtes lihtsustuse laiendamist, et 1. ja 2. suutlikkusklassi lendudel tohiks siiski kasutada koptereid, mis ettenähtud sertifitseerimisspetsifikatsioonidele täielikult ei vasta. Teiselt poolt taotles osa sidusrühmi lihtsustuse tühistamist. Ameti hinnangul ei ole mõistete mõtte muutmine ohutuse seisukohalt õigustatud;
- „varulennuväli marsruudil" (ERA): mõiste on jätkuvalt EU-OPSile vastav ning erineb ICAOst selle poolest, et on seotud mõistega „sobiv lennuväli", ning seda võidakse nõuda planeerimisetapil;

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

- „esiklaasinäitur" (HUD) vastab praegu EU-OPSile ning eeskirjade koostamise ülesande OPS.084 „HUD/EVS" raames kaalutakse selle vastavusseviimist ICAO 6. lisa viimatise muudatusega;
- „kopterite „1. / 2. / 3. suutlikkusklassi lend": märkuste vastusdokumendis selgitati, et need mõisted jäävad vastavaks JAR-OPS 3-le, kuna amet peab neid sobivamaks. Märkuste vastusdokumendile nende kohta reageeringuid ei laekunud ning rohkem muudatusi ei tehtud. ICAO määratluse kohaselt tuleb 1. suutlikkusklassis ühe mittetöötava mootoriga suutlikkust hinnata enne stardi otsusepunkti (TDP) või pärast maandumise otsusepunkti (LDP). I lisasse valitud mõiste ei määratle selgelt, mis punktis tuleks suutlikkust hinnata, ehkki rakendusseeskirjades on märgitud, et see peab toimuma hiljemalt stardi otsusepunktis (CAT.POL.H.205) või hiljemalt maandumise otsusepunktis (CAT.POL.H.220). Valitud määratluses eristatakse erinevalt ICAO määratlusest 3. suutlikkusklassis mitmemootorilisi ja ühemootorilisi koptereid;
- „raja katte olukord" on samuti vastavuses EU-OPSiga ning mõisted vaadatakse ICAO 6. lisa viimatiste muudatustega vastavusseviimiseks läbi eeskirjade koostamise ülesande OPS.005 „OPSi rakenduseeskirjade esimene redaktsiooniline läbivaatus" raames, mille algusajaks on kavandatud 2013. aasta. See võimaldab sidusrühmadel tagasisidet anda.

IV. Selgitused

49. Kuna eelnõu koostamispõhimõtteks oli võtta eelkõige üle EU-OPS ja JAR-OPS 3, on see kaasa toonud mõned (eespool loetletud) erinevused ICAO 6. lisast. Mõne mõiste puhul on EU-OPSi ja/või JAR-OPS 3 määratlus jagatud I lisa põhimääratluseks ning juhendmaterjalides ja/või täitmise vastuvõetavates viisides esitatavaks materjaliks. Seetõttu on koostatud järgmised juhendmaterjalid: maandumissüsteemi esiklaasinäitur, maandumiseks sobimatu ala, avamerelennud, öönägemissüsteem ja V_1, mis sisaldavad eri tõlgendamisvõimalustega või ainult illustreerivat teavet, mis seetõttu põhimääratlusse ei sobi. EU-OPSi/JAR-OPS 3 mõistete jagamise teine eesmärk oli seotud proportsionaalsusega, et tagada üksikute oluliste mõistete kohaldatavus erinevatele osadele. Eespool on kirjeldatud „sobiva lennuvälja" juhtumit.

50. Osa sidusrühmi taotles I lisa nõuete täitmise vastuvõetavates viisides sisalduvate mõistete esitamist lisas eneses. Amet on siiski seisukohal, et I lisa nõuete täitmise vastuvõetavad viisid on sobiv koht mõistetele, mida kasutatakse muudes nõuete täitmise vastuvõetavates viisides või juhendmaterjalides, kuid mitte otse rakenduseeskirjades, ning I lisa nõuete täitmise vastuvõetavad viisid lisatakse otsusele. Pärast eeskirjastruktuuri muudatusi ning asutuste ja organisatsioonide nõuete sissetoomist käesolevasse määrusse lisati määruse I lisale mõned varem AR-osa ja OR-osa märkuste vastusdokumendis avaldatud mõisted: nõuete täitmise aktsepteeritud meetodid, nõuete täitmise alternatiivsed meetodid, koodijagamine, kuivrendileping, lennutreeningseade (FSTD), lennukeeld, lennutegevusse juhtimine, peamine äritegevuse koht, seisuplatsil õhusõiduki kontrollide prioriseerimine, õhusõiduki kontroll seisuplatsil, käitamisvälp ja märgrendileping. Need mõisted on sidusrühmade poolt AR-osa ja OR-osa

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

muudatusettepaneku teate ja märkuste vastusdokumendi etappidel juba läbi vaadatud.

51. Vastuseks OPS I märkuste vastusdokumendile laekunud konkreetsetele reageeringutele muudeti mõnesid määratlusi:

- „jäätõrje" ja „jää eemaldamise" kohta on selgelt määratletud, et need on maapealsed toimingud ning jäätõrjet kohaldatakse lennukitele;
- „täiustatud vaatlussüsteemi" (EVS) on redigeeritud, et viia see vastavusse ICAO 6. lisa 34. muudatusega – tegemist on pelgalt redaktsioonilise muudatusega.

52. Lisaks on üldmäärusse üle viidud „ärilise lennutranspordi" mõiste, mis on käesoleva määruse eri lisade reguleerimisalast arusaamisel võtmetähtsusega.

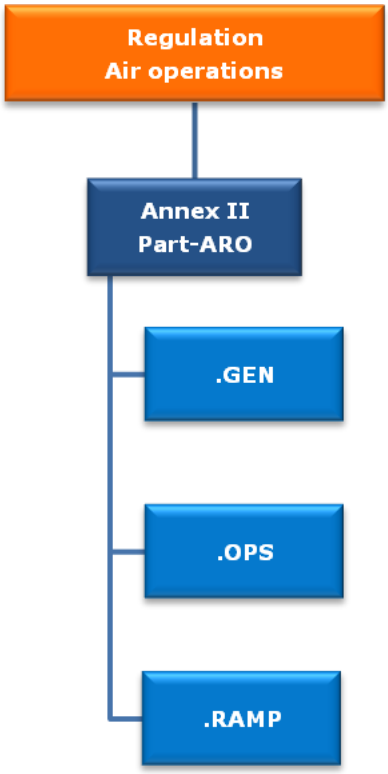
TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

II lisa – ARO-osa

I. Üldist

53. Käesoleva arvamuse ARO-osa koosneb järgmisest kolmest alajaost:

- ARO-osa GEN-alajagu, üldnõuded;
- ARO-osa OPS-alajagu, lennutegevusega seotud erinõuded;
- ARO-osa RAMP-alajagu, nõuded seoses teise riigi ametliku järelevalve alla kuuluvate ettevõtjate õhusõidukite kontrolliga seisuplatsil.
- Joonis 3. II lisa – ARO-osa



54. Arvamuses esitatud tekst kajastab muudatusi, mis tehti avaliku konsulteerimise tulemusena ameti algsetesse ettepanekutesse (NPA 2008-22b ja NPA 2009-02d), ning mõningaid muudatusi, mis põhinevad märkuste vastusdokumendi reageeringute läbivaatusel. ARO-osa GEN-alajagu on vastab enamasti ARA-osa (nõuded asutustele seoses õhusõiduki meeskonnaga) GEN-alajaole. Sätted käitajatele, kes peavad tegevust deklareerima, on asjakohased üksnes lennutegevuse seisukohalt ning neid õhusõiduki meeskonna määruse eelnõu (ARA-osa) ei sisalda. Eeskirjade viiteid on muudetud vastavalt eeskirjade struktuuri muutmise otsuse järel esitatud nimetamissüsteemi projektile:

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

a. varasemad AR-osa sätted on nüüd „ARO-osa" sätted („O"-täht tähistab lennutegevust (*operations*) vastandina „A"-tähele lühendis ARA, mis tähistab õhusõiduki meeskonda (*aircrew*));

b. endine AR.GENi IV jaotis sisaldub nüüd eraldi alajaos „ARO.RAMP";

c. endise alajao AR.OPS uus nimetus on „ARO.OPS".

Eeskirjade numbrid (viimased kolm numbrit) on muutmata, välja arvatud ARO-osa RAMP-alajaos.

55. Alljärgnevas tabelis on määrustele vastamise dokumendi ja käesoleva arvamuse eeskirjade viiteid arvamuse järjestuses.

Eeskirja viide vastusdokumendis	**Eeskirja nimetus vastusdokumendis**	**Eeskirja viide arvamuses**	**Eeskirja nimetus arvamuses**
AR.GEN	**Üldnõuded**	**ARO.GEN**	**ARO-alajagu „Üldnõuded"**
---	---	ARO.GEN.005	Reguleerimisala
AR.GEN.115	Järelevalvedokumendid	ARO.GEN.115	Järelevalvedokumendid
AR.GEN.120	Täitmise viisid	ARO.GEN.120	Täitmise viisid
AR.GEN.125	Ameti teavitamine	ARO.GEN.125	Ameti teavitamine
AR.GEN.135	Viivitamatu reageerimine ohutusprobleemile	ARO.GEN.135	Viivitamatu reageerimine ohutusprobleemile
AR.GEN.200	Juhtimissüsteem	ARO.GEN.200	Juhtimissüsteem
AR.GEN.205	Kvalifitseeritud üksuste kasutamine	ARO.GEN.205	Ülesannete jaotamine
AR.GEN.210	Juhtimissüsteemi muudatused	ARO.GEN.210	Juhtimissüsteemi muudatused
AR.GEN.220	Andmete säilitamine	ARO.GEN.220	Andmete säilitamine
AR.GEN.300	Pidev järelevalve	ARO.GEN.300	Järelevalve
AR.GEN.305	Järelevalveprogramm	ARO.GEN.305	Järelevalveprogramm
AR.GEN.310	Algne sertifitseerimismenetlus – organisatsioonid	ARO.GEN.310	Algne sertifitseerimismenetlus – organisatsioonid
AR.GEN.315	Lubade, pädevuste ja sertifikaatide väljaandmise, pikendamise, taastamise ja muutmise menetlus – isikud	ARO.GEN.315	Lubade, pädevuste ja sertifikaatide väljaandmise, pikendamise, taastamise ja muutmise menetlus – isikud
AR.GEN.330	Muudatused – organisatsioonid	ARO.GEN.330	Muudatused – organisatsioonid
AR.GEN.345	Deklaratsioon – organisatsioonid	ARO.GEN.345	Deklaratsioon – organisatsioonid
AR.GEN.350	Puudused ja parandusmeetmed – organisatsioonid	ARO.GEN.350	Puudused ja parandusmeetmed – organisatsioonid
AR.GEN.355	Jõustamismeetmed - isikud	ARO.GEN.355	Puudused ja jõustamismeetmed – isikud
AR.OPS	**Lennutegevus**	**ARO.OPS**	**ARO-alajagu „Lennutegevus"**

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

Eeskirja viide vastusdokumendis	Eeskirja nimetus vastusdokumendis	Eeskirja viide arvamuses	Eeskirja nimetus arvamuses
AR.OPS.100	Lennuettevõtja sertifikaadi väljaandmine	ARO.OPS.100	Lennuettevõtja sertifikaadi väljaandmine
AR.OPS.105	Koodijagamiskokkulepped	ARO.OPS.105	Koodijagamiskokkulepped
AR.OPS.110	Rendilepingud	ARO.OPS.110	Rendilepingud
AR.OPS.200	Eriloa menetlus	ARO.OPS.200	Eriloa menetlus
AR.OPS.205	Minimaalvarustuse loetelu kinnitamine	ARO.OPS.205	Minimaalvarustuse loetelu kinnitamine
AR.OPS.210	Kohalik piirkond	ARO.OPS.210	Kohaliku piirkonna kindlaksmääramine
---	---	ARO.OPS.215	Loa andmine kopterilendudeks väljaspool tihedalt asustatud ala asuva maandumiseks sobimatu ala kohal
---	---	ARO.OPS.220	Loa andmine kopterilendudeks avalikes huvides kasutatavasse käitamiskohta ja tagasi
---	---	ARO.OPS.225	Loa andmine lendudeks isoleeritud lennuväljale
AR.GEN	**AR.GEN IV jaotis**	**ARO.RAMP**	**ARO-alajagu „Õhusõidukite kontroll seisuplatsil"**
AR.GEN.405	Reguleerimisala	ARO.RAMP.005	Reguleerimisala
AR.GEN.415	Üldist	ARO.RAMP.100	Üldist
AR.GEN.420	Prioriseerimiskriteeriumid	ARO.RAMP.105	Prioriseerimiskriteeriumid
AR.GEN.425	Teabe kogumine	ARO.RAMP.110	Teabe kogumine
AR.GEN.430	Seisuplatsil kontrolli teostavate inspektorite kvalifitseerimine	ARO.RAMP.115	Seisuplatsil kontrolli teostavate inspektorite kvalifitseerimine
---	---	ARO.RAMP.120	Koolitusorganisatsioonide sertifitseerimine
AR.GEN.435	Õhusõidukite seisuplatsil kontrollimise kord	ARO.RAMP.125	Õhusõidukite seisuplatsil kontrollimise kord
AR.GEN.440	Puuduste liigitus	ARO.RAMP.130	Puuduste liigitus
AR.GEN.445	Puudustega seotud järelmeetmed	ARO.RAMP.135	Puudustega seotud järelmeetmed
AR.GEN.450	Õhusõidukile lennukeelu andmine	ARO.RAMP.140	Õhusõidukile lennukeelu andmine
AR.GEN.455	Aruandlus	ARO.RAMP.145	Aruandlus
AR.GEN.460	Ameti koordineerimisülesanded	ARO.RAMP.150	Ameti koordineerimisülesanded
AR.GEN.465	Aastaaruanne	ARO.RAMP.155	Aastaaruanne
AR.GEN.470	Üldsuse teavitamine	ARO.RAMP.160	Üldsuse teavitamine
AR-osa	**Liited**	**ARO-osa**	**Liited**
IV liide	Lennuettevõtja sertifikaat	I liide	Lennuettevõtja sertifikaat
V liide	Käitamistingimused	II liide	Käitamistingimused
VI liide	Erilubade loend	III liide	Erilubade loend
I liide	Aruande tüüpvorm	IV liide	Aruande tüüpvorm

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

Eeskirja viide vastusdokumendis	Eeskirja nimetus vastusdokumendis	Eeskirja viide arvamuses	Eeskirja nimetus arvamuses
II liide	Õhusõiduki seisuplatsil kontrollimise akt	V liide	Õhusõiduki seisuplatsil kontrollimise akt
III liide	Õhusõiduki seisuplatsil kontrollimise aruanne	VI liide	Õhusõiduki seisuplatsil kontrollimise aruanne

Tabel 1. ARO-osa märkuste vastusdokumendi ja arvamuse viidete vastavus

II. Konsultatsioonid

56. NPA 2008-22 avaldati EASA veebilehel (http://www.easa.europa.eu) 31. oktoobril 2008. NPA 2009-02 avaldati 30. jaanuaril 2009. Nimetatud muudatusettepanekute teadete konsulteerimisperioodi pikendati sidusrühmade taotlusel vastavalt eeskirjade koostamise korra[7] artikli 6 lõikele 6, et tagada konsulteerimisperioodide kattuvus esimeste laienduste muudatusettepanekute teadetega.[8] Lõpptähtpäevadeks, 28. maiks 2009 (NPA 2008-22) ja 31. juuliks 2009 (NPA 2009-02) laekus ametile AR-osa ja OR-osa kohta 9405 märkust rohkem kui 400 kommentaatorilt, kelle hulgas oli riikide lennuameteid, kutseorganisatsioone, äriühinguid ja üksikisikuid. Kahe muudatusettepaneku teate kohta esitatud märkuste koguarv oli 18 243.

57. Märkuste läbivaatamisel juhinduti ühisest lähenemisviisist ELi pädevuse laiendamisele, nagu see on ameti ja Euroopa Komisjoni poolt sätestatud ning haldusnõukogu ja EASA komitee poolt kinnitatud.[9]

58. Eeskirjade muudetud tekste arutati põhjalikult NPA 2008-22 ja NPA 2009-02 ekspertrühmades. Ekspertrühmade koosseis põhines algsetel töörühmadel, mis moodustati eeskirjade koostamise ülesanneteks OPS.001 ja FCL.001. Algsete töörühmade liikmeskonda laiendati, et kaasata vastavalt normatiivrühmade liikmeskonda käsitlevale menetluskorrale rohkem sidusrühmade esindajaid ning ameti standardimisosakonna esindaja. AR-osa ja OR-osa menetleti koos, et tagada väljundite vastavus ning läbivaatamismenetluse tõhusus. Läbivaatamismenetluse käigus tehti ka tihedat koostööd lennutegevuse tehniliste nõuete (OPS, NPA 2009-02b) läbivaatuse ekspertgruppidega ning konsulteeriti teiseks laiendusetapiks (lennuväljad, lennujuhtimine, aeronavigatsiooniteenused) loodud normatiivrühmadega.

59. AR-osa ja OR-osa märkuste vastusdokumendid, mis sisaldasid ülevaadet märkustest koos ameti vastustega ja muudetud tekste, avaldati ameti veebilehel 4. oktoobril 2010. Märkuste vastusdokumendid sisaldasid kõikide märkusi esitanud isikute ja/või organisatsioonide nimekirja. Lõpptähtpäevaks, 6.

---

7 Täpsemalt NPA 2008-22, mis käsitleb nõudeid asutustele ja organisatsioonidele, ning NPA 2009-02, mis käsitleb lennutegevuse rakenduseeskirju EL käitajatele (http://www.easa.eu.int/ws_prod/r/r_archives.php).

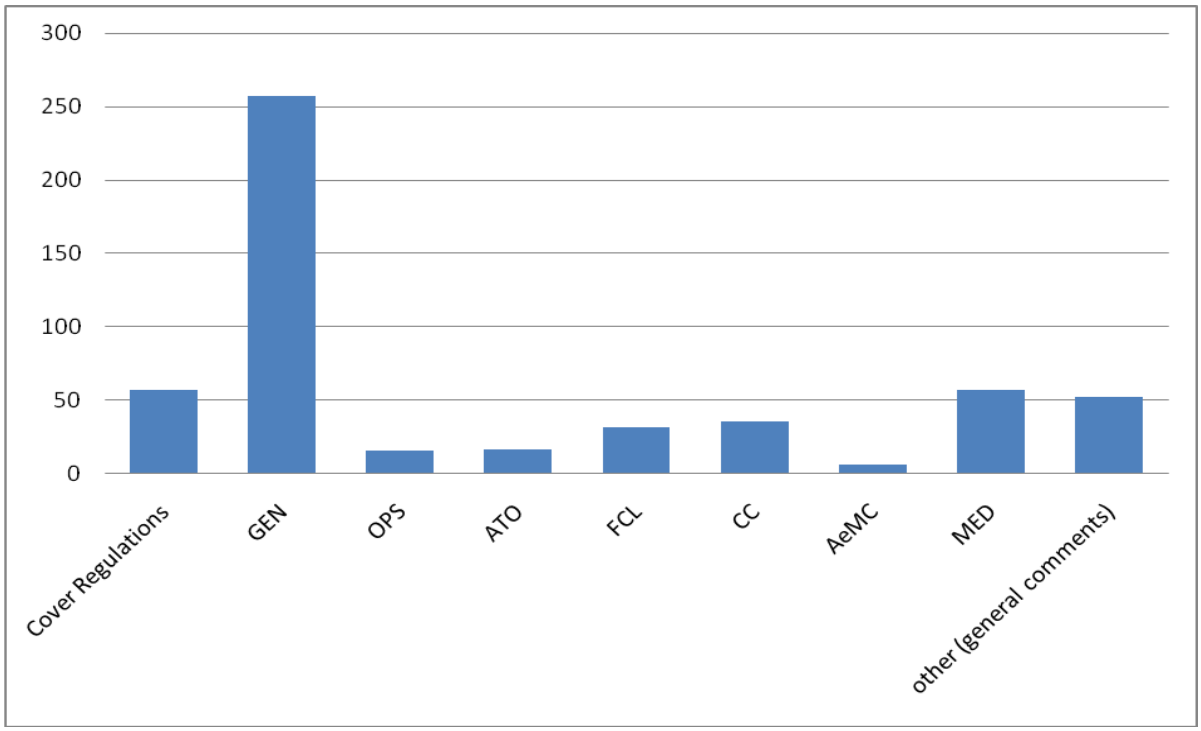
8 EASA haldusnõukogu otsus 08-2007 eeskirjade koostamise korra muutmise ja asendamise kohta, vastu võetud haldusnõukogu koosolekul 03-2007 13. juunil 2007. (http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php).

9 http://easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/COMMS/Commission%20EASA%20joint%20position%20MB.%2015%2009%2009.pdf

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

detsembriks 2010 laekus ametile AR-osa ja OR-osa kohta 1020 reageeringut enam kui 70 vastajalt, nende seas Austria, Belgia, Hispaania, Iirimaa, Itaalia, Madalmaade, Norra, Prantsusmaa, Rootsi, Saksamaa, Soome, Šveitsi ja Ühendkuningriigi lennuametitelt ning kutseorganisatsioonidelt, mittetulundusühingutelt, äriühingutelt ja mõnelt füüsiliselt isikult. Märkuste vastusdokumendi vaatas läbi ka USA föderaalne lennuamet (FAA), kellel kommentaare ei olnud. Laekunud reageeringutest 530 on seotud AR-osa ja 490 OR-osaga. Enamik reageeringuid puudutab GEN-alajagusid. Umbes 20% 1020 reageeringust käsitlesid AR-osa ja OR-osa nõuete täitmise vastuvõetavaid viise ja juhendmaterjali.

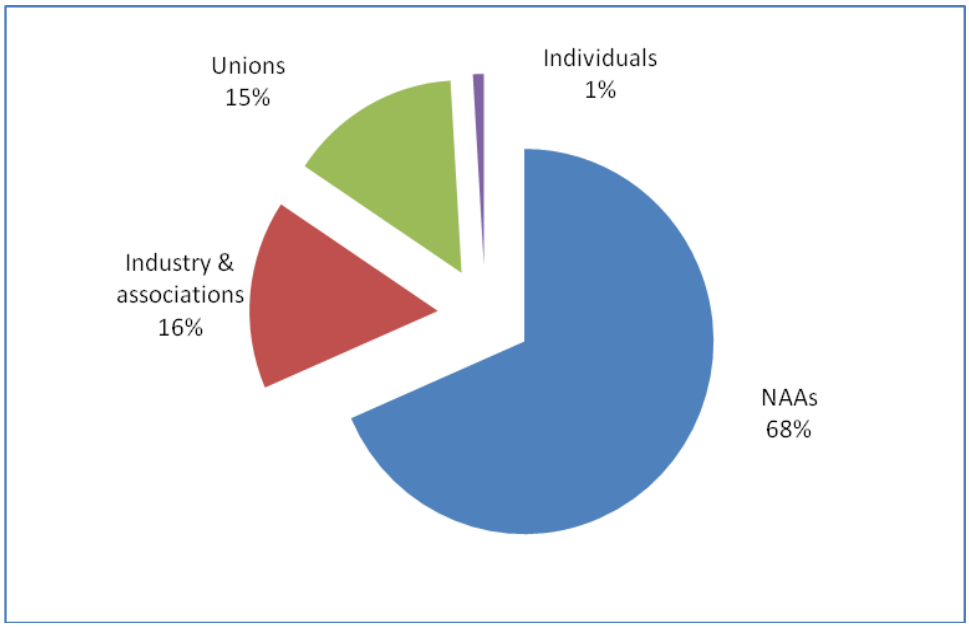
Alljärgnevas graafikus on esitatud üksnes AR-osa kohta laekunud reageeringute jaotus alajagude kaupa.



Joonis 4. Reageeringud AR-osale – jaotus

60. Allpool on esitatud andmed reageeringute päritolu kohta. Kuna valdkonna esindusorganisatsioonide reageeringud saadetakse üldjuhul üksikute liikmete nimel, siis võib eeldada valdkondlike organisatsioonide alaesindatust käesolevas graafikus. Üllatav ei ole siiski see, et enamik reageeringuid laekus riikide lennuametitelt.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.



Joonis 5. Reageeringud AR-osale – päritolu

III. Reguleerimisala ja kohaldatavus

61. Ehkki käesolev arvamus hõlmab üksnes ärilist lennutransporti, kohaldatakse käesoleva arvamusega esitatud ARO-osa kõikidele lennutegevuse liikidele, sealhulgas ärilisele lennutegevusele väljaspool ärilist lennutransporti ning mitteärilistele lendudele keerukate mootorõhusõidukite ja muude kui keerukate õhusõidukitega. Sellega tagatakse, et vastuvõtmisprotsessi lõpuks on olemas täpsed ja ühetaolised eeskirjad kõikide lennutegevuse liikide (äriline ja mitteäriline lennutegevus) kohta. Tuleb rõhutada, et kõik nõuded asutustele, mis on ette nähtud kohaldamiseks ka muule lennutegevusele peale ärilise lennutranspordi, jäävad ootele kuni seonduvaid tehnilisi nõudeid (nt NCC-osa, NCO-osa, SPO-osa) sisaldavate arvamuste vastuvõtmiseni.

ARO-osa GEN-alajaoga nähakse ette ühised nõuded pädevatele asutustele; see koosneb kolmest jaotisest:

- 1. jaotis Üldist;
- 2. jaotis Juhtimine;
- 3. jaotis Järelevalve, sertifitseerimine ja jõustamine.

62. Nendega rakendatakse ellu algmääruse vastavad sätted sertifitseeritud organisatsioonide ja pädevate asutuste suhtluse, pädevate asutuste ja ameti koostöö ja infovahetuse, ameti poolt kehtestatud nõuete täitmise vastuvõetavate viiside alternatiivide tunnustamise, ohutusprobleemile viivitamatu reageerimise vajaduse ning sertifikaatide ja tunnistuste väljaandmise, pikendamise, muutmise, piiramise, peatamise ja tühistamise kohta. GEN-alajagu sisaldab lisaks nõudeid pädevate asutuste organisatsioonile ja juhtimissüsteemile, mis on otseselt seotud pädevate asutuste järelevalvevõimekusega.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

Algmäärus	Nõuded asutustele
Artikli 2 lõike 2 punkt d, eesmärgid Artikkel 15, infovõrk	Ohutusprogramm (üldmääruse artikkel 3)
Artikkel 18, ameti meetmed Artikkel 19, arvamused, sertifitseerimistingimused ja juhismaterjal	Täitmise viisid (ARO.GEN.120)
Artikkel 7, piloodid	Järelevalvevõimekus (üldmääruse artikkel 4) Järelevalve (ARO.GEN.300) Järelevalveprogramm (ARO.GEN.305) Algne sertifitseerimismenetlus (ARO.GEN.310 & 315) Muudatused – organisatsioonid (ARO.GEN.330) Muudatused – organisatsioonid (ARO.GEN.350) Puudused ja parandusmeetmed – isikud (ARO.GEN.355)
Artikkel 7, piloodid (sertifitseeritud koolitusorganisatsioonid, lennundusmeditsiinikeskused, lennutreeningseadmed)	
Artikkel 8, lennutegevus	
Artikli 8 lõige 4, lennutegevus – salongipersonal	
Artikkel 10, järelevalve ja täitmine	Järelevalve (ARO.GEN.300) Järelevalveprogramm (ARO.GEN.305) Puudused (ARO.GEN.350) Jõustamine – isikud (ARO.GEN.355)
Artikkel 13 + V lisa – kvalifitseeritud üksused	Ülesannete jaotamine (ARO.GEN.205)
Artikkel 15, infovõrk	Ameti teavitamine (ARO.GEN.125) Järelevalveprogramm (ARO.GEN.305) Juhtimissüsteem (ARO.GEN.200)
Artikkel 14, paindlikkust käsitlevad sätted Artikkel 15, infovõrk Artikli 22 lõige 1, lennutegevusega tegelevate ettevõtjate sertifitseerimine	Viivitamatu reageerimine ohutusprobleemile (ARO.GEN.135)
Artikkel 24 Normide kohaldamise järelevalve	Juhtimissüsteem (ARO.GEN.200) Juhtimissüsteemi muudatused (ARO.GEN.210)
Artikkel 54 Liikmesriikide kontrollimine	Juhtimissüsteemi muudatused (ARO.GEN.210) Andmete säilitamine (ARO.GEN.220)

Tabel 2. Algmääruse artiklid ja vastavad nõuded asutustele

63. Terviksüsteemse lähenemisviisi kohaselt on GEN-alajao nõuete koostamisel võimalikult suures ulatuses silmas peetud järjepidevust ning ühilduvust lennuväljade, lennuliikluse juhtimise/aeronavigatsiooniteenuste ja lennukõlblikkuse valdkonna asjaomaste nõuetega. Arvestades nende üldist iseloomu, võetakse kavandatavates rakenduseeskirjades nõuetekohaselt arvesse ICAO määratletud ohutusjärelevalve süsteemi kriitilise tähtsusega elemente, mis on eelkõige järgmised:[10]

- CE-3: Riigi tsiviillennundussüsteem ja ohutusjärelevalve funktsioonid
- CE-4: Tehnilise personali kvalifikatsioon ja koolitus

[10] Vt ICAO dokument 9735 *Safety Oversight Audit Manual* (ohutusjärelevalve auditi käsiraamat), 2. väljaanne — 2006, liide C – ohutusjärelevalve süsteemi kriitilise tähtsusega elementide tõhusa rakendamise hindamisel riigi ohutusjärelevalve alane võimekus kindlaks ICAO üldise ohutusjärelevalve auditikava raames.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

- CE-5: Tehnilised juhendid, vahendid ja ohutuse seisukohalt olulise teabe andmine
- CE-6: Lubade väljaandmise, sertifitseerimise, volitamise ja/või tunnustamisega seotud kohustused
- CE-7: Järelevalvekohustused
- CE-8: Ohutusprobleemide lahendamine.

64. ICAO riikliku ohutusprogrammi (SSP) rakendusstandardid nõuavad riigilt nende kriitilise tähtsusega elementide tõhusat järelevalvet.[11]

65. Seepärast aitavad kavandatavad GEN-alajao nõuded liikmesriikidel rakendada riiklikke ohutusprogramme.

Kavandatavad eeskirjad järgivad ka EU-OPSi C-alajao „Käitaja sertifitseerimine ja järelevalve"[12] asjaomaseid sätteid ning JAA ühiste rakendusmenetluste sätteid. ARO-osa GEN-alajao rakenduseeskirjad ja seonduvad nõuete täitmise vastuvõetavad viisid vastavad täielikult ICAO 6. lisa 1. osa 5. liite ja 3. osa 1. liite ohutusjärelevalve standarditele.

ICAO 6. lisa 1. osa - 5. liide **ICAO 6. lisa 3. osa - 1. liide**	**EASA eeskirjad ja seonduvad nõuete täitmise vastuvõetavad viisid/juhendmaterjalid**
1. Esmased lennundusalased õigusaktid	Algmäärus ORO.GEN.140
2. Erimäärused lennutegevuse kohta	Määrus (EÜ) nr 216/2008; Olulised nõuded, Määrus (EÜ) nr 2042/2003[13] ARO-osa OPS-alajagu
3. Tsiviillennundusameti struktuur ja ohutusjärelevalve funktsioonid	ARO.GEN.200(a)(2) piisav töötajate arv Üldmääruse artikkel 4
4. Tehnilised juhised	ARO.GEN.115 ARO.GEN.200(a)(1)
5. Kvalifitseeritud tehniline personal	ARO.GEN.200(a)(2) GM1 ja 2 - ARO.GEN.200(a)(2)
6. Lubade väljaandmise ja sertifitseerimisega seotud kohustused	ARO.GEN.200(a)(1) - AMC1-ARO.GEN.305(b)-OPS ARO.GEN.310 - AMC1-ARO.GEN.310(a)-OPS
7. Pideva järelevalve kohustused	ARO.GEN.200(a)(1); ARO.GEN.300 ARO.GEN.305; AMC1-ARO.GEN.305(b)
8. Ohutusprobleemide lahendamine	ARO.GEN.200(a)(1) ja ARO.GEN.350 ARO.GEN.350

[11] Vt ICAO 1. lisa liide C ja ICAO 6. lisa liide J „Riikliku ohutusprogrammi raamistik", § 3.1.

[12] AR-osa märkuste vastusdokumentides esitati võrdlustabelid EU-OPSi ja JAR-OPS 3 eeskirjadega, vt http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-ar/CRD%20c.4%20-%20Rule%20comparison%20EU-OPS+JAR-OPS3.pdf.

[13] Komisjoni määrus (EÜ) nr 2042/2003 õhusõidukite ja lennundustoodete ning nende osade ja seadmete jätkuva lennukõlblikkuse ning sellega tegelevate organisatsioonide ja isikute sertifitseerimise kohta. *ELT L 315, 28.11.2003, lk 1.*

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

Tabel 3. Asjaomaste ICAO järelevalvestandardite ja ARO-/ORO-osa vastavus

66. ARO-osa GEN-alajaoga, milles esitatakse kõikidele sertifikaadi- ja tunnistuseliikidele kohaldatavad ühised nõuded, rakendatakse ellu JAA COrA aruande järeldused seoses tulemuslikkuse järelevalve ning organisatsioonisertifikaatide järjepidevust võimaldava ühtlustatud sertifitseerimisega, juhul kui selline sertifitseerimine on organisatsioonidele vajalik tõhusa (ohutus)järelevalvesüsteemi rakendamiseks. ICAO eesmärk võtta ohutusjuhtimise süsteem kasutusele kõikides lennundusvaldkondades toob vältimatult kaasa samad organisatsioonide juhtimise ja sertifitseerimise aluspõhimõtted.

67. Kuivõrd ARO-osa rajaneb olemasolevatele normatiivmaterjalidele ning selles esitatavad nõuded vastavad täielikult asjaomastele ICAO riiklike ohutusjärelevalvesüsteemide standarditele, ei erine asutuse põhiülesanded käesolevas arvamuses esitatud rakenduseeskirjades põhimõtteliselt ülesannetest, mida pädevad asutused juba täna täidavad. Lisaülesanded on põhjendatavad otseselt algmäärusega (st esimese laiendamisega seotud artiklite rakendamisega, algmääruse ohutusalase põhieesmärgi saavutamise, standardimise ja ühtlustamisega) või riikliku ohutusprogrammi kehtestamist käsitlevate ICAO standarditega.

ARO.GEN 1. jaotis – Üldist

68. 1. jaotis lisab üldmääruse tasandil kindlaksmääratud liikmesriikide nõuetele (Artikkel 4, järelevalvevõimekus) pädevatele asutustele kohaldatavad üldnõuded. Selle põhieesmärk on lihtsustada asutuste ja ameti vahelist ning asutuste omavahelist koostööd ja infovahetust. Nimetatud sätted põhinevad algmääruses sätestatud kõrge taseme nõuetel (eelkõige artikli 5 lõige 5; artikli 7 lõige 6; artikli 8 lõige 5; artikkel 10; artikkel 15; artikli 22 lõige 1 ja artikkel 24). 1. jaotis sisaldab ka järelevalvedokumentidega seotud kohustusi täiendamaks üldmääruse järelevalvevõimekuse sätteid, mille aluseks on ICAO kriitilise tähtsusega element CE-5 „Tehnilised juhendid, vahendid ja ohutuse seisukohalt olulise teabe andmine".

69. Lisaks nõutakse 1. jaotises, et pädevad asutused esitaksid ametile ohutuse seisukohalt olulist teavet (ARO.GEN.125 punkt b). Ehkki direktiiviga 2003/42/EÜ[14] on tõsise intsidendi jaoks kehtestatud kohustusliku ohutusaruande nõue, leiti, et seonduvad rakendusmeetmetes[15] ei nõuta selgelt, et ametile tuleb sobivas vormingus edastada kõik olemasolevad ohutusandmed. Üldjuhul tuleks ametile teatada konstruktsiooni, kasutamissobivuse andmete ning käitamisohutuse probleemidest, nagu need on määratletud Euroopa Lennundusohutuse Programmis (EASP), ja valdkondadest, mille ohutusalane probleemsus on ameti

[14] Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2003/42/EÜ, 13. juuni 2003, vahejuhtumitest teatamise kohta tsiviillennunduses. *ELT L 167, 4.7.2003, lk 23*.

[15] Komisjoni 12. novembri 2007. aasta määruse (EÜ) nr 1321/2007 (milles sätestatakse rakenduseeskirjad tsiviillennunduse vahejuhtumeid käsitleva sellise teabe koondamise kohta kesksesse andmekogusse, mida vahetatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/42/EÜ kohaselt, EMPs kohaldatav tekst) artikkel 2, *ELT L 294, 13.11.2007, lk 3.*

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

poolt konkreetselt määratletud. Lisatakse AR.GEN.125 punkti b kohased nõuete täitmise vastuvõetavad viisid kui ameti sisemise kõrvalekalletest teatamise süsteemi (IORS) raames käimasoleva töö tulemus. See on omakorda ametile vajalikuks töövahendiks seadusandja nõutava iga-aastase ohutusaruande koostamisel.[16]

70. 1. jaotis sisaldab ameti välja antud nõuete täitmise vastuvõetavatele viisidele alternatiivsete viiside menetlemise tingimusi. Algmääruse artiklites 18 ja 19 sisalduvat „nõuete täitmise vastuvõetavate viiside" mõistet kasutatakse eelkõige tehnilise/menetlusliku materjali kohta, mida liikmesriigid ja valdkonna ettevõtjad peavad algmääruse ja selle rakenduseeskirjade rakendamisel kasutama. Nõuete täitmise vastuvõetav viis on seega eeskirja täitmise vahend. Et ameti väljaantavad asjaomased materjalid ei ole olemuselt õigusaktid, ei saa regulatsiooni alla kuuluvatele isikutele nendega kohustusi määrata ning isikud võivad valida kohaldatavate nõuete täitmiseks muid vahendeid. Samas oli seadusandja eesmärk tagada nimetatud vahenditega taotlejatele õiguskindlus ning toetada ühetaolist kohaldamist, mistõttu eeldatakse nende eeskirjade täitmist. Nõuete täitmise vastuvõetav viis on pädeva asutuse jaoks siduv, nii et sellele vastavad isikud tuleb lugeda õigusaktile vastavateks. Siiski võimaldatakse paindlikkust, sest sidusrühmad võivad pädevale asutusele välja pakkuda alternatiivseid täitmisviise ja kui on tõendatud samaväärse ohutustaseme tagamine, võidakse kõnealused alternatiivseid täitmisviisid heaks kiita ning neid võib rakendada.

71. Märkuste vastusdokumendis esitatud ettepaneku eesmärk oli tagada nimetatud alternatiivide ühetaoline menetlemine pädevates asutustes ning kindlustada täielik läbipaistvus, mida praeguse süsteemi puhul napib. Alternatiivsete täitmisviiside mehhanismi õiguslik alus ning pädevate asutuste kohustused on sätestatud algmääruse artikli 5 lõikes 5, artikli 7 lõikes 6 ja artikli 8 lõikes 5, millega nähakse muu hulgas ette sertifikaatide ja tunnistuste väljaandmise, pikendamise ja muutmise rakenduseeskirjade vastuvõtmine. Kuna alternatiivseid täitmisviise kasutavad eelkõige taotlejad rakenduseeskirjadele vastavuse tõendamiseks, pidas amet vajalikuks kehtestada kõnealuste alternatiivsete täitmisviisidega seonduv menetlus nii taotlejatele kui ka asutustele. Seejuures on ameti ülesannete ja kohustuste õiguslikuks aluseks ameti järelevalvevolitused seoses eeskirjade rakendamisega pädevate asutuste poolt ja selle standardimisega (vt algmääruse artiklid 10 ja 24).

72. Standardimise ja ühtlustamise huvides on pädevale asutusele kehtestatud kohustus teatada kõikidest tema heakskiidetud või kasutatavatest alternatiivsetest täitmisviisidest ametile ning teha kõikidele oma järelevalvealustele organisatsioonidele ja isikutele kättesaadavaks alternatiivsed täitmisviisid, mida pädev asutus kohaldatavatele nõuete täitmiseks ise kasutab. Sellega pannakse pädevatele asutustele uus ülesanne, mida on aga võimalik täita olemasolevate mehhanismide ja menetluste abil; seetõttu on lisakoormus eeldatavasti väike.

73. Muudatusettepaneku teatele ja märkuste vastusdokumendile laekunud reageeringutest nähtus selgelt, et enamik sidusrühmi toetaks kõigi alternatiivsete täitmisviiside süsteemset rakenduseelset kontrolli ja/või pädeva asutuse poolset rakendamist. Põhiargumendiks on soov säilitada võrdsed mängureeglid ning

[16] Algmääruse artikli 15 lõige 4.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

välistada ebakindlus, mida põhjustab pädeva asutuse poolt ameti sekkumiseta heakskiidetud alternatiivsete täitmisviiside hilisem vaidlustatavus näiteks standardimiskontrolli käigus. Algmäärus ameti eelneva heakskiidu jaoks volitusnormi ei sisalda, kuna eeskirjade rakendamine on jäetud liikmesriikidele. Seetõttu ei saa neid küsimusi kehtiva õiguse raames lahendada. Et sidusrühmade muresid siiski arvesse võtta, on tasakaalustava elemendina selgesõnaliselt ette nähtud pädeva asutuse kohustus kehtestada kõikide tema enda või tema järelevalve alla kuuluvate organisatsioonide kasutatavate alternatiivsete täitmisviiside pideva hindamise ja kontrolli süsteem. Sellega seoses on oluline märkida, et pädeva asutuse poolt heaks kiidetud täitmisviise tohib kasutada vaid konkreetne organisatsioon. Teised samu alternatiivseid täitmisviise kasutada soovivad organisatsioonid peavad neid oma pädeva asutuse kaudu uuesti menetlema.

74. Lisaks sellele lihtsustas amet märkuste vastusdokumendi reageeringute arvessevõtmiseks mõisteid, jättes välja „täiendava täitmisviisi" mõiste ning laiendades „alternatiivse täitmisviisi" määratlust ka neile viisidele, mis on alternatiiviks olemasolevatele nõuete täitmise vastuvõetavatele viisidele, ning uutele viisidele algmääruse ja selle rakenduseeskirjade täitmiseks juhtudel, kus amet ei ole täitmise vastuvõetavaid viise kehtestanud.

ARO.GEN 2. jaotis – Juhtimine

75. 2. jaotise normidega nõutakse pädevatelt asutustelt oma ARO-osast tulenevate kohustuste ja ülesannete täitmiseks juhtimissüsteemi kehtestamist ja säilitamist. Juhtimissüsteemi põhielemendid järgivad organisatsioonide juhtimissüsteemide tüüpnõudeid:

- dokumenteeritud põhimõtted ja menetlused;
- piisavalt nõuetekohase kvalifikatsiooniga töötajaid koos töötajate kättesaadavuse planeerimise kohustusega;
- juhtivtöötajate määramine eri tegevusvaldkondade jaoks;
- töövahendite ja tööruumide piisavus;
- juhtimissüsteemi järgimise kontrollfunktsioon, sealhulgas järelevalvet teostava isiku või isikute rühma määramine;
- vajadus tagada pädeva asutuse delegeeritud sertifitseerimis- ja järelevalveülesannete täitmise vastavus kohaldatavatele nõuetele;
- juhtimissüsteemi mõjutavate muudatuste kindlakstegemise ja tõhususe säilimise tagamise süsteem;
- andmete säilitamise süsteem, et tagada toimunud tegevuste jälgitavus.

76. Neile juhtimissüsteemi nõuetele lisandub algmääruse artikli 15 lõiget 1 täpsustav erinõue kehtestada menetlused tõhusaks infovahetuseks teiste asutustega ja nende abistamiseks. 2. jaotisega ette nähtud ühised nõuded pädevate asutuste juhtimissüsteemidele on otseselt seotud ICAO ohutusjärelevalve kriitilise tähtsusega elementidega CE-4 „Tehnilise personali kvalifikatsioon ja koolitus" ning CE-5 „Tehnilised juhendid, vahendid ja ohutuse seisukohalt olulise teabe andmine". Need nõuded toetavad riiklike ohutusprogrammide rakendamist ning

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

peavad aitama luua tõhusat järelevalvesüsteemi, mis soodustaks ORO-osale vastavate juhtimissüsteemide rakendamist regulatsiooni alla kuuluvates organisatsioonides.

77. Standardimismenetluse toetamiseks ning pideva järelevalve[17] suunas liikumiseks nähakse 2. jaotisega ette ka pädevate asutuste kohustus esitada ametile asjakohased dokumendid oma juhtimissüsteemi ja selle muudatuste kohta.

78. ARO.GEN.205 suhtes seadsid mõned liikmesriigid kahtluse alla ARO-osa erisätete sobivuse, väites, et algmääruse artiklis 13 ja V lisas on seda teemat piisavalt käsitletud. Amet seevastu leiab, et konkreetsete kohustuste tagamise viise ei ole algmääruses sätestatud ning jätab sätted seetõttu alles, kuid muudetud kujul: uus norm käsitleb pädeva asutuse poolt sertifitseerimis- ja järelevalveülesannete määramist juriidilistele ja füüsilistele isikutele ning keskendub kriteeriumitele, mis tuleb täita. Nende konkreetsete eeskirjade eesmärk on tagada pädeva asutuse nimel teostatava sertifitseerimise või järelevalve vastavus kohaldatavatele nõuetele, nii nagu seda nõutakse organisatsioonidelt nende sertifitseeritud tegevusalasse kuuluvate tegevuste allhanke puhul. Uus rakenduseeskiri on otseselt vajalik pädevate asutuste sertifitseerimis- ja järelevalvetegevuse kõrge ohutustaseme tagamiseks ning algmääruse asjaomaste sätete ühetaoliseks kohaldamiseks. See uus eeskiri ei vähenda liikmesriikidele võimaldatavat paindlikkust ühe või mitme üksuse määramisel pädevaks asutuseks üldmääruse artikli 4 lõike 1 tähenduses; seda kohaldatakse igas liikmesriigi määratud pädevas asutuses.

79. Kuigi 2. jaotise sätted põhinevad olemasolevatel nõuetel, nagu näiteks määruse (EÜ) nr 2042/2003 B-jagudes sisalduvad nõuded pädeva asutuse organisatsioonile, kvalifikatsioonile ja koolitusele, menetlustele, töötingimustele, andmete säilitamisele ja muule, panevad need pädevatele asutustele ka mõningaid uusi ülesandeid:

   a. menetluste ja nende muudatuste edastamine ametile, ameti teavitamine juhtimissüsteemi mõjutavatest muudatustest (ARO.GEN.200 punkt d ja ARO.GEN.210 punkt c);

   b. vastastikuses infovahetuses osalemise ja teiste pädevate asutuste abistamise menetluste määratlemine ja rakendamine (ARO.GEN.200 punkt c) ja

   c. siseauditi ja ohutusriskide juhtimise protsessidest koosneva vastavuse järelevalve korra kehtestamine (ARO.GEN.200 punkti a alapunktid 4;5), sealhulgas pädeva asutuse nimel sertifitseerimis- või järelevalveülesandeid teostavate juriidiliste ja füüsiliste isikute eelhindamise ja pideva hindamise süsteemi rakendamine (ARO.GEN.205).

80. Kui ülesannete a ja b puhul võib eeldada, et asutused saavad ära kasutada olemasolevaid ressursse ja sidekanaleid, siis ülesande c jaoks võib ilmselt vaja minna lisaressursse. Liikmesriikide kohustus tagada pädevatele asutustele nende ülesannete nõuetekohaseks täitmiseks vajalik järelevalvevõimekus ning ressursid on selgelt sätestatud üldmääruse artikli 4 lõikes 4. See õiguslik alus tagab ka

[17] Pideva jälgimise põhimõte tähendab, et luuakse süsteem liikmesriikide pidevaks ühtlustatud ja järjepideval viisil jälgimiseks. Liikmesriikide ohutusjärelevalve suutlikkuse jälgimine põhineb järgmisel neljal põhitegevusel: 1) ohutusandmete kogumine ja kontroll, 2) ohutusjärelevalve suutlikkuse analüüs ja mõõtmine, 3) puuduste kindlakstegemine ja seonduvate riskide hindamine, 4) riskivähendusstrateegiate väljatöötamine ja rakendamine.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

kõikide lisaülesannete rahastamise. Sellega seoses tasub märkida, et sertifitseerimise ja järelevalve kuluefektiivsuse tagamisel ning riiklike ohutusprogrammide rakendamise soodustamisel võib väärtuslikuks abiks olla tõhusat täitmise järelevalvet ja ohutusriskide juhtimist hõlmav tõhus juhtimissüsteem.

81. Lisaks sellele sisaldavad 2. jaotise sätted nüüd järgmisi kohustusi:

a. pädevad asutused peavad pidama nimekirja kõikidest väljastatud organisatsioonisertifikaatidest, lennutreeningseadmete kvalifikatsioonitõenditest ning personali lubadest, sertifikaatidest ja tunnistustest (ARO.GEN.220 punkt b);

b. pädevad asutused peavad säilitama andmeid organisatsioonide välja pakutavate ning pädeva asutuse enda kasutatavate alternatiivsete täitmisviiside hindamise ja ametile teatavakstegemise kohta (ARO.GEN.220 punkti a alapunkt 11);

c. rakendama töötajate kättesaadavuse planeerimise süsteemi (ARO.GEN.200 punkti a alapunkt 2).

82. Ehkki olemasolevates eeskirjades nii selged nõuded puuduvad, võib eeldada, et pädevatel asutustel on nimetatud nõuete täitmiseks sertifikaatide ja tunnistuste haldamise ja personalijuhtimise raames süsteemid olemas.

ARO.GEN 3. jaotis – Järelevalve, sertifitseerimine ja jõustamine

83. Selles ARO-osa GEN-alajao jaotises on pädevale asutusele sätestatud vajalikud elemendid regulatsiooni alla kuuluvate organisatsioonide ja isikutega suhtlemiseks. Alajaos kirjeldatakse üldisi järelevalvepõhimõtteid, käsitletakse järelevalveprogrammi osi ja konkreetsete tegevuste üksikasju, pädevate asutuste rolle ja kohustusi seoses sertifitseerimise, pideva järelevalve ja jõustamisega. Selle aluseks on olemasolevate eeskirjadega kehtestatud menetlused. Järelevalve-eeskirjades on arvesse võetud algmääruse kõrgetasemelisi nõudeid, et mitte piirata järelevalvet üksnes pädeva asutuse sertifitseeritud organisatsioonidele ja asutustele.

84. Asjaomased sätted tulenevad JAA JAR-OPSi ja JAR-FCLi ühistest rakendusmenetlustest ning olemasolevatest määruste (EÜ) nr 1702/2003[18] ja 2042/2003 B jaotiste nõuetest. Algmääruse vastavad artiklid on OPSi puhul artikli 8 lõige 5; FCLi puhul artikli 7 lõige 6; järelevalvekoostöö puhul artiklid 10, 11 ja 15. Vastuseks sidusrühmade tagasisidele lisatakse nõuete täitmise vastuvõetavatesse viisidesse ja juhismaterjalidesse täpsemaid suuniseid algse sertifitseerimise ja järelevalve, konkreetsete protsesside, personali kvalifikatsiooni ja piisavuse, lennuinstruktorite lubade ja pädevuste kehtivuse jms kohta.

85. Muudatusettepaneku teates esitatud ettepanek sisaldas elemente COrA soovitustest anda rohkem kui ühe osa kohast sertifikaati omavatele organisatsioonidele ühtne organisatsioonisertifikaat. Muudatusettepaneku teatele laekunud märkuste analüüs näitas selgelt, et „ühtse sertifikaadi" ideed ei toetata:

[18] Komisjoni määrus (EÜ) nr 1702/2003, 24. september 2003, millega nähakse ette õhusõidukite ja nendega seotud toodete, osade ja seadmete lennukõlblikkuse ja keskkonnaohutuse sertifitseerimise ning projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide sertifitseerimise rakenduseeskirjad, *ELT L 243, 27.9.2003, lk 6.*

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

valdkonna ettevõtjad on mures, et ICAO ei nõua organisatsioonidelt lisaks lennuettevõtja sertifikaadile „üldist" sertifikaati, mistõttu ühtne sertifikaat oleks Euroopa eripära, millel rahvusvaheline tunnustus puudub. Pädevad asutused märkisid, et ühtse sertifikaadi väljaandmise tingimused ning eraldiseisva organisatsioonisertifikaadi ja valdkondlike sertifikaatide (lennuettevõtja, koolitusorganisatsiooni, lennundusmeditsiinikeskuse sertifikaat) vaheline seos on selgelt määratlemata. Lisaks väitsid nad, et ühtne organisatsioonisertifikaat tooks asutustele kaasa oluliselt suurema töökoormuse, mis ei ole ohutuse seisukohalt põhjendatud. Kuna ühtse organisatsioonisertifikaadi idee aluseks olevaid põhieesmärke on võimalik saavutada ühtse sertifikaadi kohustust kehtestamata, nõustus amet ühtse sertifikaadi ideest loobuma. Leiti, et tõhusa järelevalve seisukohalt on mitme osa kohaselt sertifitseeritud organisatsioonide järelevalveprogrammi ratsionaliseerimine palju olulisem kui eraldiseisva ühtse organisatsioonisertifikaadi väljaandmine. Rohkem kui ühe osa kohaselt sertifitseeritud organisatsioonide auditielementide ristarvestus on lubatav, nagu kirjeldatakse ARO.GEN.305 nõuete täitmise vastuvõetavates viisides.

86. Muudatusettepaneku teade sisaldas ka järelevalvekoostöö[19] ettepanekut, mille eesmärk on luua võimalused tõhusaima järelevalve tagamiseks tegevuste osas, mis ei piirdu geograafiliselt selle liikmesriigiga, kus sertifikaat välja anti. Järelevalvekoostöö põhieesmärk on tuua järelevalve valdkonda Euroopa mõõde, edendades järelevalveressursside parimat kohalikku kasutust ning tagades samas korrapärase järelevalve kõikide isikute, organisatsioonide ja õhusõidukite üle. Sellega rakendataks ellu mõningad konkreetsed soovitused ICAO juures 1997. aastal toimunud globaalse ohutusjärelevalve teemalise tsiviillennundusvaldkonna peadirektorite konverentsilt, kus rõhutati ohutusjärelevalve hindamise põhimõtete ja menetluste ülemaailmse kooskõlastamise ja ühtlustamise vajadust ning tunnustati regionaalse lähenemisviisi kasutuselevõtu eeliseid. Ameti ettepanekule laekus arvukalt märkusi. Enamiku märkustest esitasid pädevad asutused, kes väljendasid muret seoses võimaliku segadusega järelevalvekohustustes ning asutuste koostöö praktilistes aspektides, milles võivad takistuseks saada õigussüsteemide erinevused ja keelebarjäärid. Valdkonna ettevõtjate mured olid peamiselt seotud lisakoormuse ning järelevalve dubleerimise ohuga mitmes liikmesriigis tegutsevate organisatsioonide puhul.

87. Vastavalt asutuste nõuete ja organisatsioonide nõuete ekspertrühma soovitustele ning pärast temaatilist kohtumist riiklike lennuametite nõuandekomitee (AGNA) esindajatega täpsustati asjaomaseid ARO.GEN 3. jaotise sätteid veelgi, et pöörata tähelepanu sidusrühmade väljendatud peamistele probleemidele. Liikmesriigi pädeva asutuse poolt sertifitseerimata isikute ja organisatsioonide liikmesriigi territooriumil toimuva tegevuse järelevalve ulatuse kindlaksmääramisel juhindutakse üldmääruse artiklis 3 nimetatud riikliku ohutuskava ohutusalastel prioriteetidel põhinevast riskipõhisest lähenemisviisist. Sertifikaadi välja andnud pädeva asutuse esmane vastutus jääb muutumatuks. Ettepanekule on lisatud sätted asutustevaheliste lepingute alusel toimuva vabatahtliku koostöö kohta, mille kohaselt osa järelevalveülesandeid võib teostada asutus, kelle territooriumil tegevus toimub, suurendades seeläbi nende tegevuste läbipaistvust. See peaks julgustama pädevaid asutusi oma ressursse kohapeal parimal viisil ära kasutama.

[19] NPA 2008-22 seletuskirjas kasutatud mõiste „kollektiivne järelevalve" on asendatud mõistega „järelevalvekoostöö", mis väljendab asjaomaste sätete sisu täpsemini.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

Vastavalt muudeti puuduste ja jõustamisega seotud rakenduseeskirju (ARO.GEN.350 ja ARO.GEN.355). Täiendavalt muudeti punkti ARO.GEN.350, et viia see vastavusse ARA.CC-jaoga võltsimise ja pettuste vastu võitlemiseks. Lisatud on uus ARO.GEN.300 punkt f, milles sätestatakse, et pädevad asutused koguvad ja töötlevad kõiki järelevalve huvides vajalikuks peetavaid andmeid, ning mis põhineb varasemal AR.GEN.425 punkti a sättel, kuna selliste andmete kogumine ei ole oluline üksnes õhusõidukite seisuplatsil kontrollimise seisukohalt. Selle sättega toetatakse ohutusprioriteetide kindlaksmääramist riskipõhise jälgimise ning pideva järelevalve rakendamiseks.

88. Kuigi amet muutis oma järelevalvekoostöö ettepanekut, et liikmesriikide väljendatud põhimuresid arvesse võtta, on ta endiselt veendunud vajaduses laiendada järelevalvet kõikidele liikmesriigi territooriumil toimuvatele tegevustele ning laiendada liikmesriikide pädevate asutuste vahelist koostööd, et tulla toime ühisturu väljakutsetega: üha rohkem piloote ja käitajaid võivad teostada oma õigusi muudes ELi liikmesriikides kui see, mis nende järelevalve eest esmaselt vastutab. Seepärast soovitab asutus järelevalvekoostööd käsitlevad sätted ja järelevalvesüsteemi toimimise nõuetekohasuse tulevikus üle vaadata, et tuvastada võimalikud järelevalvelüngad nii vara kui võimalik ning määrata kindlaks vajadus täpsemate sätete järgi, millega tugevdataks Euroopa tasandi järelevalvet nii ohutuse kui ressursside tõhusa kasutamise seisukohalt.

89. Teine muudatusettepaneku teates esitatud oluline aspekt oli liikumine riskipõhise ja tulemuspõhise järelevalve suunas, mis samuti põhineb COrA algatusel. Pärast muudatusettepaneku teate kohta laekunud märkuste hindamist viidi algul rakenduseeskirjana sätestatud 24-kuuline järelevalveintervall märkuste vastusdokumendis üle AR.GEN.305 nõuete täitmise vastuvõetavate viiside hulka, et võimaldada paindlikkust. See nõuete täitmise vastuvõetavate viiside tasandi muudatus tekitas sidusrühmades reaktsioone, milles väljendati tõsist muret seoses puhtalt riskipõhise süsteemi rakendamisega käesoleval etapil: väideti, et sellist süsteemi ei tohiks vastu võtta enne, kui regulatsiooni alla kuuluvate organisatsioonide ohutusjärelevalve süsteemid ei ole piisavalt küpsed ning pädevad asutused on asjaomaste andmete kogumise ja analüüsimise tulemusena oma ohutustaset piisavalt tundma õppinud. Mõned sidusrühmad märkisid lisaks, et võimaldatavat paindlikkust võidakse kasutada pädevate asutuste ressursside edasise kärpimise põhjendamiseks. Nende murede lahendamiseks nõustus amet taastama rakenduseeskirja tasandil 24-kuulise vahemiku ning erinevaid kriteeriume selle standardse järelevalvevahemiku pikendamiseks või lühendamiseks. Kõnealuseid sätteid kohaldatakse pädeva asutuse sertifitseeritud organisatsioonidele.

90. Vaadati üle muudatusettepaneku teates sätted teatavat liiki organisatsiooniliste muudatuste kaudse heakskiitmise kohta. Seda teemat käsitleb nüüd ARO.GEN.330 „Muudatused – organisatsioonid" ning muudatused on liigitatud pädeva asutuse heakskiitu vajavateks ja mittevajavateks. Lisatud on ka sätted asutustele, kes soovivad rakendada muudatusi pädeva asutuse eelneva heakskiiduta: organisatsioonil peab olema menetlus nimetatud muudatuste ulatuse määratlemiseks ja nende juhtimise kirjeldamiseks ning see menetlus tuleb esitada pädevale asutusele heakskiitmiseks (vt ARO.GEN.310 punkt c). Muudetud sätted vastavad täielikult kaudse heakskiidu ja asutusele vastuvõetavate muudatuste põhimõttele.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

91. Kavandatavaid rakenduseeskirju puuduste ja jõustamismeetmete kohta muudeti, et lisada varem OR-osas sisaldunud puuduste kirjeldus ning saavutada vastavus järelevalvekoostööga seotud ARO.GEN.300 ja ARO.GEN.305 muudatustele. Lisaks jäeti välja kõik viited sanktsioonidele, kuna neid käsitletakse kohaldatavates siseriiklikes algmääruse artikli 68 rakendamise normides. Lisaks määrati uus parandusmeetmete tähtaeg kooskõlas jätkuva lennukõlblikkuse eeskirjade olemasolevate nõuetega. ARO.GEN.355 nimetust muudeti, et viia see paremasse kooskõlla ARO.GEN.350 nimetusega.

92. Kuivõrd suur osa ARO.GEN 3. jaotises välja pakutud rakenduseeskirjadest põhineb olemasolevatel eeskirjadel ning võttes arvesse liikmesriikide kehtivat ICAO kohustust rakendada oma riikliku ohutusprogrammi raames ellu tõhusad järelevalvesüsteemid, on täiesti uutel ülesannetel või nendel, mis ei põhine Chicago konventsiooni või ühiste rakendusmenetluste kohastel kohustustel, üksnes järgmised kohustused:

    a. pädevate asutuste vahelise järelevalvekokkuleppega hõlmatud isikute ja organisatsioonide teavitamine (ARO.GEN.300 punkt e);

    b. eelnevat heakskiitmist mittevajavate muudatustega seotud organisatsiooni menetluse heakskiitmine (ARO.GEN.310 punkt c);

    c. sertifikaadi välja andnud pädeva asutuse teavitamine kohaldatavatele nõuetele mittevastavuste tuvastamisest teise liikmesriigi pädeva asutuse või ameti sertifitseeritud organisatsioonis ning leitud puuduse tõsidusest (ARO.GEN.350 punkt e);

    d. loa, sertifikaadi, pädevuse või tunnistuse välja andnud pädeva asutuse teavitamine kohaldatavatele nõuetele mittevastavuste tuvastamisest teise liikmesriigi pädeva asutuse või ameti sertifitseeritud isiku puhul (ARO.GEN.355 punkt e).

93. Eeldatavasti saavad asutused nende lisaülesannete täitmiseks ära kasutada olemasolevaid ressursse, järelevalve- ja sertifitseerimismenetlusi ning suhtluskanaleid.

ARO.OPS – Lennutegevus

94. ARO-osa OPS-alajagu kohaldatakse lennuettevõtjatele ja mitteärilistele käitajatele. Sellega nähakse ette lennuettevõtja sertifikaadi taotlemise menetlus, rendilepingute ja koodijagamiskokkulepete heakskiitmine, erilendudeks lubade andmise menetlus, minimaalvarustuse loetelu (MEL) kinnitamine, kohaliku piirkonna kindlaksmääramine, loa andmine kopterilendudeks väljaspool tihedalt asustatud ala asuva maandumiseks sobimatu ala kohal, loa andmine kopterilendudeks avalikes huvides kasutatavasse käitamiskohta ja tagasi ning loa andmine lendudeks isoleeritud lennuväljale.

95. ARO.OPS koosneb kahest jaotisest:

    - ARO.OPS 1. jaotis: Lennuettevõtjate sertifitseerimine

    - ARO.OPS 2. jaotis: Heakskiitmine

96. See alajagu põhineb asjaomastel JAA JAR-OPSi ühistel rakendusmenetlustel.

97. Reageeringutes märkuste vastusdokumendile tõstatati põhiküsimustena koodijagamiskokkulepete (**ARO.OPS.105**) ja rendilepingute (**ARO.OPS.110**)

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

heakskiitmine. Mõnedes selle jaotise sätetes, eelkõige koodijagamise ja rentimise sätetes, tehti olulisi muudatusi.

98. **ARO.OPS.020** „Andmete säilitamine – Lennuettevõtja sertifikaatide ja deklaratsioonide register" jäeti välja, sest sertifitseerimis- ja deklareerimismenetlusega seotud andmete säilitamist hõlmab ARO.GEN.220.

99. **ARO.OPS.100** „Lennuettevõtja sertifikaadi väljaandmine" tekstis olulisi muudatusi ei tehtud. Märkustest ilmnes, et fraasi „ja üldtingimusi" tähenduses puudub selgus. Fraas „seonduvaid käitamistingimusi" hõlmab juba fraasi „ja üldtingimusi" sisu, mistõttu see on välja jäetud.

100. **ARO.OPS.230** „Muudatused" jäeti välja, sest ARO.GEN.310 punktid c ja d ning ARO.GEN.330 käsitlevad seda piisavalt.

101. **ARO.OPS.105** „Koodijagamiskokkulepped": koodijagamise ja rentimise kohta laekunud märkused sarnanesid ORO.AOC vastava sätte kohta esitatuile. Üksikasjalik ülevaade muudatustest ja põhjendustest on esitatud ORO-osa seletuskirjas (vt alajagu ORO.AOC).

102. Tehti mõningaid redaktsioonilisi muudatusi ning säte viidi vastavusse punktiga ORO.AOC.115. Viide määrusele (EÜ) nr 2111/200520(ELi ohutusnimekiri) ja TCO-osale on välja jäetud, et viia see vastavusse ORO.AOC.115 muudatusega. ORO.AOC.115 muudatusega keelatakse ELi lennuettevõtjal müüa ja väljastada pileteid sellise ettevõtja lendudele, kellele on kehtestatud tegevuskeeld vastavalt määrusele (EÜ) nr 2111/2005.

103. **ARO.OPS.110** „Rendilepingud": sätte teksti on põhjalikult muudetud. Kuivrendi (*dry lease-in*) sätet hinnatakse uuesti määruse 2042/2003 muutmise käigus (NPA 2010-10 „T-osa"). Lisaks sellele kehtestati erinõuded märgrendilepingute (*wet lease-in agreements*) heakskiidu peatamise ja tühistamise kohta koos viitega määrusele (EÜ) nr 2111/2005.

104. Kuivrendi kohta lisati punkt, millega tagatakse lepingu heaks kiitnud pädeva asutuse tegevuse kooskõlastamine komisjoni määruse (EÜ) nr 2042/2003 kohaselt õhusõiduki järelevalve või õhusõiduki käitamise eest vastutava pädeva asutusega, juhul kui see ei ole sama asutus, ning kuivrendile antud õhusõiduki kiire eemaldamine rendileandja lennuettevõtja sertifikaadilt.

105. Lühiajalist rentimist ettenägematute kiireloomuliste olukordade või ajaliselt piiratud tegutsemisvajaduse korral reguleerib algmääruse artikli 14 lõige 4. Ühine soovitus (ACJ) OPS1.165 sisaldab juhiseid pädevale asutusele ja rentnikule lühiajalise rendi puhuks. Mitmes märkuses tehti ettepanek lisada see ühine soovitus eeskirjadele. Pärast ühise soovituse hindamist leiti siiski, et praegusse õiguslikku raamistikku see ei sobi. Seetõttu on otsustatud ühist soovitust ACJ OPS1.165 käsitleda eraldi eeskirjade koostamise ülesande raames.

106. Punkti AR.OPS.300 „Sertifitseerimismenetlus", nüüdne **ARO.OPS.200** „Eriloa menetlus", muudeti hiljuti kehtestatud mitteärilise lennutegevuse erilubade loendi malli arvessevõtmiseks (vt III liide – EASA vorm 140).

---

[20] Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 2111/2005, 14. detsember 2005, mis käsitleb ühenduse nimekirja, millesse kantakse lennuettevõtjad, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu ja lennureisijate teavitamist lendu teenindavast lennuettevõtjast ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiivi 2004/36/EÜ artikkel 9.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

107. ARO.OPS.305, nüüdne **ARO.OPS.205** „Minimaalvarustuse loetelu kinnitamine": sätet redigeeriti selguse huvides. Fraas „…ja viib vajadusel organisatsioonis läbi kontrolli" jäeti välja, kuna minimaalvarustuse loetelu ning seonduvate hooldus- ja käitamisprotseduuride kinnitamine toimub üksnes dokumentide alusel.

108. Lisati uus eeskiri **ARO.OPS.210** „Kohalik piirkond". „Kohaliku piirkonna" mõistet kasutatakse mõnedes sätetes, et lubada teatud lihtsustusi, nt seoses lennumeeskonna koolitusnõuete kohaldatavusega.

109. Kohaliku piirkonna raadiuse määrab pädev asutus olenevalt kohalikust keskkonnast ja käitamistingimustest. Täpsemad juhised on selle punkti juhendmaterjalis.

110. **ARO.OPS.215** „Loa andmine kopterilendudeks väljaspool tihedalt asustatud ala asuva maandumiseks sobimatu ala kohal" on lisatud, et nõuda liikmesriikidelt nende mägi- ja kõrvaliste piirkondade määramist, kus võib anda loa lendamiseks tagatud ohutu hädamaandumise võimaluseta, ning näha ette, et pädev asutus vaataks enne sellisteks lendudeks loa andmist läbi riskianalüüsi ning kaaluks lendude tehnilist ja majanduslikku põhjendatust.

111. Lisati osad **ARO.OPS.220** „Loa andmine kopterilendudeks avalikes huvides kasutatavasse käitamiskohta ja tagasi" ning **ARO.OPS.225** „Loa andmine lendudeks isoleeritud lennuväljale", et tagada loaga hõlmatud nimekirjad, sest enne loa andmist peab pädev asutus hindama konkreetse tegevuskoha/lennuvälja protseduure. Kui loal ei ole määratletud, mis käitamiskohtadele või lennuväljadele see kehtib, ei ole tagatud käitamiskoha või lennuvälja kindlate menetluste nõuetekohane hindamine või väljatöötamine.

ARO.OPS – Lennuettevõtja sertifikaat ja käitamistingimused

112. Lennuettevõtja sertifikaadi mall, nüüdne **ARO-osa I liide**, **EASA vorm 138**, põhineb ICAO välja töötatud lennuettevõtja sertifikaadi mallil.

113. Mallis tehti pisimuudatusi. Kehtivusaeg jäeti välja, kuna lennuettevõtja sertifikaat antakse välja tähtajatult. Käitamistingimuste malli ärilise ja mitteärilise lennutranspordi viide paigutati lennuettevõtja sertifikaadi malli. See tähendab, et lennuettevõtja sertifikaadile märgitakse, kas lennuettevõtja sertifikaadi alusel toimuv lennutegevus on äriline lennutransport.

114. Käitamistingimuste mall, nüüdne **ARO-osa II liide**, **EASA vorm 139**, põhineb samuti ICAO välja töötatud mallil. Selles on tehtud mõningaid muudatusi, osaliselt laiema reguleerimisala tõttu (kõikidel ELi ärilistel käitajatel peab olema lennuettevõtja sertifikaat), ent ka terminoloogiamuutuste tõttu konkreetsetes lubades, nt salongipersonali koolitusloas ja salongipersonali tunnistuste väljastamisloas, ning laekunud märkustest tulenevate muudatuste tõttu. Lisati õhusõidukite registritunnuseid käsitlev jaotis. 6. allmärkusse on lisatud lause selgitamaks, et kui kõik eriload ei kehti samale õhusõidukimudelile, võib õhusõiduki registritunnuse märkida konkreetse eriloa märkuste veergu. 20. allmärkusse lisati lause tagamaks, et käitamistingimustes märgitakse õhusõidukid, mida kooskõlas osaga ORO.AOC.125 kasutatakse mitteäriliseks lennutegevuseks.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

115. **Lisati ARO-osa III liide**, et dokumenteerida mitteärilistele käitajatele antavad eriload ühtsel viisil. See mall sarnaneb ärilise lennutegevuse käitamistingimuste malliga. Mallile on määratud EASA vormi number (EASA vorm 140).

ARO.RAMP – Teise riigi ametliku järelevalve alla kuuluvate ettevõtjate õhusõidukite kontroll seisuplatsil

116. RAMP-alajagu kohaldatakse pädevatele asutustele kolmandate riikide käitajate ja teise liikmesriigi ametliku järelevalve alla kuuluvate ELi käitajate õhusõidukite seisuplatsil kontrollimisel. Sellega nähakse ette liikmesriigi lennuväljadel maanduvate õhusõidukite seisuplatsil kontrollimiste aastakvoot, ametipoolsete seisuplatsil kontrollimiste tingimused, seisuplatsil kontrollimiste prioriseerimiskriteeriumid, seisuplatsil kontrolli teostavate inspektorite kvalifikatsioon, koolitusorganisatsioonide tunnustamine, seisuplatsil kontrollide läbiviimise kord, puuduste ja järelmeetmete klassifikatsioon, õhusõiduki lendude keelamine ning ameti koordineerimisülesanded.

117. Alajagu põhineb määrusel (EÜ) nr 216/2008, direktiivil 2004/36/EÜ („SAFA direktiiv")[21], komisjoni määrusel (EÜ) nr 351/2008[22], komisjoni määrusel (EÜ) nr 768/2006[23] ja direktiivil 2008/49/EC[24].

118. Selle alajao juures tõstatati põhiküsimustena reguleerimisala (ARO.RAMP.005), prioriseerimiskriteeriumid (ARO.RAMP.105), õhusõidukite seisuplatsil kontrollimise kord (ARO.RAMP.125), puuduste kategoriseerimine (ARO.RAMP.130), õhusõidukite lendude keelamine (ARO.RAMP.140) ning aastane miinimumkvoot (ARO.RAMP.100 punkti c alapunkt 1 ja seonduvad nõuete täitmise vastuvõetavad viisid).

119. **ARO.RAMP.005** „Reguleerimisala": mitmed liikmesriigid kohaldavad SAFA direktiiviga kehtestatud metoodikat enda järelevalve alla kuuluvate käitajate ehk nn „kodumaiste käitajate" kasutatavate õhusõidukite seisuplatsil kontrollimisel. Osa liikmesriike on aga teatanud kodumaiste käitajate teistsugusest järelevalvest või üksnes osalisest SAFA metoodika kohaldamisest. Need liikmesriigid leiavad, et ARO.RAMPi kohaldamine kodumaistele käitajatele ei ole vajalik ega ole proportsionaalne ning mõjutab ressursse kahjulikult. Nad leiavad, et kontrollimisel tuleks keskenduda „süsteemi kontrollimisele" mitte „väljundite kontrollimisele", kuna viimane on ebatõhusam. Mõnes märkuses teatati, et käesoleva alajao reguleerimisala peaks piirduma SAFAga.

120. SAFA direktiiv volitab liikmesriike kontrollima kolmandate riikide õhusõidukeid, millel kahtlustatakse rahvusvahelistele ohutusstandarditele mittevastavust.

---

21 Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2004/36/EÜ, 21. aprill 2004, ühenduse lennujaamu kasutavate kolmandate riikide õhusõidukite ohutuse kohta. *ELT L 143, 30.4.2004, lk 76*.

22 Komisjoni määrus (EÜ) nr 351/2008, 16. aprill 2008, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2004/36/EÜ seoses ühenduse lennujaamu kasutavate õhusõidukite seisuplatsil kontrollimise prioriteediks seadmisega. *ELT L 109, 19.04.2008, lk 7.*

23 Komisjoni määrus (EÜ) nr 768/2006, 19. mai 2006, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2004/36/EÜ ühenduse lennujaamu kasutavate õhusõidukite ohutust käsitleva teabe kogumise ja vahetamise ning teabesüsteemi haldamise kohta. *ELT L 134, 20.5.2006, lk 16.*

24 Komisjoni direktiiv 2008/49/EÜ, 16. aprill 2008, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2004/36/EÜ II lisa seoses ühenduse lennujaamu kasutavate õhusõidukite seisuplatsil kontrollimist käsitlevate kriteeriumitega. *ELT L 109, 19.4.2008, lk 17.*

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

Direktiiviga lubatakse teha pistelist kontrolli (st kontrolle, mille aluseks ei ole kahtlused) ning kinnitatakse liikmesriikide õigust teha muid seisuplatsil kontrollimisi (st liikmesriigis registreeritud õhusõidukitele). ICAO 36. assambleel võeti vastu välismaiste õhusõidukite seisuplatsil kontrollimise põhimõte, misjärel muudeti 6. lisa, et anda lepinguriikidele õigus „kehtestada nende territooriumil toimuva välisriigi käitaja tegevuse järelevalveks ning vajadusel ohutuse tagamiseks meetmete programm". ICAO lennutegevuse kontrollimise, sertifitseerimise ja pideva järelevalve menetluste käsiraamat (dokument 8335, *Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance*) sisaldab välismaiste käitajate seisuplatsil kontrollimise suuniseid, mis enamjaolt sarnanevad ELi SAFA programmi raames kasutatavatele protseduuridele.

121. Hetkel tehakse pisut üle 50% seisuplatsi kontrollidest ELi käitajate õhusõidukitele (ehkki kontrolli sagedus (kontrollimisi maandumiste arvu kohta) on kolmandate riikide käitajate korral oluliselt suurem, sest enamik liiklusest on ELi-sisene). Kontrollitakse ELi ja kolmandate riikide õhusõidukite vastavust ICAO standarditele. ELi käitajate kontrollimisel leitakse mitmetel ELi käitajatel endiselt tõsiseid mittevastavusi, ehkki puuduste üldarv on maailma teiste piirkondadega võrreldes väiksem. Pärast EASA korralist analüüsi edastatakse see teave järelevalve eest vastutavatele asjaomastele lennuametitele, kes paljudel juhtudel on otsustanud täiendavalt teha põhjalikumaid uurimisi ja auditeid, mis on mitmel juhul kaasa toonud lennuettevõtja sertifikaadi piiramise, peatamise ja kehtetukstunnistamise.

122. Seisuplatsil kontrollimine kui algtasandi pistelise tootekontrolli programm täiendab ja tõhustab muid kõrgema tasandi programme, nagu näiteks korralise järelevalve programm ja EASA standardimisprogramm. Arvestades, et riskipõhise lähenemise kasutuselevõtuga on algatatud järelevalvetegevuse järk-järguline muutmine „tingimata vajalikest" „tingimuslikuks", peavad olema olemas riskimõõtmis- ja jälgimisvahendid. Seisuplatsil kontrollimine on osutunud heaks ohutusandmete kogumise ja riskinäitajate tuletamise viisiks ning toetab seega asjakohast riskipõhist järelevalvet.

123. Järelevalvekoostöö põhimõtted on selgesõnaliselt kehtestatud algmääruse artikliga 10, mis sätestab, et:

- liikmesriigid ja amet teevad koostööd kehtivate ELi ohutusnormide täitmise tagamiseks;
- liikmesriigid teostavad lisaks riiklikele järelevalveülesannetele õhusõidukite kontrolli seisuplatsil;
- võetakse meetmed, millega täpsustatakse „tingimused õhusõidukite (sealhulgas regulaarse) tehnilise kontrolli teostamiseks".

124. Eeltoodut ning enamiku ICAO standardite ja soovitatud tavade ELi õigusaktidega rakendamist arvestades on niisiis ilmne, et ELi käitajate kasutatavate õhusõidukite kontrollimine peab jätkuma ning kontrolli tuleb teha ELi standardite järgi. Amet usub, et nõuetekohasel rakendamisel sobib ühenduse õhusõidukite ohutuse hindamise programm (SACA) kodumaiste käitajate järelevalveks. Seepärast otsustas amet selle jaotise reguleerimisala mitte muuta.

125. **ARO.RAMP.100** „Üldist": punkt a viidi vastavuse punktiga ARO.GEN.305 „Järelevalveprogramm". Seetõttu jäeti välja viide „pistelisele läbiviimisele". ARO.GEN.305 nõuab pädevatelt asutustelt varasemal järelevalvetegevusel ja

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

riskide hindamisel põhineva järelevalveprogrammi väljatöötamist. Seetõttu leiab amet, et käesolevast punktist välja jäetud osa on piisavalt hõlmatud punktiga ARO.GEN.305.

126. Punkt b jäeti välja, kuna SANA selle alajao reguleerimisalasse ei kuulu. Uus punkt b viidi kooskõlla punktiga a. Aastaprogramm moodustab osa ARO.GEN.305 kohasest järelevalveprogrammist.

127. **„Aastane miinimumkvoot":** Liikmesriikides aastas läbi viidavate SAFA kontrollide arv erineb olulisel määral mitte üksnes absoluutarvudes, vaid ka nende territooriumil maanduvate välismaiste (ELi ja kolmandate riikide) käitajate ning nende lennutegevuse mahu arvestuses.

128. Selle lahknevuse vahetuks tagajärjeks on andmete vähene kogumine käitajate kohta, kes kõige aktiivsemates riikides ei tegutse, mis omakorda vähendab edasiste analüüside usaldusväärsust.

129. Riikliku aastase miinimumkvoodi põhimõte võeti kasutusele liikmesriikidele võrdsete mängureeglite võimaldamiseks, tagades kõigilt saadava võrreldava sisendi. Riikliku kvoodi arvutamisel arvestatakse kahte komponenti: 1) välismaise liikluse hulk (käitajate arv) ning 2) lennutegevuse maht (maandumiste arv). Märkuste esitamise aja jooksul laekunud märkustest lähtudes seda valemit korrigeeriti, et anda erinev kaal käitajatele, kelle aastane maandumiste arv konkreetses riigis on väike (alla 12). Laekunud märkuste põhjal korrigeeriti valemit ka selliselt, et anda kontrollidele erinevad väärtused lähtuvalt riskiteguritest (nt prioriseeritud valdkonnad, vähendatud kontrollimäär) ning kuluteguritest (kauged asukohad, ebaharilikud tööajad). Ehkki kvantitatiivselt see ei väljendu, peaks valemi rakendamisel arvesse võetama kahte kaalutlust: 1) suurima valimialuse saavutamine ja 2) korduvkontrollide vältimine käitajate puhul, kelle varasemal kontrollimisel ei ole ohutusprobleeme tuvastatud. Miinimumkvoodi eesmärk ei ole kontrollide üldarvu mitte suurendada, vaid neid liikmesriikide vahel paremini jaotada. Tegelikult oleks 2009. ja 2010. aasta liiklusele selle valemi rakendamisel üldkvoot olnud väiksem kui neil aastail tegelikult teostatud kontrollide arv.

130. Seisuplatsil kontrollimistega kogutavad andmed toetavad kahte uut protsessi: kolmandate riikide käitajatele lubade väljastamist ning ELi käitajate üle tehtava järelevalve koostööd. Seepärast on nende andmete kogumisel oluline järjekindlus ja ühetaolisus, et saada nimetatud tegevuste riskipõhiseks järelevalveks vajalikud piisava usaldusväärsega andmed.

131. Amet vaatab aastakvoodi arvutamise valemit käsitleva vastuvõetava täitmisviisi korrapäraselt läbi. Punkti d teksti on muudetud, et tagada ameti tehtavad seisuplatsil kontrollimised koostöös liikmesriikidega. Mõned muudatused tehti punkti d alapunktides 2 ja 3, et täpsustada, millal võib amet teha seisuplatsil kontrollimisi ise.

132. **ARO.RAMP.105** „Prioriseerimiskriteeriumid": uude punkti c lisati viide ELi ohutusnimekirjale, et pärast määruse (EÜ) nr 2111/2005 kohast lennundusohutuskomisjoni nõupidamist saaks hakata koostama prioriseerimisnimekirja. Punkti b alapunkti 3 punkti i viimane lause on üle viidud juhendmaterjali. ARO.RAMP.105 punkti b alapunkti 5 on muudetud selliselt, et tagada prioriseeritud kontroll kolmanda riigi käitajate üle, kellele ameti antud luba

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

on piiratud või pärast peatamist või kehtetukstunnistamist taastatud. Punkti c on muudetud, et arvestada märkusi prioriseerimisnimekirja koostamise korra kehtestamise vajalikkuse kohta.

133. **ARO.RAMP.115** „Seisuplatsil kontrolli teostavate inspektorite kvalifitseerimine" pealkirja on muudetud ja lisatud termin „seisuplats". Punkti d on lisatud nõue, et amet peab haldama kehtestatud koolituskava.

134. Täitmise vastuvõetavad viisid **AMC1-AR.GEN.430 punkti c alapunktides 2 ja 3** on ülendatud punktiks **ARO.RAMP.120**. Direktiiv 2008/49/EÜ reguleerib muu hulgas õhusõidukite seisuplatsil kontrollimise koolitust pakkuvate kolmandatest isikutest koolitusorganisatsioonide (st pädeva asutuse koosseisu mittekuuluvate organisatsioonide) hindamist. Sellise organisatsiooni teeneid kasutaval liikmesriigil on kohustus seda hinnata. Liikmesriigid võivad siiski paluda ametil teha nende eest koolitusorganisatsiooni tehniline hindamine.

135. Liikmesriigid ja õhusõidukite seisuplatsil kontrollimise koolitust pakkuvate kolmandatest isikutest koolitusorganisatsioonid osutasid, et praegune lähenemisviis on ebatõhus ning toob kaasa ebaproportsionaalse haldus- ja reguleerimiskoormuse. Tegutsevate kolmandatest isikutest koolitusorganisatsioonide väikest arvu arvestades aitaks tehnilise hindamise ameti tasandile tsentraliseerimine seepärast ühtlustada hindamismenetlust, teenides samas kõrge kvaliteediga koolituse pakkumist kui ohutuseesmärki. Seepärast on Euroopa SAFA juhtrühm (ESSG) ja Euroopa Komisjon palunud ametil muuta AMC1-AR.GEN.430 punkti c alapunktid 2 ja 3 rakenduseeskirjaks, mida käesolevas arvamuses on ka tehtud. Selle sättega luuakse õiguslik alus koolitusorganisatsiooni eelnevaks sertifitseerimiseks ning viidatakse tingimustele, mille organisatsioon peab nimetatud sertifikaadi saamiseks täitma. Need tingimused on juba määratud ameti poolt direktiivi 2008/49/EÜ alusel välja töötatud ja avaldatud juhendmaterjalis ning rakenduseeskirjadesse lisamisel hinnatakse neid uuesti eraldi eeskirjade koostamise ülesande raames.

136. **ARO.RAMP.125** „Õhusõidukite seisuplatsil kontrollimise kord": huvide konflikti käsitlev punkt a viidi üle üldmääruse artiklisse 4 (vt artikli 4 lõige 4), kuna ameti hinnangul tuleks seda kohaldada kõigile ARO-osaga hõlmatud inspektoritele. Viide III liitele (nüüdsele ARO-osa VI liitele) jäeti välja, kuna seda vormi kasutab üksnes amet. Pädev asutus kasutab V liite muudetud vormi (kontrolliakt), mis nüüd sisaldab ka puuduse kategooriat.

137. Punktis **ARO.RAMP.130** „Puuduste liigitus": 1. ja 2. astme puudused asendati 1., 2. ja 3. kategooria puudustega. Palju muret väljendati seoses SAFA direktiiviga ette nähtud 1.-3. kategooria puuduste muutmisega 1. ja 2. astme puudusteks, nagu need on sätestatud punktis ARO.GEN.350. Muresid korrati ka „seisuplatsil kontrollimise" sihtotstarbelise rühma nõupidamisel Kölnis 2010. aasta juunis. Pädevad asutused põhjendasid olemasoleva klassifitseerimissüsteemi säilitamist eelkõige asjaoluga, et tooteauditite puhul, mis kajastavad konkreetset ajahetke, on SAFA direktiiviga ette nähtud puuduste kategooriad asjakohasemad, mistõttu see klassifikatsioon sobiks seisuplatsil kontrollimise mõttega paremini. Seevastu süsteemi- ja protsessiauditile kohaldatakse üldklassifikatsiooni (1. ja 2. aste). Pädevad asutused väljendasid ka muret seoses hästituntud ning tõestatud sobivusega klassifitseerimissüsteemi muutmisega.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

138. Amet usub, et praegustes SAFA kontrollides on kolme puudustekategooria kasutamine asjakohane. Kuna aga ARO.RAMP on reguleerimisalalt SAFA direktiivist laiem (seda kohaldatakse ka ELi käitajate kasutatavatele õhusõidukitele), on teatavatel juhtudel tarvis seostada käitajat õhusõidukiga. Kahe erineva puuduste klassifikatsiooni kohaldamine (1. ja 2. aste käitajale ning 1., 2. ja 3. kategooria õhusõidukile) võiks ühelt poolt põhjustada probleeme pädevatele asutustele ning teiselt poolt segadust käitajatele.

139. Samas tõdetakse, et SAFA süsteem, sealhulgas selle puuduste klassifikatsioon, on läbiproovitud ja toimib. Amet leiab lisaks, et liigne hulk üheaegseid muudatusi süsteemis võib nii pädevate asutuste kui ka käitajate ressursse raskelt koormata. Seepärast otsustas amet käesolevas alajaos kasutusele võtta juba olemasoleva puuduste liigituse.

140. **ARO.RAMP.140** „Õhusõiduki lendude keelamine”: lisati punkt d, et selgitada, mis meetmeid tuleb võtta lennukeelust vabanemiseks juhul, kui mittevastavus mõjutab lennukõlblikkussertifikaadi kehtivust, võttes arvesse eri asutuste vastutust õhusõidukite pideva järelevalve eest. Punkti d alapunkt 4 on välja jäetud, sest tulevane TCO-osa ei käsitle hetkel „ICAO-aluseid” õhusõidukeid (sealhulgas ajutiselt lennukõlbmatuid õhusõidukeid). Neile õhusõidukitele lubade väljastamist käsitletakse eraldi eeskirjade koostamise ülesande raames.

141. **ARO.RAMP.145** „Aruandlus”: punkt a viidi vastavusse ARO.RAMP.120 punktiga a. Punktist b jäeti välja viide ametile, sest viidatud teavet peavad koguma pädevad asutused. Punkt c viidi kooskõlla ARO.RAMP.110 punktiga b. Punktist d jäeti välja sõna *„vabatahtlik”*, et kaitsta teavet esitavaid isikuid ning seeläbi soodustada ohutuse seisukohalt olulise teabe avaldamist.

142. **ARO-osa IV liitest „Aruande tüüpvorm”** jäeti välja riikliku koordineerija nimi ja allkiri, sest teave sisestatakse ARO.RAMP.150 punkti b alapunktis 2 nimetatud kesksesse andmebaasi.

143. **V liide „Õhusõiduki seisuplatsil kontrollimise akt”** ja **VI liide „Õhusõiduki seisuplatsil kontrollimise aruanne”:** malle muudeti pisut selgemaks ning terminoloogia või käesoleva arvamuse vastavate osade muudatustele vastavaks. Vormidele määrati EASA vorminumbrid.

IV. Ülevaade erinevustest

144. Alljärgnevas tabelis on loetletud ARO-osa ning EU-OPSi / JAR-OPS 3 erinevused. Vastavad erinevused ORO-osa ja EU-OPSi / JAR-OPS 3 vahel on esitatud ORO-osa seletuskirjas.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

Erinevused võrreldes EU-OPSi / JAR-OPS 3-ga

EU-OPSi/JAR-OPS 3 viide	EASA-EU viide	Erinevuse kirjeldus	Põhjendus
1./3.035 Kvaliteedisüsteem (c)	ARO.GEN.310	Kvaliteedijuht: ORO-osa kohaselt sisaldab käitaja luba ja muudatuste juhtimine ametisse määratud isikute korral, mida kirjeldatakse AMC1-ARO.GEN.330 osas „Muudatused-organisatsioonis", mõistet „pädevatele asutustele vastuvõetavad" isikud (nüüd nimetatud „ametisse määratud isikud").	Seda peetakse piisavaks kontrolliks.
1.165 (b) (2)(i) ja (c)(1)(i) Rent	Puudub	Rendilepingus ei nõuta nende tingimuste esitamist, mida hõlmab see luba.	Viidet „kõik nimetatud loaga seotud tingimused peavad sisalduma rendilepingus" ei peeta vajalikuks, sest liikmesriikidel ei ole lubatud kehtestada rendilepingu kohta täiendavaid ohutusnõudeid.

ARO-osa erinevused ICAO 6. lisast

145. Alljärgnev tabel annab ülevaate käesoleva arvamusega hõlmatud ICAO 6. lisa I osa ja III osa 1. ja 2. jaotise standarditest,[25] mida ei peeta ülevõetuks või peetakse ülevõetuks vastavatele ICAO 6. lisa standarditele mittevastaval viisil.

6. lisa I/III osa viide	EASA-EU viide	Erinevuse kirjeldus
I osa - 3.3.1 III osa – 1.3.1 Riigid kehtestavad tsiviillennunduses piisava ohutustaseme saavutamiseks riikliku ohutusprogrammi.	Puudub	See ei puuduta lennutegevust. Lennutegevuse määrusse seda üle võtta ei saa.

[25] Eelkõige ei käsitleta ICAO hooldus- ja käitaja hooldusjärelevalve standardeid.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

6. lisa I/III osa viide	EASA-EU viide	Erinevuse kirjeldus
I osa – 1.3.1 III osa – 1.3.2 Riik kehtestab vastuvõetava ohutustaseme, mille saavutamine on kohustuslik.	Puudub	

V. Kavandatavate eeskirjade koostamise ülesannete loend

146. Alljärgnev tabel annab ülevaate ARO-osaga seotud kavandatavatest eeskirjade koostamise ülesannetest. GEN-alajao suhtes keskenduvad need põhiliselt järgmistele ülesannetele:

a. pärast lennutegevuse ekspertrühmadega nõupidamist anti soovitus täiendada ARO-osa 2. ja 3. jaotise nõuete täitmise vastuvõetavate viiside materjale lisasätetega lennuettevõtja sertifikaadi omanike järelevalve ning lennuettevõtja sertifikaadi omanike esmase sertifitseerimise ja järelevalvega tegelevate pädevate asutuse töötajate kohta, lisades sel eesmärgil punkte ühistest rakendusmenetlustest ning ICAO lennutegevuse kontrollimise, sertifitseerimise ja pideva järelevalve menetluste käsiraamatust (dokument 8335, *Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance*);

b. Riskihindamise, ohutusjuhtimise ja riikliku ohutusprogrammiga seotud sätteid asutustele ja organisatsioonidele arendatakse edasi paralleelselt Euroopa lennundusohutuse programmi rakendamisega pärast uue ohutusjuhtimise standardeid ja soovituslikke tavasid käsitleva ICAO 19. lisa avaldamist.

Osa, eeskirjade viited	Reguleerimisala	Eeskirjade koostamise programmi viide
ARO.GEN.125(b)	Koostada täitmise vastuvõetavad viisid, et täpsustada ametile esitatavad andmed. Üldjuhul peaks nende hulka kuuluma kõik konstruktsiooniga seotud ohutusküsimused, kasutamissobivuse andmetega seotud küsimused ning erivaldkondade küsimused, mille amet on tunnistanud ohutuse seisukohalt probleemseks.	MDM.095 a + b
ARO.GEN.200(a)(2)	Lisada täiendavad nõuete täitmise vastuvõetavad viisid ja juhendmaterjal lennuettevõtja sertifikaadi omanike järelevalvega tegelevate inspektorite kvalifikatsiooni ja koolituse kohta.	OPS.005 a, b

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

Osa, eeskirjade viited	**Reguleerimisala**	**Eeskirjade koostamise programmi viide**
ARO.GEN.200(a)(4)	Lisada täiendavad suunised ohutusriskide juhtimise protsessi väljatöötamiseks, sealhulgas põhiriskielementide kindlaksmääramiseks ja kasutamiseks, võttes arvesse Euroopa lennundusohutuse programmi kehtestamist ning ohutuskava nõuet (üldmääruse artikkel 3).	MDM.095 a + b
ARO.GEN.300 ARO.GEN.305 ARO.GEN.310	Lisada täiendavad nõuete täitmise vastuvõetavad viisid ja juhendmaterjal lennuettevõtja sertifikaadi omanike nõuetelevastavuse kontrollimiseks esmasel sertifitseerimisel ning pidevaks järelevalveks.	OPS.005 a, b
ARO.OPS	Menetleda eraldi eeskirjade koostamise ülesande raames ühist soovitust ACJ OPS1.165, mis käsitleb juhiseid pädevale asutusele ja rentnikule lühiajalise rendi korral.	OPS.005 a, b
ARO.RAMP	Töötada välja menetluste terviksüsteem, mis tagab õhusõidukite seisuplatsil kontrollimiste ühtluse vastavalt ARO.RAMP-osale, võttes selleks üle olemasoleva EASA SAFA juhendmaterjali seisuplatsil kontrolli tegevate inspektorite kvalifikatsiooni, koolitusorganisatsioonide tingimuste ning seisuplatsil kontrollimise menetluste kohta ning täiendades seda vajalike osadega lähtuvalt uute nõuete kehtestamisest eelkõige EASA riikide sertifitseeritud käitajate õhusõidukite seisuplatsil kontrollimise suhtes.	OPS.087

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

III lisa – ORO-osa

I. Üldist

147. Käesoleva arvamusega esitatud ORO-osa koosneb kaheksast alajaost, mis on omakorda jagatud jaotisteks, mis sisaldavad lennutegevuse üldnõudeid ning erinõudeid:

148. ORO-osa üldnõuete GEN-alajagu, mida täiendavad:

- ORO-osa AOC-alajagu, lennuettevõtja sertifikaadi väljaandmisega seotud erinõuded;
- ORO-osa DEC-alajagu, erinõuded oma tegevust deklareerima kohustatud lennuettevõtjatele;
- ORO-osa MLR-alajagu, käsiraamatute, tehniliste päevikute ja dokumentidega seotud erinõuded;
- ORO-osa SEC-alajagu, julgestusega seotud erinõuded;
- ORO-osa FC-alajagu, erinõuded lennumeeskonnale;
- ORO-osa CC-alajagu, erinõuded salongipersonalile;
- ORO-osa TC-alajagu, erinõuded tehnilisele meeskonnale kopterite kiirabilendudel, kopterite ripplastiga lendudel ja öönägemissüsteemiga lendudel.

149. Käesolevas arvamuses esitatud ORO-osa GEN-alajagu koosneb kahest jaotisest:

- 1. jaotis Üldist
- 2. jaotis Juhtimissüsteem.

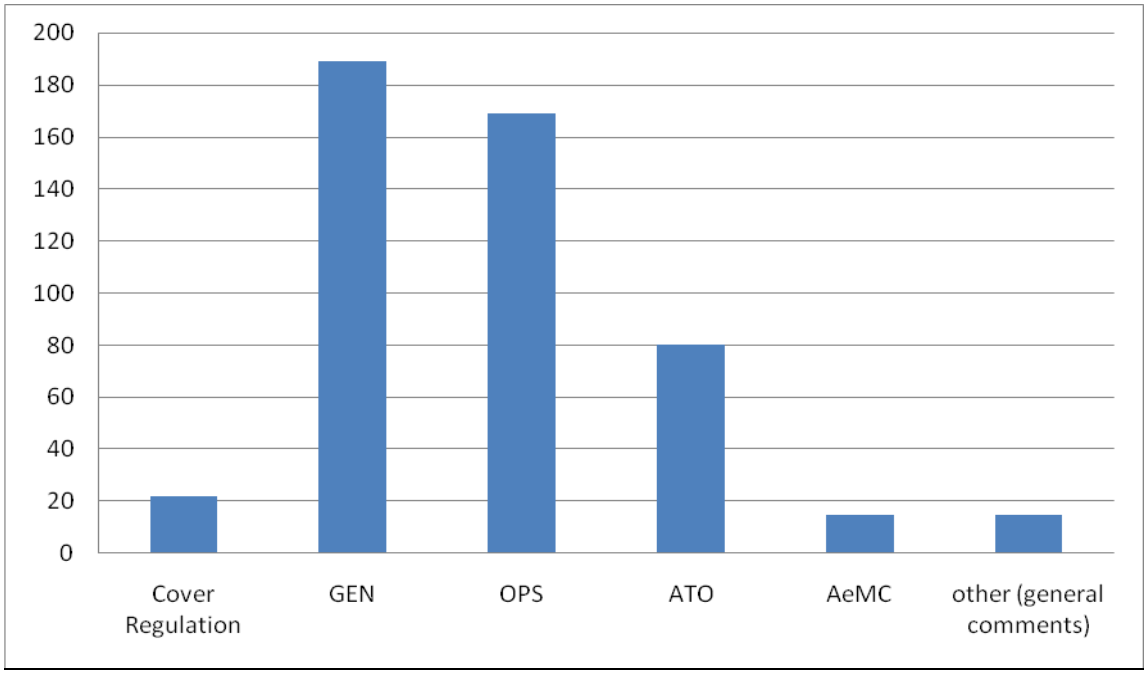
150. ORO-osa GEN-alajao aluseks on COrA põhisoovitused ning ohutusjuhtimise süsteemi käsitlevad ICAO standardid. Need täiendavad sertifikaatide ja tunnistuste väljaandmise, säilitamise, muutmise, piiramise, peatamise ja tühistamise tingimustega seotud nõudeid asutustele.

151. Arvamuses esitatud tekst kajastab ameti algses ettepanekus tehtud muudatusi (avaldatud muudatusettepaneku teadetes NPA 2008-22c ja 2009-02c) ning mõnesid täiendavaid muudatusi, mis põhinevad märkustele vastamise dokumendi kohta saadud reageeringute läbivaatusel ja hindamisel.

II. Konsultatsioonid

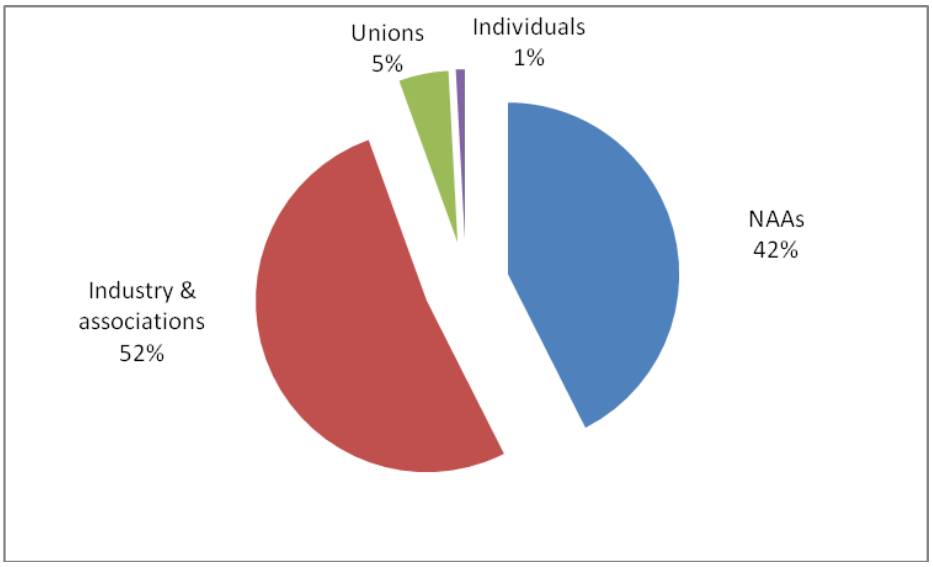
152. ARO-osa seletuskirjas on esitatud üldinfo AR-osa ja OR-osa märkuste vastusdokumentidele laekunud reageeringute kohta. Allpool tabelis on kujutatud OR-osale (CRD 2008-22c ja 2009-02c) laekunud 490 reageeringu jaotus, millest 1/3 esitati nõuete täitmise vastuvõetavate viiside ja juhendmaterjali ning 2/3 rakenduseeskirjade kohta.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.



Joonis 6. OR-osa reageeringute jaotus

153. Allpool on esitatud andmed reageeringute päritolu kohta. Et valdkonna esindusorganisatsioonide reageeringud saadetakse üldjuhul üksikute liikmete nimel, siis võib eeldada valdkonna ettevõtjate alaesindatust käesolevas graafikus.



Joonis 7. OR-osa reageeringute päritolu

154. Märkustele vastamise dokumendile laekunud peamisi reageeringuid käsitletakse järgmistes punktides.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

III. Reguleerimisala ja kohaldatavus

155. Käesolevas arvamuses esitatud ORO-osa kohaldatakse keerukate mootorõhusõidukitega mitteärilise lennutegevusega tegelevate ja ärilise lennutegevusega tegelevate lennuettevõtjate sertifitseerimisele ja/või pidevale järelevalvele. Lennutegevuse määruse muudetud struktuuris on lennutegevusega seotud nõuded organisatsioonidele (ORO-osa) esitatud eraldi lisana, mis sisaldab kõiki mitteärilisele lennutegevusele keerukate mootorõhusõidukitega ning ärilisele lennutegevusele kohaldatavaid eeskirju. Sellega tagatakse, et vastuvõtmisprotsessi lõpuks on olemas täpsed ja ühetaolised eeskirjad kõikide lennutegevuse liikide (ärilise lennutranspordi lennud ja mitteäriline lennutegevus) kohta. Seepärast on säilitatud ORO-osa allstruktuur, ehkki see võib esmapilgul ja üksnes ärilise lennutranspordi seisukohalt näida ebavajalik.

156. Tuleb rõhutada, et kõik ORO-osa nõuded organisatsioonidele, mis on ette nähtud kohaldamiseks ka muule lennutegevusele peale ärilise lennutranspordi, jäävad ootele kuni seonduvaid tehnilisi nõudeid (nt NCC-osa, NCO-osa) sisaldavate arvamuste vastuvõtmiseni.

157. ORO-osa GEN-alajagu vastab enamasti ORA-osa (nõuded organisatsioonidele seoses õhusõiduki meeskonnaga) GEN-alajaole, kuid kahe erandiga:

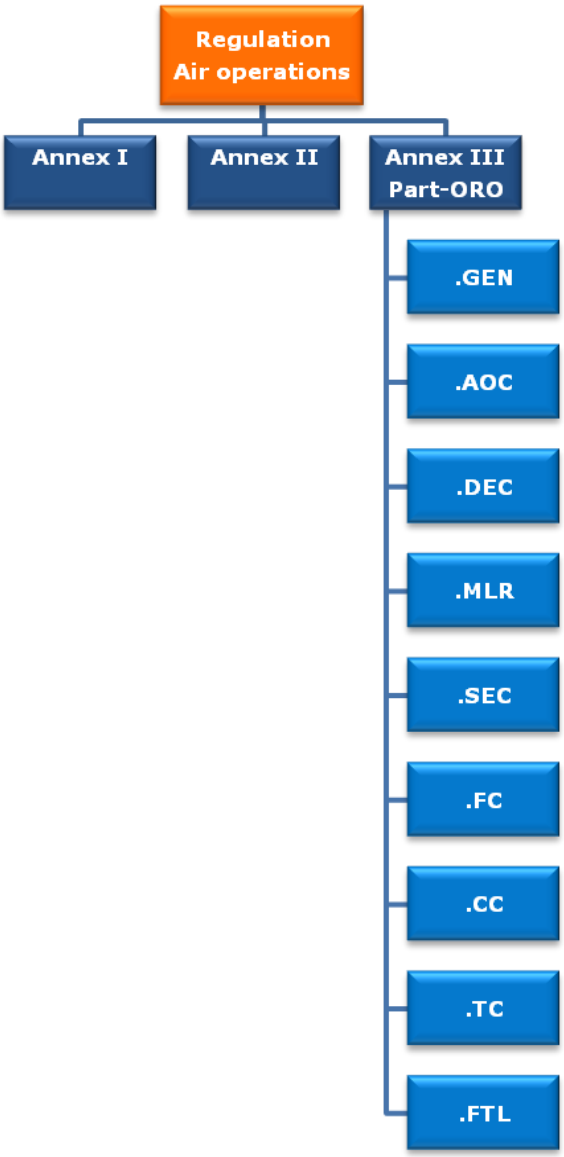
- deklareerimist käsitlevad sätted sisalduvad üksnes lennutegevuse eeskirjades
- CAT-osa ja SPA-osaga kooskõla tagamiseks on „organisatsiooni" mõiste ORO-osas asendatud „käitajaga".

158. ORO-osa GEN-alajao 1. jaotis täiendab sertifikaatide ja tunnistuste väljaandmise, pikendamise, muutmise, piiramise, peatamise ja tühistamise tingimustega seotud ARO-osa nõudeid. ORO-osa GEN-alajao 2. jaotises on määratletud nõuded ühisele juhtimissüsteemile, mis hõlmab nõuete täitmise järelevalvet ja ohutusjuhtimist.

159. Lisaks sisaldab ORO-osa GEN-alajagu nüüd käitaja kohustuste sätteid, mis varem sisaldusid OR-osa OPS-alajao GEN-jaotises (OR.OPS.GEN). Endise OR-osa OPS-alajao ülejäänud jaotised on nüüd esitatud eraldi alajagudena. Tulevikus lisandub neile uus lennuaja piiranguid käsitlev alajagu (FTL-alajagu).

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

Joonis 8. III lisa ORO-osa



160. Kui üksikud erandid välja arvata, on endise OR-osa sätete numeratsioon (viimased kolm numbrit) jäänud muutumatuks. Alljärgnevas vastavustabelis on esitatud eeskirjade viited märkuste vastusdokumendis ja käesolevas arvamuses, arvamuse järjestuses:

Eeskirja viide vastusdokumendis	Eeskirja nimetus vastusdokumendis	Eeskirja viide arvamuses	Eeskirja nimetus arvamuses
OR.GEN	**Üldnõuded**	**ORO.GEN**	**ORO-osa alajagu Üldnõuded**
---	---	ORO.GEN.100	Reguleerimisala
OR.GEN.105	Pädev asutus	ORO.GEN.105	Pädev asutus
---	---	ORO.GEN.110	Käitaja ülesanded

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

Eeskirja viide vastusdokumendis	Eeskirja nimetus vastusdokumendis	Eeskirja viide arvamuses	Eeskirja nimetus arvamuses
OR.GEN.115	Organisatsioonisertifikaadi taotlemine	ORO.GEN.115	Käitaja sertifikaadi taotlemine
OR.GEN.120	Täitmise viisid	ORO.GEN.120	Täitmise viisid
OR.GEN.125	Tunnustamistingimused ja organisatsiooni õigused	ORO.GEN.125	Tunnustamistingimused ja käitaja õigused
OR.GEN.130	Muudatused sertifitseerimiskohustusega organisatsioonides	ORO.GEN.130	Muudatused
OR.GEN.135	Kehtivuse kestus	ORO.GEN.135	Kehtivuse kestus
OR.GEN.140	Juurdepääs	ORO.GEN.140	Juurdepääs
OR.GEN.145	Deklaratsioon	---	(nüüd eraldi ORO.DEC-alajaos)
OR.GEN.150	Puudused	ORO.GEN.150	Puudused
OR.GEN.155	Viivitamatu reageerimine ohutusprobleemile	ORO.GEN.155	Viivitamatu reageerimine ohutusprobleemile
OR.GEN.160	Vahejuhtumitest teatamine	ORO.GEN.160	Vahejuhtumitest teatamine
OR.GEN.200	Juhtimissüsteem	ORO.GEN.200	Juhtimissüsteem
OR.GEN.205	Allhange ja ostmine	ORO.GEN.205	Allhanketegevused
OR.GEN.210	Personalinõuded	ORO.GEN.210	Personalinõuded
OR.GEN.215	Nõuded töötingimustele	ORO.GEN.215	Nõuded töötingimustele
OR.GEN.220	Andmete säilitamine	ORO.GEN.220	Andmete säilitamine
OR.OPS	**OR-osa OPS-alajagu Lennutegevus**	**---**	**(kõik jaotised esitatud eraldi alajagudena)**
OR.OPS.GEN	Jaotis: Üldnõuded	---	---
OR.OPS.GEN.100	Reguleerimisala	---	(sisaldub ORO.GENis punktina 005)
OR.OPS.GEN.105	Käitaja ülesanded	---	(sisaldub ORO.GENis punktina 110)
OR.OPS.AOC	**Jaotis: Lennuettevõtjate sertifitseerimine**	**ORO.AOC**	**ORO-osa alajagu Lennuettevõtjate sertifitseerimine**
OR.OPS.AOC.100	Lennuettevõtja sertifikaadi taotlemine	ORO.AOC.100	Lennuettevõtja sertifikaadi taotlemine
OR.OPS.AOC.105	Lennuettevõtja sertifikaadi omaniku käitamistingimused ja õigused	ORO.AOC.105	Lennuettevõtja sertifikaadi omaniku käitamistingimused ja õigused
OR.OPS.AOC.110	Rentimine	ORO.AOC.110	Rentimine
OR.OPS.AOC.115	Koodijagamiskokkulepped	ORO.AOC.115	Koodijagamiskokkulepped
OR.OPS.AOC.120	Salongipersonali koolituse ja salongipersonali tunnistuste väljaandmise load lennuettevõtja sertifikaadil	ORO.AOC.120	Salongipersonali koolituse ja salongipersonali tunnistuste väljaandmise load lennuettevõtja sertifikaadil
OR.OPS.AOC.125	Mitteäriline lennutegevus lennuettevõtja sertifikaadi kohustusega õhusõidukitega	ORO.AOC.125	Mitteäriline lennutegevus lennuettevõtja sertifikaadi kohustusega õhusõidukitega
OR.OPS.AOC.130	Lennuandmete seire - lennukid	ORO.AOC.130	Lennuandmete seire - lennukid
OR.OPS.AOC.135	Personalinõuded	ORO.AOC.135	Personalinõuded
OR.OPS.AOC.140	Nõuded töötingimustele	ORO.AOC.140	Nõuded töötingimustele
OR.OPS.AOC.150	Nõuded dokumentidele	ORO.AOC.150	Nõuded dokumentidele
OR.OPS.DEC	**Jaotis: Lennuettevõtja deklaratsioon**	**ORO.DEC**	**ORO-osa alajagu Deklaratsioon**

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

Eeskirja viide vastusdokumendis	Eeskirja nimetus vastusdokumendis	Eeskirja viide arvamuses	Eeskirja nimetus arvamuses
OR.OPS.DEC.100	Deklaratsioon	ORO.DEC.100	Deklaratsioon
OR.OPS.DEC.105	Deklaratsiooni sisu	---	---
OR.OPS.MLR	**Jaotis: Käsiraamatud, tehnilised päevikud ja dokumendid**	**ORO.MLR**	**ORO-osa alajagu Käsiraamatud, tehnilised päevikud ja dokumendid**
OR.OPS.MLR.100	Lennutegevuskäsiraamat - Üldist	ORO.MLR.100	Lennutegevuskäsiraamat - Üldist
OR.OPS.MLR.101	Lennutegevuskäsiraamat – Ärilise lennutegevuse ja keerukate mootorõhusõidukitega mitteärilise erilubadega lennutegevuse struktuur	ORO.MLR.101	Lennutegevuskäsiraamat – Ärilise lennutegevuse ja keerukate mootorõhusõidukitega mitteärilise erilubadega lennutegevuse struktuur
OR.OPS.MLR.105	Minimaalvarustuse loetelu (MEL)	ORO.MLR.105	Minimaalvarustuse loetelu (MEL)
OR.OPS.MLR.110	Lennupäevik	ORO.MLR.110	Lennupäevik
OR.OPS.MLR.115	Andmete säilitamine	ORO.MLR.115	Andmete säilitamine
OR.OPS.SEC	**Jaotis: Lennundusjulgestus**	**ORO.SEC**	**ORO-osa alajagu Lennundusjulgestus**
OR.OPS.SEC.100.A	Lennumeeskonna kabiini turvalisus	ORO.SEC.100.A	Lennumeeskonna kabiini turvalisus
OR.OPS.SEC.100.H	Lennumeeskonna kabiini turvalisus	ORO.SEC.100.H	Lennumeeskonna kabiini turvalisus
OR.OPS.FC	**Jaotis: Lennumeeskond**	**ORO.FC**	**ORO-osa alajagu Lennumeeskond**
OR.OPS.FC.005	Reguleerimisala	ORO.FC.005	Reguleerimisala
OR.OPS.FC.100	Lennumeeskonna koosseis	ORO.FC.100	Lennumeeskonna koosseis
OR.OPS.FC.105	Kapteniks määramine	ORO.FC.105	Kapteniks määramine
OR.OPS.FC.110	Pardainsener	ORO.FC.110	Pardainsener
OR.OPS.FC.115	Meeskonnatöö korraldamise koolitus	ORO.FC.115	Meeskonnatöö korraldamise koolitus
OR.OPS.FC.120	Käitaja üleminekukoolitus	ORO.FC.120	Käitaja üleminekukoolitus
OR.OPS.FC.125	Erinevuste koolitus ja tutvumisõpe	ORO.FC.125	Erinevuste koolitus ja tutvumisõpe
OR.OPS.FC.130	Regulaarne korduvkoolitus	ORO.FC.130	Regulaarne korduvkoolitus
OR.OPS.FC.135	Piloodi kvalifikatsioon tegutsemiseks ükskõik kummal piloodikohal	ORO.FC.135	Piloodi kvalifikatsioon tegutsemiseks ükskõik kummal piloodikohal
OR.OPS.FC.140	Lendamine rohkem kui ühe õhusõidukitüübi või -variandiga	ORO.FC.140	Lendamine rohkem kui ühe õhusõidukitüübi või -variandiga
OR.OPS.FC.145	Koolitamine	ORO.FC.145	Koolitamine
OR.OPS.FC.200	Lennumeeskonna koosseis	ORO.FC.200	Lennumeeskonna koosseis
OR.OPS.FC.205	Kaptenikursus	ORO.FC.205	Kaptenikursus
OR.OPS.FC.215	Käitajapoolne meeskonnatöö korraldamine (CRM) algkoolitus	ORO.FC.215	Käitajapoolne meeskonnatöö korraldamine (CRM) algkoolitus
OR.OPS.FC.220	Käitaja üleminekukoolitus ja kontroll	ORO.FC.220	Käitaja üleminekukoolitus ja kontroll
OR.OPS.FC.230	Regulaarne korduvkoolitus ja kontroll	ORO.FC.230	Regulaarne korduvkoolitus ja kontroll
OR.OPS.FC.240	Lendamine rohkem kui ühe õhusõidukitüübi või variandiga	ORO.FC.240	Lendamine rohkem kui ühe õhusõidukitüübi või variandiga
OR.OPS.FC.235	Piloodi kvalifikatsioon tegutsemiseks ükskõik kummal piloodikohal	ORO.FC.235	Piloodi kvalifikatsioon tegutsemiseks ükskõik kummal piloodikohal

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

Eeskirja viide vastusdokumendis	Eeskirja nimetus vastusdokumendis	Eeskirja viide arvamuses	Eeskirja nimetus arvamuses
OR.OPS.FC.245.A	Alternatiivne koolitus- ja kvalifikatsiooniprogramm	ORO.FC.245.A	Alternatiivne koolitus- ja kvalifikatsiooniprogramm
OR.OPS.FC.255.A	Kaptenid, kellel on lennuki ametipiloodi luba (CPL(A))	ORO.FC.255.A	Kaptenid, kellel on lennuki ametipiloodi luba (CPL(A))
OR.OPS.FC.255.H	Kaptenid, kellel on lennuki ametipiloodi luba (CPL(A))	ORO.FC.255.H	Kaptenid, kellel on lennuki ametipiloodi luba (CPL(A))
OR.OPS.FC.330	Regulaarne korduvkoolitus ja kontroll – käitajapoolne lennuoskuste tasemekontroll	ORO.FC.330	Regulaarne korduvkoolitus ja kontroll — käitajapoolne lennuoskuste tasemekontroll
OR.OPS.FC.201.A	Lennumeeskonna liikmete asendamine lennu ajal	ORO.FC.201.A	Lennumeeskonna liikmete asendamine lennu ajal
OR.OPS.CC	**Jaotis: Salongipersonal**	**ORO.CC**	**ORO-osa alajagu Salongipersonal**
OR.OPS.CC.005	Reguleerimisala	ORO.CC.005	Reguleerimisala
OR.OPS.CC.100	Salongipersonali suurus ja koosseis	ORO.CC.100	Salongipersonali suurus ja koosseis
OR.OPS.CC.110	Töölemääramise tingimused	ORO.CC.110	Töölemääramise tingimused
OR.OPS.CC.115	Koolituskursuste ja seonduvate kontrollide läbiviimine	ORO.CC.115	Koolituskursuste ja seonduvate kontrollide läbiviimine
OR.OPS.CC.120	Algkoolitus	ORO.CC.120	Algkoolitus
OR.OPS.CC.125	Õhusõidukitüübi koolitus ja käitaja üleminekukoolitus	ORO.CC.125	Õhusõidukitüübi koolitus ja käitaja üleminekukoolitus
OR.OPS.CC.130	Erinevuste koolitus	ORO.CC.130	Erinevuste koolitus
OR.OPS.CC.135	Tutvumislennud	ORO.CC.135	Tutvumislennud
OR.OPS.CC.140	Regulaarne korduvkoolitus	ORO.CC.140	Regulaarne korduvkoolitus
OR.OPS.CC.145	Täienduskoolitus	ORO.CC.145	Täienduskoolitus
OR.OPS.CC.200	Salongipersonali suurus ja koosseis	ORO.CC.200	Salongipersonali suurus ja koosseis
OR.OPS.CC.205	Salongipersonali miinimumarv ettenägematute asjaolude ja maapealse tegevuse korral	ORO.CC.205	Maapealne tavategevus ja ettenägematud asjaolud
OR.OPS.CC.210	Töölemääramise tingimused	ORO.CC.210	Töölemääramise tingimused
OR.OPS.CC.215	Koolituskursuste ja seonduvate kontrollide läbiviimine	ORO.CC.215	Koolituskursuste ja seonduvate kontrollide läbiviimine
OR.OPS.CC.250	Lendamine rohkem kui ühe õhusõidukitüübi või -variandiga	ORO.CC.250	Lendamine rohkem kui ühe õhusõidukitüübi või -variandiga
OR.OPS.CC.255	Lennud ühe salongipersonali liikmega	ORO.CC.255	Lennud ühe salongipersonali liikmega
OR.OPS.CC.260	Salongipersonali vanem	ORO.CC.260	Salongipersonali vanem
OR.OPS.TC	**Jaotis: Tehniline meeskond kopterite kiirabilendudel, kopterite ripplastiga lendudel ja öönägemissüsteemiga lendudel**	**ORO.TC**	**ORO-osa alajagu Tehniline meeskond kopterite kiirabilendudel, kopterite ripplastiga lendudel ja öönägemissüsteemiga lendudel**
OR.OPS.TC.100	Reguleerimisala	ORO.TC.100	Reguleerimisala
OR.OPS.TC.105	Töölemääramise tingimused	ORO.TC.105	Töölemääramise tingimused
OR.OPS.TC.110	Koolitus ja kontroll	ORO.TC.110	Koolitus ja kontroll
OR.OPS.TC.115	Algkoolitus	ORO.TC.115	Algkoolitus
OR.OPS.TC.120	Käitaja üleminekukoolitus	ORO.TC.120	Käitaja üleminekukoolitus
OR.OPS.TC.125	Erinevuste koolitus	ORO.TC.125	Erinevuste koolitus

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

Eeskirja viide vastusdokumendis	Eeskirja nimetus vastusdokumendis	Eeskirja viide arvamuses	Eeskirja nimetus arvamuses
OR.OPS.TC.130	Tutvumislennud	ORO.TC.130	Tutvumislennud
OR.OPS.TC.135	Regulaarne korduvkoolitus	ORO.TC.135	Regulaarne korduvkoolitus
OR.OPS.TC.140	Täienduskoolitus	ORO.TC.140	Täienduskoolitus
OR-osa	**Liited**	**ORO-osa**	**Liited**
OR-osa I liide	Deklaratsiooni vorm	ORO-osa I liide	Deklaratsiooni vorm

Tabel 4. ORO-osa märkuste vastusdokumendi ja arvamuse viidete vastavus

ORO.GEN 1. jaotis – Üldist

161. 1. jaotise rakenduseeskirjad sisaldavad üldnõudeid organisatsioonidele, eelkõige seoses esmase sertifitseerimise ja järelevalvega. Need vastavad asjaomastele asutuste nõuetele ARO-osa GEN-alajao 1. ja 3. jaotises. Nende aluseks on algmääruses sätestatud kõrgetasemelised nõuded. ARO.GEN-alajao muudatusi arvesse võttes lisati eeskirjadele kaks punkti, millega kehtestatakse organisatsioonidele tegutsemisnõuded seoses viivitamatu reageerimisega ohutusprobleemidele (ORO.GEN.155) ning vahejuhtumitest teatamisega (ORO.GEN.160). Uue punktiga ORO.GEN.155 kehtestatakse organisatsioonidele ameti lennukõlblikkust ja ohutust käsitlevate ettekirjutuste täitmise kohustus, mis tuleneb eeskirjade koostamise ülesandest 21.039 „Kasutamissobivuse andmed".[26]

ORO-osa viide	Nimetus	Vastav ARO
ORO.GEN.105	Pädev asutus	puudub
ORO.GEN.115	Organisatsioonisertifikaadi taotlemine	ARO.GEN.310(a)
ORO.GEN.120	Täitmise viisid	ARO.GEN.120
ORO.GEN.125	Tunnustamistingimused ja organisatsiooni õigused	ARO.GEN.310(b)
ORO.GEN.130	Muudatused organisatsioonides	ARO.GEN.330
ORO.GEN.135	Kehtivuse kestus	ARO.GEN.310(b)
ORO.GEN.140	Juurdepääs	Üldmäärus Artikli 4 lõige 5
ORO.GEN.150	Puudused	ARO.GEN.350
ORO.GEN.155	Viivitamatu reageerimine ohutusprobleemile	ARO.GEN.135
ORO.GEN.160	Vahejuhtumitest teatamine	ARO.GEN.135

Tabel 5. ARO.GEN- ja ORO.GEN-alajao vastavustabel

[26] CRD 2009-01, vt http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/2009/CRD%202009-01%20(EN,%20comment%20response%20summary%20and%20resulting%20text).pdf.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

162. Eeskirjastruktuuri muutmisest tulenevalt on kaks varem OR.OPSis sisaldunud rakenduseeskirja (OR.OPS.GEN.100 ja OR.OPS.GEN.105) nüüd lisatud ORO.GENile. **ORO.GEN.110** määratleb käitaja vastutuse õhusõiduki ohutu käitamise eest, sealhulgas nõude luua ja pidada üleval süsteemi kontrolli teostamiseks kõikide tema deklaratsiooni või sertifikaadi tingimuste kohaselt teostatavate lendude üle, mille aluseks on olemasolevad nõuded, st EU-OPS ja JAR-OPS 3, järgmiste oluliste muudatustega:

- inimteguri põhimõtete järgimiseks on nõutav kontrollnimekirjade süsteem vastavalt ICAO 6. lisa I, II ja III osas sätestatule. Lisaks tuleks selles arvestada õhusõidukitootja viimatist dokumentatsiooni; see täiendav tekst lisati reageeringuna sidusrühmade märkustele;
- käitajalt nõutakse lennuplaneerimismenetluste sätestamist lennutegevuskäsiraamatus vastavalt ICAO 6. lisa II osa 3. jaotisele.

163. Mitu dispetšerite ühingut palus kehtestada dispetšerite litsentsimise eeskirjad, ent see ei olnud võimalik, kuna teema ei kuulunud selle muudatusettepaneku teate alla. Muudatusettepaneku teatega võeti üle olemasolevaid nõudeid; sellist nõuet EU-OPS, JAR-OPS 3 ega algmäärus ei sisalda. Kavandatav tekst on kooskõlas ICAO 6. lisaga, milles kohaselt käitaja võib valida lennuametnike või lennudispetšerite kasutamist hõlmava kontrollimeetodi, ent see ei ole kohustuslik. ICAO 6. lisa kohaselt võib käitaja asukohariik lennuametnike/lennudispetšerite kasutamise korral nõuda (või mitte nõuda) lennuametnike või lennudispetšerite litsentsimist.

164. **ORO.GEN.105** kohase pädeva asutuse kindlaksmääramisel kasutatav „peamise tegevuskoha" määratlus on nüüd kooskõlas määruse (EÜ) nr 1008/2008 (ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta (uuestisõnastamine))[27] määratlusega, mida kasutatakse ka määruses (EÜ) nr 2042/2003 ja selle muutmismääruses (EÜ) nr 127/2010.[28] See tuleneb asjaolust, et lennuettevõtjatel peab lennuettevõtja sertifikaadi raames olema ka määruse (EÜ) nr 2042/2003 1. lisa G-alajao M-osa kohane tunnustus. Selle määratluse puhul eeldatakse, et organisatsiooni põhiline finantstegevus ja tegevuse juhtimine toimuvad samas liikmesriigis. Amet tunnistab eri määruste jaoks eri mõistete kasutuselevõtu eeliseid, kuid on seisukohal, et määrusest (EÜ) nr 1008/2008 võetud määratlus põhjustaks rakendusprobleeme. Seepärast soovitab amet kõnealuse mõiste kõikides asjaomastes EASA määrustes, sealhulgas lennukõlblikkuse määrustes üle vaadata. Ülevaatusel tuleks pädeva asutuse määramise aluseks oleva peamise tegevuskoha kindlakstegemisel pöörata tähelepanu organisatsiooni algmääruse ja selle rakenduseeskirjade alusel sertifitseeritud tegevuse tehnilise juhtimise kohale.

165. Punktiga **ORO.GEN.115** on ette nähtud organisatsioonisertifikaadi taotlemise menetlus. Muudatusettepaneku teatele sidusrühmadelt laekunud märkusi arvestades loobuti NPA 2008-22c ühtse organisatsioonisertifikaadi ettepanekust,

---

27 Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1008/2008, 24. september 2008, ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta; *ELT L 293, 31.10.2008, lk 3–20.*

28 Komisjoni määrus (EL) nr 127/2010, 5. veebruar 2010, millega muudetakse komisjoni määrust (EÜ) nr 2042/2003 õhusõidukite ja lennundustoodete ning nende osade ja seadmete jätkuva lennukõlblikkuse ning sellega tegelevate organisatsioonide ja isikute sertifitseerimise kohta (EMPs kohaldatav tekst). *ELT L 40, 13.02.2010, lk 4-50.*

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

mistõttu ORO-osas standardse taotlusvormi ettepanekut ei tehta. Viimatinimetatu suhtes väljendasid liikmesriigid muret seoses standardse taotlusvormi mõjuga praegu kohaldatavate eeskirjade kohastele erinevatele haldussüsteemidele. Ühtse sertifikaadi väljaandmise idee kohta leiab amet, et selle põhieesmärke on võimalik saavutada ühtse organisatsioonisertifikaadi väljaandmise kohustust kehtestamata: sertifikaat on pelgalt sertifitseerimisprotsessi tunnistus ning võib olla nii ühe dokumendina kui ka eri dokumentidena. Põhieesmärk on tagada pädevatele asutustele võimalus teostada tõhusaimat järelevalvet mitme sertifikaadiga organisatsioonide üle.[29] Selleks on hädavajalikud eriliigilistele organisatsioonidele kohaldatavad ühised juhtimissüsteemid.

166. Punktiga **OR.GEN.120** on kindlaks määratud alternatiivsete täitmisviiside heakskiitmise menetlus, mida kohaldatakse ORO-osa kohase sertifikaadiga organisatsioonidele. Konsulteerimismenetluse käigus väljendati kahtlusi seoses alternatiivsete täitmisviiside kasutamisega, mille puhul organisatsioonidel on üksnes deklareerimiskohustus. Amet märgib, et algmäärus ei anna õiguslikku alust nõuda nimetatud organisatsioonidelt alternatiivsete täitmisviiside osas samade heakskiitmismenetluste järgimist, mida nõutakse sertifitseeritud organisatsioonidelt. Alternatiivse täitmisviisi heakskiit saab eksisteerida üksnes koos sertifikaadi või tunnistusega, mille väljaandmise üheks aluseks on kõnealune täitmisviis. Deklareerimiskohustusega organisatsioonidele aga kohaldatakse alternatiivsete täitmisviiside heakskiitmise menetlust, kui täitmise vastuvõetavate viisid on seotud asjaomase organisatsiooni konkreetse SPA-osa kohase tunnistusega. Mis aga puudutab kutseorganisatsioone või sidusrühmade esindusorganeid, millel puudub algmääruse ja selle rakenduseeskirjade järgne organisatsiooni tunnistus alternatiivsete täitmisviiside kasutamiseks, ei peagi need organisatsioonid alternatiivsetele täitmisviisidele heakskiitu taotlema, kuni neil puudub igasugune algmäärusest ja selle rakendusmäärustest tulenev nõuetele vastavuse täitmise kohustus.

167. Vastuseks valdkonna sidusrühmade reageeringutele algatab amet täiendava eeskirjade koostamise ülesande, et pakkuda metoodikat, mille abil tõendada rakenduseeskirja ohutuseesmärgi täitmist, kui taotletakse alternatiivsetele täitmisviisidele heakskiitu.

168. Punktis **ORO.GEN.130** „Muudatused sertifitseerimiskohustusega organisatsioonides" on täpsemalt kirjeldatud, milliste organisatsiooni juhtimissüsteemi muudatuste korral nõutakse eelnevat heakskiitu, et vähendada organisatsioonide ja asutuste koormust: juhtimissüsteemi kohta on konkreetsemalt sätestatud, et eelnevat heakskiitu on vaja muudatustele, mis mõjutavad kohustuste- ja vastutusahelaid ja/või ohutuspoliitikat. Ameti ettepaneku punkt OR.GEN.130 koos vastavate ARO-osa sätetega ei erine küll sisu poolest kaudse heakskiitmise ja pädevale asutusele vastuvõetavate muudatuste ideest: esmasel sertifitseerimisel kontrollib pädev asutus organisatsiooni juhtimissüsteemi, sealhulgas lennutegevuse kontrollsüsteemi, ning eelnevat heakskiitu mittevajavate muudatuste juhtimise menetluse vastavust kohaldatavatele nõuetele ning kinnitab need. Edaspidised muudatused kas

[29] Auditielementide arvestamine mitme sertifikaadiga organisatsioonide järelevalves sätestatakse AR.GEN.305 nõuete täitmise vastuvõetavates viisides.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

vajavad eelnevat heakskiitu või võib neid juhtida pädeva asutusega kokkulepitud viisil. Kavandatavad eeskirjad sobivad paremini ka tulemuspõhise järelevalve rakendamiseks: esmasel sertifitseerimisel võib organisatsioon punktis OR.GEN.130 sätestatud piires oma pädeva asutusega kokku leppida eelnevat heakskiitu mittevajavate muudatuste ulatuse. Organisatsiooni „küpsemisel" võib nimetatud muudatuste ulatust suurendada, juhul kui see jääb rakenduseeskirja tasemel kehtestatud piiresse.

169. Mitme liikmesriigi pädevad asutused esitasid märkusi sertifikaatide ajaliselt piiramatu kehtivuse põhimõtte kohta, väljendades muret tõhusa kontrolli puudumise üle piiramatu kehtivusega sertifikaatide puhul. Amet märgib, et sertifikaatide ajaliselt piiramatu kehtivus on tänaseks lennukõlblikkuse valdkonnas üldtunnustatud. Organisatsioonisertifikaatide jätkuva kehtivuse tingimuseks on pädeva asutuse poolne pidev järelevalve. Ameti ettepanek edendab pidevat seireprotsessi auditite, ülevaatuste ja kontrollide abil, mille korraldamise vahemikud määratakse varasema järelevalve tulemuste ja riskielementide alusel. Piiratud kehtivusajaga sertifikaatide korral kalduvad pädevad asutused auditeerimist ja kontrolli edasi lükkama kuni ajani, mil sertifikaat on peagi aegumas. ARO-osaga on pädevatele asutustele ette nähtud vajalikud elemendid, mis võimaldavad sertifikaadi kohta meetmeid võtta igal ajal, kui leitakse ohutust tõsiselt ohustavaid puudusi. Lisaks võivad liikmesriigid jõustamiseks kohaldada sanktsioone, mis on ette nähtud nende siseriiklikes algmääruse artikli 68 rakendamise eeskirjades.

170. Lisatud on rakenduseeskiri OR.GEN.160 „Vahejuhtumitest teatamine", et viidata kohaldatavatele õigusaktidele ning kehtestada kõikidele ORO-osa alla kuuluvatele organisatsioonidele teatamisnõuded, sealhulgas õhusõiduki projekteerimise eest vastutavale organisatsioonile teatamise nõuded. Kõnealune tekst põhineb olemasolevatel lennukõlblikkuseeskirjade nõuetel. Teatama peab õhusõidukite ohutut käitamist vahetult ohustavatest vahejuhtumitest, erinevalt lennundusohutusega seotud ohtudest, mida hallatakse OR.GEN.200 punkti a alapunkti 3 kohase sisese vahejuhtumitest teatamise süsteemi abil. Märkuste vastusdokumendile laekunud reageeringute arvessevõtmiseks vaadati nõuded läbi: esialgsed teated, mis tuleb esitada 72 tunni jooksul alates vahejuhtumi tuvastamisest organisatsiooni poolt, ei pea sisaldama andmeid meetmete kohta, mida organisatsiooni kavatseb nende kordumise vältimiseks võtta, sest selliste meetmete kindlaksmääramiseks võib rohkem aega kuluda.

ORO.GEN 2. jaotis – Juhtimissüsteem

171. Amet teeb ettepaneku eraldada üldiste organisatsiooninõuete all eraldi jaotis organisatsioonide juhtimissüsteemidega seotud nõuetele. Enamasti põhinevad need nõuded olemasolevatel standarditel, näiteks JARides juba sisalduvatel nõuetel. Neis käsitletakse kvalifitseeritud töötajate ning eelkõige konkreetsete isikute vajalikkust, kes vastutaksid, et organisatsioon vastab kohaldatavatele nõuetele. Olemasolevad nõuded hõlmavad ka ettenähtud ülesannete täitmist võimaldavate töötingimuste vajadust ning kõigi kohaldatavate nõuete kohaselt toimuvate tegevuste andmete säilitamise vajalikkust.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

172. Käesolev jaotis on ka õige koht ohutusjuhtimise süsteemidega (SMS)[30] seotud ICAO standardite ellurakendamiseks. Amet usub, et standardeid ei peaks rakendama olemasolevatele finantsjuhtimise, kvaliteedi või muu organisatsioonijuhtimise küsimusega seotud eeskirjadele lisatava täiendava juhtimissüsteemi abil. Muudest süsteemidest eraldiseisva ohutusjuhtimise süsteemi kehtestamist võidaks käsitada pelgalt järjekordse ettekirjutusena ning on oht, et organisatsioonid püüaksid pädeva asutuse rahuldamiseks demonstreerida kõigi ettekirjutatud elementide kasutuselevõttu oma organisatsioonis. See ei aitaks kaasa tulemuspõhiste eeskirjade rakendamisele, mida ICAO toetab ohutusjuhtimise süsteemi põhimõtete rakendamise edendamisel.

173. Selle asemel teeb amet ettepaneku loetleda elemendid, mida organisatsioonid peavad arvestama. Ettepaneku nõuded põhinevad seega arusaamal, et ohutus, nagu ka eeskirjade täitmine, peaks olema oluline organisatsiooni kõikidele töötajatele ja kõigis tegevustes. Nõuded on seetõttu esitatud viisil, mis võimaldab organisatsioonil kohaldada neid endale sobival viisil, arvestades oma tegevusmudelit. Eelkõige võimaldaksid need nõuded rakendada integreeritud juhtimissüsteemi, milles ohutus on iga otsuse puhul arvesse võetav parameeter, mitte juhtimissüsteemide komponent. Integreeritud juhtimine võimaldab juhtidel kindlaks teha ja arvesse võtta kõiki oma organisatsiooni olulisi mõjureid, sealhulgas strateegilist ärisuunitlust, asjaomaseid õigusakte ja standardeid, siseseid põhimõtteid ja kultuuri, riske ja ohte, nõudeid vahenditele ning nende isikute vajadusi, keda organisatsiooni tegevuse mis tahes aspekt võib puudutada.

174. Kvaliteedisüsteemide kohta teeb amet ettepaneku lähtuda sellest, mida reguleeriv asutus organisatsioonidelt kvaliteedijuhtimise süsteemi kohaldamist nõudes tegelikult soovib: eeskirjade täitmist. Kvaliteedisüsteemi võib kasutada erinevate nõuete täitmiseks. Amet usub, et täitmise järelevalvet tuleb lihtsalt nõuda osana juhtimissüsteemide nõuetest. Seepärast võimaldavad kavandatavad nõuded rakendada ICAO ohutusjuhtimise süsteemide standardeid, ent ei kohusta organisatsiooni oma tegevusmudelit muutma.

175. Kavandatavad nõuded juhtimissüsteemile sobivad erinevatele organisatsioonidele olenemata suurusest, tegevuse laadist ja keerukusest ning rakendatavast tegevusmudelist, kindlustades seeläbi nende proportsionaalse kohaldamise. Amet paneb ka ette, et kui organisatsioon vastavalt käesoleva ettepaneku nõuetele tellib osa oma tegevustest allhankena, peaks tal säilima kohaldatavate nõuete täitmise tagamise kohustus. See on vajalik, et tagada sertifitseerimisnõudega hõlmatud tegevuste puhul organisatsioonide täielik vastutus.

176. Ettepaneku kohaselt kohaldatakse juhtimissüsteemi nõudeid kõikidele käesolevate organisatsiooninõuete alla kuuluvatele organisatsioonidele. Juhtimissüsteemi nõuete ettevalmistamisel kontrollis amet, mida algse ja jätkuva lennukõlblikkuse organisatsioonidele juba kohaldatakse, et kontrollida neile vastavust ning võimalusel säilitada nende juba kohaldatavate eeskirjade sõnastus. Tulevikus kavatseb amet teha ettepaneku ICAO ohutusjuhtimise süsteemi standardite rakendamiseks ka muud liiki organisatsioonidele. Võimaluse korral püüab amet säilitada nõuded käesolevates organisatsiooninõuetes ettenähtutega võimalikult

[30] ICAO 1. lisa 4. liide / ICAO 6. lisa 7. liide „Ohutusjuhtimise süsteemide raamistik".

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

sarnastena. See aitab ICAO standardeid ühtlustatult rakendada, eelkõige organisatsioonide puhul, mille tegevus hõlmab mitut aeronautikavaldkonda.

177. Nõuete ettepaneku koostamisel püüdis amet tagada eri tüüpi organisatsioonidele kohaldatavate nõuete järjepidevuse. Selleks uuris amet JAR-FCL 1, 2 ja 3, EU-OPSi, JAR-OPS 1 nõuete täitmise vastuvõetavate viiside ja juhismaterjalide ning JAR-OPS 3 nõudeid. Need standardid sisaldasid nõudeid, mida kavandatavate organisatsiooninõuete kohaldamisalasse kuuluvad organisatsioonid peavad järgima. Seejärel uuris amet üldise järjepidevuse tagamiseks ka lennukõlblikkuse valdkonna organisatsioonidele juba kohaldatavate rakenduseeskirjade nõudeid. Pärast seda esitas amet oma muudatusettepaneku teates sõnastuse, mis näis kõigile organisatsioonidele sobivaim, ning täiendas seda vajadusel nõuetega konkreetsetele organisatsioonitüüpidele.

178. Neile kavandatavatele nõuetele lisas amet muud ICAO standarditel põhinevad eeskirjad, mida eelmises lõigus loetletud standardid ei sisaldanud. Selle üheks näiteks on ICAO ohutusjuhtimise süsteemide nõuded.

179. Amet on kavandatavate juhtimissüsteemi nõuete ettevalmistamise meetodit konsulteerimisetapil põhjalikult selgitanud. Sidusrühmade algsed märkused näitasid, et kavandatavatest eeskirjadest ei olnud täielikult aru saadud. Seepärast vaatas amet ettepaneku teksti ekspertrühma abiga läbi, et seda selgemaks muuta.

180. Ameti jaoks oli huvitav ka mõnede sidusrühmade soov liikuda kiiremini tulemuspõhiste eeskirjade suunas. Amet leiab siiski, et täielikult tulemuspõhiste eeskirjade esitamine ei ole praegusel etapil veel otstarbekas ning tulemuspõhiste eeskirjade suunas liikumist soodustab eeskirjade pidev täiustamine lähtuvalt edusammudest organisatsioonide tasandil.

181. Sõnastuse erinevusest hoolimata on ameti ettepaneku nõuded täielikus kooskõlas ICAO nõuetega. Kavandatavate OR(O)-osa nõuete ja seonduvate vastuvõetavate täitmisviiside ja juhendmaterjali ning vastavate ICAO standardite vastavustabel esitati „Organisatsiooninõuete" (2008-22C JA 2009-02C)[31] märkuste vastusdokumendi III lisas. ICAO 37. assambleel 2010. aasta septembris-oktoobris kiideti heaks uue ohutusjuhtimist käsitleva lisa, 19. lisa, väljatöötamine, mis peaks sisaldama kõikidele organisatsioonidele kohaldatavaid üldisi ohutusjuhtimise süsteemide standardeid, järgides seega terviksüsteemset lähenemist, mille EASA pakkus välja nõudeid asutustele ja organisatsioonidele käsitlevas muudatusettepaneku teates. Pärast selle uue lisa avaldamist vaadatakse ohutusjuhtimise süsteemi käsitlevad organisatsiooninõuded läbi, et arvestada ka ohutusjuhtimise rahvusvahelise koostöö rühma (SM-ICG) raames tehtavat tööd, edusamme EASP rakendamisel ning käsitleda eelkõige teiste organisatsioonidega suhtlemisega kaasnevate ohutusriskide juhtimist. Viimatinimetatu suhtes nõustub amet sidusrühmadega, et organisatsioonid ei peaks ohutusjuhtimisega tegelema isolatsioonis, vaid tegema sellealast koostööd teiste organisatsioonidega, millega neil on sidemeid. Näiteks lennuvälja käitaja tõhus ohutusjuhtimine eeldab asjakohast koordineerimist lennuvälja teenuseid kasutavate lennundusettevõtjate ja aeronavigatsiooniteenuste pakkujatega.

[31] http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-or/CRD%20a.%20-%20Explanatory%20Note%20Part-OR.pdf.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

Seepärast kavatseb amet eespool mainitud organisatsiooninõuded uue eeskirjade koostamise ülesande raames läbi vaadata.

ORO.AOC – Käitaja sertifitseerimine

182. Seda alajagu kohaldatakse ärilistele käitajatele. Selles määratakse kindlaks lennuettevõtja sertifikaadi taotlemise menetlus, rentimise ja koodijagamiskokkulepete tingimused, salongipersonali koolituse pakkumise ja salongipersonali tunnistuste väljaandmise loa taotlemismenetlus ning nõuded mitteärilistele lendudele lennuettevõtja sertifikaadi alusel käitatavate õhusõidukitega. Viimatinimetatud nõuded puudutavad lennuandmete seiret, personali, töötingimusi ning käsiraamatute ja dokumentide koostamist.

183. Alajao aluseks on asjassepuutuvad EU-OPSi ja JAR-OPS 3 nõuded, mis on sätestatud alajagudes B ja C. ORO.AOC sisaldab uut nõuet seoses koodijagamisega, mida EU-OPS ei hõlma. See lisati, et rõhutada algmääruse laiemat reguleerimisala võrreldes EU-OPSiga. Algset NPA 2009-2c ettepanekut on pärast sidusrühmadelt märkuste saamist muudetud.

184. Sidusrühmad tõstatasid selle alajaoga seoses küsimusi eelkõige lennuettevõtja sertifikaadi kohaldatavuse ja hõlmavuse (ORO.AOC.100), kolmandate riikide õhusõidukite kuiv- ja märgrendile võtmise (ORO.AOC.110), koodijagamise (ORO.AOC.115) ning erinevate vastutavate isikute ja vastutavate isikute süsteemi suhte (ORO.AOC.135) kohta.

185. Laekunud märkuste põhjal tehti mõnedes sätetes olulisi muudatusi. Osa muudatustest on pigem redaktsioonilised ja sätete selgema arusaadavuse huvides.

186. **ORO.AOC.025** „muudatused” on välja jäetud, kuna seda hõlmab piisaval määral ORO.GEN. Eelnevat heakskiitu nõudvate muudatuste esialgne nimekiri on lisatud juhendmaterjalina ORO.GENile, mis avaldatakse koos otsusega.

187. **ORO.AOC.110 (b)** „Rentimine”: palju muresid tõstatati seoses õhusõidukite rentimisega kolmandate riikide käitajatelt. Amet hindas laekunud märkusi hoolikalt. Rentimine on lennufirmade oluline ärimeetod ja ohutuseeskirjad peavad seetõttu olema proportsionaalsed. Samas on ka selge, et õhusõidukite rentimine, eelkõige kolmandate riikide käitajatelt, peab toimuma kontrollitud keskkonnas, kus on tagatud piisav ohutustase. Euroopa seadusandja on seda kinnitanud ning käsitlenud rentimist määruses (EÜ) nr 1008/2008 ja EU-OPSis. Mõlemaid õigusakte on muudatusettepaneku teates eeskirja teksti muutmisel arvesse võetud. Amet usub, et käesolevas arvamuses esitatud muudetud tekst pakub lennufirmadele piisavat paindlikkust ning tagab samas üldsuse ja seadusandja ootustele vastava ohutustaseme.

188. Rentimist käsitleva sätte teksti on põhjalikult muudetud. Põhimuudatused puudutavad õhusõidukite märgrentimist kolmandate riikide käitajatelt. Paljudes märkustes juhiti tähelepanu, et muudatusettepaneku teates / märkuste vastusdokumendis esitatud nõudeid nimetatud õhusõidukite märgrendile võtmise kohta on keeruline täita. EU-OPS lubab märgrendile võtmise suhtes kohaldada EU-OPSis kehtestatutele vastavaid ohutusstandardeid. Laekunud märkusi arvestades ning EU-OPSiga kooskõlastamiseks on kasutusele võetud sõnaühend „vastavad ohutusstandardid”. Seeläbi on ELi käitajale nüüd antud võimalus pädevale

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

asutusele tõendada, et märgrendile võetud õhusõiduki suhtes rakendatakse ELi ohutuseeskirjadele vastavaid standardeid. Muret tekitas ka komisjoni määruse (EÜ) nr 2042/2003 ja FCL-osa III lisa kohaldatavus. Komisjoni määrusega (EÜ) nr 2042/2003 seotud märkusi käsitletakse muudatusettepaneku NPA 2010-10 märkuste vastusdokumendis. FCL-osa III lisaga seotud märkusi hinnatakse uue eeskirjade koostamise ülesande (FCL.002) raames.

189. Mõnes märkuses osutati, et ORO.AOC peaks kajastama kehtivat tava võtta kolmandas riigis registreeritud õhusõidukeid kuivrendile piiratud kestusega tegutsemisvajaduse korral. Samasuguseid märkusi esitati NPA 2010-10 kohta. Kuna kuivrendile võtmine on eelkõige jätkuva lennukõlblikkuse küsimus, hinnatakse kolmandas riigis registreeritud õhusõidukite kuivrendile võtmise lubamise tingimusi NPA 2010-10 märkuste vastusdokumendis. See eeskirjade koostamise ülesanne võib nõuda tulevikus ORO.AOC kuivrendile võtmise sätete ümberhindamist.

190. Kuivrendile andmise kohta on viide komisjoni määrusele (EÜ) nr 2042/2003 viidud üle punkti ARO.OPS.110. Ka nõue eemaldada õhusõiduk rendileandja lennuettevõtja sertifikaadilt on viidud üle ARO.OPS.110-sse, kuna õhusõiduki käitaja lennuettevõtja sertifikaadilt õigeaegse eemaldamise tagamine on pädeva asutuse kohustus. Teksti on muudetud selgitamaks, et rendilepingus sisalduvaid rahalisi kokkuleppeid ei pea loataotluses esitama.

191. Lisatud on uus märgrendile andmist käsitlev lõik, millega nõutakse, et ELi käitajad teataksid oma pädevale asutusele märgrendilepingute sõlmimisest.

192. **ORO.AOC.115** „Koodijagamiskokkulepped": rentimise kohta kirjeldatu kehtib ka koodijagamisele. Paljudes märkustes osutati, et TCO-osa ei peaks kohaldama koodijagamiskokkulepetele kolmandate riikide ettevõtjatega, kuna osa koodijagamispartnereid Euroopasse kunagi ei lenda. Osades märkustes seati kahtluse alla koodijagamise reguleerimise õiguslik alus ning tehti ettepanek delegeerida koodijagamispartnerite järelevalve ELi käitajale. Lisaks väideti, et tegemist on olulistele nõuetele (määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa) mittevastavusega, kuna kolmandate riikide käitajatel ei ole võimalik täielikku vastavust tagada. Teistes märkustes osutati, et koodijagamist tuleks käsitleda eraldi eeskirjade koostamise ülesande raames. Esiteks tuleb rõhutada, et amet käsitleb koodijagamist määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 4 lõike 1 punkti c ulatuses. Märkuste hindamise tulemusena on koodijagamissätet muudetud. Uuest arvamuse eelnõust on välja jäetud viide TCO-osale. Koodijagamispartnerite järelevalve eest vastutab nüüd ELi käitaja, kes tagab jätkuva vastavuse olulistele nõuetele. Selleks peab käitaja kehtestama koodijagamise auditeerimiskava. Sama kehtib ka ELis mitte tegutsevate koodijagamispartnerite puhul. Töötatakse välja juhendmaterjal koos täitmisele kuuluvate sätete tabeliga. Neile sätetele vastavuse korral on tagatud määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa oluliste nõuete järgimine. Tabeli sätted peavad olema identsed sätetega, mida kohaldatakse kolmandate riikide käitajatele TCO-osa kohase loa taotlemisel. Lisaks muudeti sätet selliselt, et keelata ELi lennuettevõtjal müüa ja väljastada pileteid sellise ettevõtja lendudele, kellele on kehtestatud tegevuskeeld vastavalt määrusele (EÜ) nr 2111/2005[32] (ELi

[32] Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 2111/2005, 14. detsember 2005, mis käsitleb ühenduse nimekirja, millesse kantakse lennuettevõtjad, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu ja lennureisijate teavitamist lendu teenindavast lennuettevõtjast ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiivi 2004/36/EÜ artikkel 9. *ELT L 344, 27.12.2005, lk 15.*

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

ohutusnimekiri). ELi ohutusnimekirjas olev kolmanda riigi käitaja saab endiselt müüa ja väljastada pileteid oma ELi koodijagamispartneri lendudele. Kasutatav koodijagamise käsitlusviis on valdavalt kooskõlas USA transpordiministeeriumi ja föderaalse lennuameti koodijagamise ohutusprogrammi suunistega (*Code-share Safety Program Guidelines*).

193. **Punktiga ORO.AOC.120** „Salongipersonali koolituse ja salongipersonali tunnistuste väljaandmise load lennuettevõtja sertifikaadil" võetakse üle EU-OPSi nõuded, mida muudatusettepaneku teates täielikult ei käsitletud.

194. **ORO.AOC.125** „Mitteäriline lennutegevus lennuettevõtja sertifikaadi kohustusega õhusõidukitega": selles sättes tehti kolm muudatust. Esiteks on OR.OPS.GEN.105 viidud üle punkti ORO.AOC.125. Teiseks, teema selgitamiseks pandi pealkirjaks „Mitteäriline lennutegevus lennuettevõtja sertifikaadi kohustusega õhusõidukitega". Kolmandaks, amet paneb ette uue teksti, millega määratakse, mida lennuettevõtja sertifikaadiga käitaja peab tegema, kui ta soovib käitada õhusõidukit mitteärilisel eesmärgil. Põhimõte jääb samaks: mitteäriliste lendude protseduurid tuleb kindlaks määrata lennutegevuskäsiraamatus, kus tuleb selgelt esitada käitamistingimuste (ärilise ja mitteäriliste lendude vahelised) erinevused. Samuti peab käitaja tagama käitamises osalevate töötajate täieliku kursishoidmise seonduvate protseduuridega. Heakskiidu peab täiendavalt kinnitama ka pädev asutus. Deklaratsioon ei ole siiski nõutav juhul, kui äriline käitaja teeb mitteärilisi lende. Sätet on muudetud mõnevõrra selgemaks lähtuvalt märkuste vastusdokumendi kohta laekunud märkustest.

195. **ORO.AOC.130 (a)** „Lennuandmete seire": märkuste vastusdokumendi teksti lisati muudatusettepaneku NPA-2009-2c kohta laekunud märkusest tulenevalt tekst *„välja arvatud ajutiselt ning üksnes ülelendudeks või katselendudeks kasutatavad*", kuna mittetulunduslikku lennuteenust osutavatel käitajatel on raske lennuandmete seire (FDM) programmi rakendada. Pärast asutusesisest läbivaatust leiti siiski, et see märge ei hõlma piisavalt ja täpselt muudatuse eesmärki ning on soovimatute ja ettenägematute negatiivsete mõjurite risk ohutusele. Pealegi on ORO.AOC.130 täielikus kooskõlas EU-OPSi punktiga 1.037 ja ICAO 6. lisa I osa punktiga 3.3.6. Seepärast otsustati tekstiosa *„välja arvatud ajutiselt ning üksnes ülelendudeks või katselendudeks kasutatavad*" välja jätta.

ORO.DEC – Deklaratsioon

196. Käesolev alajagu sisaldab deklaratsiooni esitamise nõuet. Deklaratsioonivormi sisu on määratletud ORO-osa I lisas. See kehtib keerukate mootorõhusõidukite mitteärilistele käitajatele. Nende nõuetega rakendatakse algmääruse artikli 8 lõike 5 punkti d. See alajagu täiendab punkti ARO.GEN.345.

197. Vastavalt algmäärusele ning nagu muudatusettepaneku teates / märkuste vastusdokumendis juba välja pakutud, peavad kõik keerukate mootorõhusõidukite mitteärilised käitajad esitama deklaratsiooni käitaja asukohariigile. See kehtib ka mitteärilistele lendudele hallatavate õhusõidukitega.

198. Deklaratsiooni eesmärk on

- lasta käitajal kinnitada oma kohaldatavatest ohutuseeskirjadest tulenevaid kohustusi ning kõikide lubade olemasolu;

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

- teavitada pädevat asutust käitaja olemasolust;
- võimaldada pädeval asutusel täita oma järelevalvekohustusi.

199. Saadud märkuste põhjal redigeeriti deklaratsiooni sisu. Mõisted viidi vastavusse teistes alajagudes ja osades kasutatavatega.

ORO.MLR – Käsiraamatud, tehnilised päevikud ja dokumendid

200. Kavandatavad ORO.MLRi rakenduseeskirjad, millega rakendatakse algmääruse IV lisa punkte 8.a.3 ja 8.b, sisaldavad sätteid käitaja lennutegevuskäsiraaamatu, minimaalvarustuse loetelu, lennupäeviku ja dokumentide säilitamise kohta.

201. Ärilise lennutranspordi kopteri- ja lennukilendude kohta põhinevad kavandatavad rakenduseeskirjad olemasolevatel nõuetel (EU-OPS, JAR-OPS 3 ja JAR-MMEL/MEL) järgmiste oluliste erinevustega:

- kuigi rakenduseeskirjadena on esitatud lennutegevuskäsiraamatu struktuuri käsitlevad sätted (osad A-D), mis on kopeeritud EU-OPSi/JAR-OPS 3 liidetest, esitatakse lennutegevuskäsiraamatu sisukord paindlikkuse ja proportsionaalsuse huvides täitmise vastuvõetava viisina.
- Ingliskeelse lennutegevuskäsiraamatu koostamine ei ole EU-OPSi/JAR-OPS 3 kohaselt kohustuslik, kuid ülevõetud EU-OPSi/JAR-OPS 3 sätetes on selgelt öeldud, et käitaja kohustus on tagada lennutegevuskäsiraamatu keele töötajatele arusaadavus. Nagu mitu sidusrühma märkis, on lennutegevuses osalevate töötajate arusaamine lennutegevuskäsiraamatu keelest ohutusküsimus.
- Minimaalvarustuse loetelu käsitlevad sättes sisaldavad täiendavat viidet tulevastele komisjoni määruse (EÜ) nr 1702/2003 kohaselt kehtestatavatele kasutamissobivuse andmetele.

202. Kavandatavad rakenduseeskirjad keerukate mootorõhusõidukite mitteäriliste lendude kohta põhinevad ICAO 6. lisa II osa 2. ja 3. jaotisel ning 6. lisa III osa 3. jaotisel ega erine neist märkimisväärselt.

203. Kavandatavad rakenduseeskirjad keerukate mootorõhusõidukite mitteäriliste lendude ja äriliste erilendude kohta põhinevad ICAO 6. lisa II osa 2. jaotisel ning 6. lisa III osa 3. jaotisel ega erine neist märkimisväärselt.

ORO.SEC – Julgestus

204. Kavandatavad OR.OPS.SECi rakenduseeskirjad sisaldavad nõudeid, et käitajatel peavad olema turvaprotseduurid ning lennumeeskonna kabiini turvalisust kaitsev varustus. Nõuded kehtivad kõikidele lennukitele, millel on lennumeeskonna kabiini uks, ning kõikidele ärilise lennutranspordi lennukitele, mille maksimaalne lubatud stardimass on üle 45 500 kg ja suurim käitatav reisijakohtade arv üle 60.

Helikopterite puhul tuleb nõuet täita juhul, kui lennumeeskonna kabiinil on uks.

205. Kavandatavad eeskirjad põhinevad EU-OPSi S-alajaol ja JAR-OPS 3 S-alajaol ning annavad edasi nimetatud alajagude sisu ja mõtte. Kavandatavad eeskirjad on kooskõlas ka ICAO 6. lisa I osaga.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

206. Põhiküsimuseks oli sidusrühmade mure konflikti pärast ameti kavandatavate lennujulgestuseeskirjade ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2008. aasta määruse (EÜ) nr 300/2008 vahel, mis käsitleb tsiviillennundusjulgestuse ühiseeskirju ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 2320/2002.[33] Komisjoniga lepiti kokku, et amet jätab arvamusse üksnes need eeskirjad, millel on oluline ohutusmõõde ja mida määrus (EÜ) nr 300/2008 või ICAO ei hõlma, ning loovutab ülejäänud eeskirjad komisjonile tulevikus edasiarendamiseks.

ORO.FC – Lennumeeskond

207. Kavandatavad ORO.FC rakenduseeskirjad sisaldavad kvalifikatsiooni-, koolitus- ja kontrollinõudeid lennumeeskonna liikmete kohta.

- 1. jaotises sätestatakse keerukate mootorõhusõidukitega toimuvate mitteäriliste lendude ning äriliste lendude ühised nõuded.
- 2. jaotises sätestatakse ärilise lennutranspordi lisanõuded, välja arvatud lennud purilennukite ja õhupallidega ning reisijatega lennud päevaste visuaallennureeglite (VFR) järgi, kui lend algab ja lõpeb samal lennuväljal/tegevuskohas ja ei kesta üle 30 minuti või toimub pädeva asutuse määratud kohalikus piirkonnas:
- ühemootoriliste propellerlennukitega, mille maksimaalne stardimass on kuni 5700 kg ning milles viibib koos piloodiga kuni kuus isikut, või
- ühemootoriliste kopteritega, milles viibib koos piloodiga kuni kuus isikut.
- 3. jaotises sätestatakse äriliste lendude lisanõuded, välja arvatud äriline lennutransport ning lennud purilennukite või õhupallidega ja eelmises lõigus nimetatud sama algus- ja lõpp-punktiga äriline lennutransport.

208. Kavandatavate eeskirjade aluseks on ärilise lennutranspordi osas EU-OPS ja JAR-OPS 3 ning ärilise lennutegevuse osas, mis ei ole äriline lennutransport, ja keerukate mootorõhusõidukitega toimuva mitteärilise lennutegevuse osas JAR-OPS 0, 2 ja 4 eelnõu. Mitteärilistele lendudele kohaldatavad nõuded on vastavuses ja täielikus kooskõlas lennukite puhul ICAO 6. lisa II osaga ja kopterite puhul III osa III jaotisega.

209. Ärilise lennutranspordi suhtes on võrreldes EU-OPSi/JAR-OPS 3-ga ning lisaks CRD 2009-02b punktis 89ff[34] kirjeldatud üldistele muudatustele oluline ära märkida järgmised muudatused:

- nõuded lennukitele ja kopteritele on võimalikult suures ulatuses ühtlustatud, võttes arvesse kahe õhusõidukikategooria käitamiskarakteristikute erinevusi.
- Ehkki EU-OPSi punkti 1.005(a) 1. liite ja JAR-OPS 3 punkti 3.005(f) liite lihtsustused on kavandatavatesse eeskirjadesse täielikult üle võetud, taotlesid sidusrühmad eeskirjade proportsionaalsuse täiendavat kaalumist. Selle tulemusena on teatud eespool kirjeldatud sama algus- ja lõpp-punktiga

[33] ELT L 97, 9.4.2008, lk 72.

[34] http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-ops/CRD%20a.1%20-%20Explanatory%20Note%20-%20OPS%20Parts.pdf

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

lennud allutatud samadele eeskirjadele kui ärilise lennutranspordi alla mittekuuluvad ärilised lennud. Künnise kehtestamisel võeti arvesse ärilise lennutranspordi eeldatavat ohutustaset ning hetkel kehtivaid liikmesriikide õigusakte. Kopterite osas on kuus isikut kompromiss, mis jääb väikeste ja keskmise suurusega kopterite vahele ning peaks hõlmama enamiku ekskursioonitegevustest. Mootorikriteeriumit peetakse sobivamaks kui 3175 kg kaalupiirangut, kuna viimane hõlmaks teatavaid keerukaid mitmemootorilisi koptereid. Peamised erinevused kavandatavates rakenduseeskirjade on seotud iga-aastase käitajapoolse lennuoskuste tasemekontrolli ning kaptenikursuse, meeskonnatöö korraldamise koolituse ja üleminekukoolitusega seotud nõuetega – viimased sisaldavad vähem ettekirjutusi.

- Kõikide pilootide hiljutise lennukogemuse nõuded viiakse üle FCL-ossa, täpsemalt punkti FCL.060, kuna need loetakse loaga kaasnevate õiguste piiranguks.
- Lennutreeningseadme kasutusluba on täiustatud, et lisada käitajale nõue luua süsteem käitaja koolitusprogramme mõjutada võivate lennutreeningseadme muudatuste nõuetekohaseks juhtimiseks.
- Marsruudi/piirkonna ja lennuvälja pädevuse kohta ei ole üle võetud väljendit „kvalifikatsioon", kuna seda kasutatakse üksnes piloodilubade kohta. EU-OPSis/JAR-OPSis ei ole selgitatud ega kindlaks määratud, mis kvalifikatsiooniga on tegemist, kes seda omistab või kas see seondub loaga või mitte. Seepärast leiti, et režiimis segadust tekitada võiva terminoloogilise segaduse vältimiseks on parem kvalifikatsiooni mainimine eemaldada, jättes nõuete sisu seejuures samaks.
- Laekunud märkusi arvestades on kõikidesse üksikpiloodi koolitustesse lisatud meeskonnatöö korraldamise koolitus. Selle põhjuseks on, et meeskonnatöö korraldus ei puuduta üksnes suhtlust kahe samasse meeskonda kuuluva piloodi vahel, vaid ka näiteks suhtlemist maapealsete töötajatega. Lisaks õpetab see töökoormuse efektiivset juhtimist kabiinis, mis on ühe piloodiga lendudel oluline aspekt.
- Lisanõuded ühe piloodiga lendudeks instrumentaallennureeglite järgi või öösel on sisse toodud JAA NPA OPS 65 alusel, mis on kooskõlas ICAO 6. lisa I osa 29. muudatusega.

210. Üldiselt on tagatud vastavus FCL-osale ning hiljuti välja töötatud kasutamissobivuse andmete põhimõttele. Viimane oli juba osaliselt kasutusel EU-OPSis läbi viidete õhusõiduki hindamise ühisnõukogule (JOEB).

211. ICAO 6. lisaga võrreldes on tuvastatud järgmised erinevused:

- tehti reguleerimisala muudatusi, et kehtestada proportsionaalsed nõuded eelkõige ärilise lennutranspordi sama algus- ja lõpp-punktiga lendudele. Lisaks võeti arvesse EU-OPSi 1. liite punkti 1.005(a). Tegemist on käitaja lennuoskuste tasemekontrolli aastase arvu mittevastavusega 6. lisa I osa punktile 9.4.4.1. Sama kehtib 6. lisa III osa II jaotise punkti 7.4.3.1 kohta tulenevalt JAR-OPS 3 liite punktist 3.005(f), mis käsitleb päevaseid lende visuaallennureeglite järgi ja visuaalsete orientiiride järgi muude kui keerukate mootorkopteritega.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

- EU-OPS ei sisaldanud sätteid raadiooperaatorite ja pardanavigaatorite kohta, mistõttu kavandatav tekst neid ei sisalda. Tegemist on raadiooperaatorite mittevastavusega 6. lisa I osa punktile 9.1.2. Lende, kus oleks vaja pardanavigaatorit, ei toimu. Ehkki amet võib reguleerida nende meeskonnaliikmete funktsioone, vastutavad nende kvalifikatsiooni reguleerimise eest endiselt liikmesriigid. See tähendab ühtlasi, et pardainsenere käsitlevaid 6. lisa I osa punkti 9.1.3 ja 6. lisa II osa punkti 3.9.1.2 rakendatakse nende eeskirjadega üksnes osaliselt, kuna lubade väljaandmine jääb endiselt liikmesriikide pädevusse.
- Marsruudi/piirkonna ja lennuväljade tundmisega seoses tuleb EU-OPSi punkti 1.005(a) 1. liite sätte ülevõtmisel ära märkida päevasel ajal visuaallennureeglite järgi B-suutlikkusklassi õhusõidukitega toimuvate lendude 12-kuulise ajavahemiku mittevastavus 6. lisa I osa punktidele 9.4.3.5 ja 9.4.3.6.
- Seoses ühe piloodiga lendudega instrumentaallennureeglite järgi ja öösel ei ole konkreetselt mainitud 6. lisa I osa punkti 9.4.5.3 standardit esmase kontrolli kohta üksikpiloodi rollis ning sellisele lennule vastavas keskkonnas. Tulemuseks olev tekst on siiski sama, mis EU-OPSis, mistõttu seda komisjoni ja EASA komitee kokkulepitud suunistest lähtuvalt ei muudetud.

212. Edaspidiseks normatiivtegevuseks on kindlaks määratud järgmised teemad:

- meeskonnatöö korraldamise sätete ajakohastamine, võttes arvesse viimasel paaril aastal saadud kogemusi;
- alternatiivne koolitus- ja kvalifikatsiooniprogramm ärilise lennutranspordi kopterilendudele.

213. Laekunud märkustest nähtub ka, et ühe piloodiga lendude koolituspõhimõte on vastuoluline ning võib vajada täiendavat läbivaatust. Ometi ei ole konkreetseid parandusettepanekuid eriti palju tehtud. Amet võib sel teemal hiljem lisada täiendava eeskirjade koostamise ülesande, juhul kui sidusrühmad esitavad täiendavaid ettepanekuid eeskirjade koostamiseks.

ORO.CC – Salongipersonal

214. Kavandatavad ORO.CC sätted sisaldavad koolitus-, kontrolli- ja kehtivusnõudeid, mida peavad salongitöötajate jätkuva kvalifikatsiooni tagamiseks täitma kõik salongipersonaliga õhusõidukeid käitavad käitajad.

- 1. jaotises sätestatakse ärilise lennutranspordi ning keerukate mootorõhusõidukitega toimuvate mitteäriliste lendude ühised nõuded.
- 2. jaotises sätestatakse üksnes ärilisele lennutranspordile kohaldatavad lisanõuded.

215. Kavandatavad eeskirjad põhinevad olemasolevatel nõuetel, st EU-OPSi ja JAR-OPS 3 O-alajaol. Arvesse on võetud ka JAA avaldatud ning JAR-OPS 1 2. jaotist (täitmise vastuvõetavad viisid ja selgitav tõlgendusmaterjal) sisaldavat TGL 44.[35]

[35] JAA Administrative & Guidance Material - Section Four: Operations, Part Three: Temporary Guidance Leaflet (JAR-OPS) - LEAFLET No 44: JAR-OPS 1 AMT 13 SECTION 2 UPDATED TO INCORPORATE SECTION 2 TEXT PROPOSALS FROM SUSPENDED JAA NPAs (JAA haldus- ja

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

216. Nõuded lennukitele vastavad ICAO 6. lisa I osa 12. peatükile ja kopteritele III osa 10. peatükile. Kavandatavad eeskirjad, nagu ka EU-OPSi ja JAR-OPS 3 nõuded, on vastavate ICAO standardite sätetest üksikasjalikumad. Arvestatud on siiski ka ICAO üksikasjalikke soovitusi, mis sisalduvad ICAO dokumendis 7192-AN/857 *Training manual Part E-1 for Cabin Attendants' safety training* (teine väljaanne – 1996).

217. Arvestades, et keerukate mootorõhusõidukite mitteärilisel käitamisel täideti EU-OPSi nõudeid enamasti vabatahtlikult, on peamised erinevused võrreldes EU-OPSi ja JAR-OPS 3 O-alajaoga mõlemat liiki käitamise puhul järgmised:

- reguleerimisala (ORO.CC.005): kavandatavaid 1. jaotise „Ühised nõuded" sätteid kohaldatakse keerukate mootorõhusõidukite mitteärilisele käitamisele ja ärilisele lennutranspordile.
- Minimaalse nõutava salongipersonali arvu määramine (ORO.CC.100): EU-OPSi nõuet (OPS 1.990(b)(2)) on täpsustatud, et tagada lennukõlblikkuseeskirjade ja seonduvate salongipersonali seisukohalt oluliste sertifitseerimisspetsifikatsioonide ühetaoline mõistmine ja kohaldamine käitajate poolt. Käitamiseks nõutava minimaalse salongipersonali arvu kindlaksmääramisel tuleb eelkõige arvesse võtta näitliku evakueerimise, reisijatesalongi otsevaate ja nõutavate salongipersonali istekohtadega seotud sertifitseerimisnõudeid. Hiljutised kogemused näitavad, et on erinevaid arusaamu üksikute õhusõidukite sertifitseerimiseks nõutavatest sertifitseerimisprotsessidest ja/või nende mõjust käitamiseks nõutavale minimaalsele salongipersonali arvule. Näiteks üks õnnetuse uurimisaruanne näitas, et asjaomase käitaja lennutegevuskäsiraamatus sätestatud minimaalne nõutav salongipersonali arv oli väiksem konkreetsele õhusõidukile vastava näitliku evakueerimise / evakuatsioonianalüüsiga ette nähtud arvust.
- Salongipersonali vanema väljaõppe kontroll (ORO.CC.115(d) ja ORO.CC.260(a)(2)): EU-OPSis üksnes selle konkreetse väljaõppe kontrolli puudumist pidasid paljud järjekindlusetuseks. See on nüüd parandatud vastavalt konsulteerimismenetluses laekunud reageeringutes soovitatule.
- Õhusõidukitüübi koolitus ja ettevõtja üleminekukoolitus (ORO.CC.125): EU-OPSis moodustasid kõik need koolituselemendid osa ühest ainsast üleminekukoolituse programmist. Kõikidele samatüübilistele õhusõidukitele ühised koolituselemendid on selgelt eristatud konkreetse käitaja koolituselementidest, et need vastaksid kasutamissobivuse andmete protsessi osas käimasolevale tööle. Tulevikus võib see lihtsustada ka varasema koolituse arvestamist.
- Erinevuste koolitus (ORO.CC.130): nagu reageeringutes selguse huvides paluti, on see koolitus nüüd hõlmatud konkreetse õhusõidukitüübi koolituse ja käitaja üleminekukoolituse nõudest eraldiseisva nõudega. See lihtsustab ka seostamist eespool nimetatud kasutamissobivuse andmete asjaomaste elementidega.

---

juhendmaterjal – 4. jaotis: lennutegevus, 3. osa: ajutine juhendav voldik (JAR-OPS) – VOLDIK nr 44: JAR-OPS 1 AMT 13 JAOTIS 2, UUENDATUD, ET HÕLMATA JAA PEATATUD MUUDATUSETTEPANEKUTEST 2. JAOTISE TEKSTI ETTEPANEKUID).

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

- Koolituse ja kontrolli kehtivusajad (ORO.CC.140(e) ja 145(c)): märkuste vastusdokumendile esitatud reageeringutes sidusrühmade poolt väljendatud erinevad arusaamad osutasid EU-OPSi ebaselgusele neis küsimustes ning see on vastavalt kõrvaldatud, võttes arvesse ka TGL 44-s (JAR-OPS 1 2. jaotis) esitatud sätteid.
- Salongipersonali tunnistused (CCA) (ORO.CC.210): ärilises lennutranspordis tegevatel salongitöötajatel peab algmääruse kohaselt olema salongipersonali tunnistus. Täiendavad rakenduseeskirjad sisalduvad lennunduspersonali käsitleva komisjoni määruse eraldi lisas (CC-osa). Salongipersonali tunnistusi tuleb kaasas kanda ning neid võib ka piirata, peatada või tühistada, kui omanik nõuetele ei vasta. See erineb EU-OPSiga ette nähtud ohutuskoolituse tunnistustest, millel kehtivusaja ja omanikepoolse kasutamise piiranguid polnud. Võrreldes esialgse muudatusettepaneku teate kavaga ei ole õhusõidukitüübi koolituse läbimine enam salongipersonali tunnistuse väljaandmise tingimuseks, nagu paljud taotlesid. Salongipersonali tunnistuse kasutamiseks peab selle omanikul siiski olema kehtiv õhusõidukitüübi kvalifikatsioon.
- Õhusõidukitüüpide kvalifikatsioonide loend salongipersonali tunnistuse omanikele (ORO.CC.215(b)(2)): algmäärusega on ette nähtud, et salongipersonali tunnistusi tuleb kaasas kanda. Nagu ka muud tsiviillennundustöötajad, kes peavad vastama nõuetele, peab tunnistuseomanikel olema ohutuse ning ühtlase rakendamise, järelevalve ja standardimise huvides võimalik oma nõuetelevastavust igal ajal tõendada. See on üha olulisem tänapäeva lennunduse kontekstis, kus enamik salongitöötajaid töötab oma karjääri jooksul erinevate käitajate juures ning üha rohkem on vabakutselisi, hooajalisi salongitöötajaid ning samaaegselt mitme käitaja heaks töötajaid. Kuna salongipersonali tunnistus antakse välja algse koolituskursuse järel, on tunnistuseomanikult nõutavat jätkuvat kõikidele kehtivatele ohutusnõuetele vastavust võimalik tõendada üksnes juhul, kui tunnistusele on lisatud loend õhusõidukitüüpide kvalifikatsioonidest, mille ettevõtjad peavad andma igale nende teenistuses olevale salongipersonali tunnistuse omanikule. See lahendus leiti olevat praktilisem kui salongipersonali tunnistuse korduva väljaandmise ja/või pikendamise nõue.
- Lendamine rohkem kui ühe õhusõidukitüübi või -variandiga (ORO.CC.250): kolme tüübi või asutuse heakskiidul nelja tüübi piirang on sama, mis EU-OPSis. Erinevused, mida tuleb arvestada, puudutavad tüüpide ja variantide kindlaksmääramist, mis on sõnastatud vastavalt salongipersonaliga seonduvate kasutamissobivuse andmete protsessi osas käimasolevale tööle.

218. Vastavus CC-osale ning alajagudele ORO.FC ja ORO.TC on vajadusel samuti tagatud.

219. Konsulteerimismenetlus näitas selgelt enamiku liikmesriikide ja sidusrühmade laialdast konsensust, et ELi tasandil on vaja välja töötada ühised kriteeriumid või standardid salongipersonali koolitusorganisatsioonide tunnustamise, instruktorite kvalifikatsiooni ja õppevahendite jaoks. Kui seadusandjaga jõutakse õigusliku aluse suhtes ühisele arusaamale ja kokkuleppele, teeb amet ettepaneku käsitleda neid küsimusi tulevase eeskirjade koostamise ülesande raames.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

ORO.TC – Tehniline meeskond kopterite kiirabilendudel, kopterite ripplastiga lendudel ja öönägemissüsteemiga lendudel

220. Kavandatavad ORO.TC rakenduseeskirjad sisaldavad ühiseid koolitus- ja kontrollinõudeid õhusõiduki käitamiseks tehnilise meeskonna liikmetega ärilises lennutranspordis toimuvatel kopterite kiirabilendudel (HEMS), kopterite ripplastiga lendudel (HHO) ning öönägemissüsteemiga (NVIS) lendudel. Täiendavad erinõuded asjaomaseks lennuks sobivate tehnilise meeskonna liikmete koolitusele sisalduvad alajagudes SPA.HEMS, SPA.HHO ja SPA.NVIS.

221. Tehnilise meeskonna liikmeid ja eritööde (lennutööde) spetsialiste käesolevas alajaos hetkel ei käsitleta. Nende konkreetse lennutööga seotud koolitusnõuded esitatakse SPO-osas ning selle vastavates nõuete täitmise vastuvõetavates viisides ja juhendmaterjalides. Amet võib hiljem otsustada ORO.TC nõuded läbi vaadata, et hõlmata ka teatavatel lennutöödel osalevad tehnilise meeskonna liikmed.

222. Kavandatavad eeskirjad põhinevad JAR-OPS 3 O-alajaol. Lisaks märkuste vastusdokumendi 2009-02b punktis 89ff kirjeldatud üldistele muudatustele on oluline ära märkida järgmised muudatused:

- sätete ulatus ja kohaldatavus on paremini määratletud ning on välja pakutud ärilise lennutranspordi HEMS-, HHO- ja NVIS-lendude tehnilise meeskonna liikmete mõiste.
- Kuna lennutegevuse olulistes nõuetes ei ole tehnilise meeskonna liikmete terviseseisundit mainitud, on JAR-OPS 3 asjaomased sätted algse tervisekontrolli või terviseseisundi hindamise kohta jäetud üksnes juhendmaterjali.
- Sätted kopteritüüpide ning maksimaalse tüüpide arvu piirangu kohta on põhimõtteliselt üle võetud JAR-OPS 3-st. Mõningaid muudatusi on siiski tehtud, kuna tehnilise meeskonna liikmetele ei ole tüüpe üldjuhul kehtestatud. Mõned käitajad kasutavad lennumeeskonnale kehtestatud tüüpe. HEMS-, HHO- ja NVIS-lendude ulatust arvestades tuleks pöörata tähelepanu kasutatavate seadmete ja protseduuride erinevustele. Seetõttu on täitmise vastuvõetava viisina üle võetud JAR-OPS 3 piirang, mille kohaselt käitaja peab oma lennutegevuskäsiraamatus sätestama maksimaalse tüüpide arvu, võttes arvesse konkreetset keskkonda, milles tehnilise meeskonna liikmed tegutsevad.

223. On tagatud vastavus alajagudele ORO.FC ja ORO.CC.

IV. Ülevaade erinevustest

Erinevused võrreldes EU-OPSi / JAR-OPS 3-ga

224. Alljärgnevas tabelis on loetletud ORO-osa ning EU-OPSi / JAR-OPS 3 erinevused koos iga erinevuse põhjendusega.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

EU-OPSi/JAR-OPS 3 viide	EASA-EU viide	Erinevuse kirjeldus	Põhjendus
EU-OPS 1.1.75(c)(1) ja JAR-OPS 3.175(c)(1)	ORO.GEN.105 ja ORO.GEN.115	Välja on jäetud tingimus, et lennuettevõtja sertifikaadi taotleja ei tohi omada mõne teise lennuameti välja antud lennuettevõtja sertifikaati (AOC), välja arvatud juhul, kui seda lubavad asjaomased lennuametid.	See säte on üleliigne, kuna ORO-osa kohaselt välja antud lennuettevõtja sertifikaat kehtib kõikides liikmesriikides.
1./3.035 Kvaliteedisüsteem	ORO.GEN.200	Ei viidata kvaliteedisüsteemile, vaid juhtimissüsteemile, mis hõlmab ohutusjuhtimist ja nõuete täitmise järelevalvet.	Vastavalt ICAO ohutusjuhtimise süsteemide standarditele ja soovituslikele tavadele (SMS SARP)
1./3.037 Õnnetuste ennetamise ja lennuohutuse programmi punktid	ORO.GEN.200	Õnnetuste ennetamise ja lennuohutuse programmi asendab ICAO ohutusjuhtimise süsteem, mis rakendatakse punktiga ORO.GEN.200.	Vastavalt ICAO ohutusjuhtimise süsteemide standarditele ja soovituslikele tavadele (SMS SARP)
EU-OPS 1.165 (c)(1)(ii) Rentimine	ORO.AOC.110(a)	Rendilepingus ei nõuta nende tingimuste esitamist, mida see luba hõlmab. Välja on jäetud märge, et lennuametile teatatakse kõikidest erinevustest alajagudes K ja L ja/või OPS 1.1005 punktis b sätestatud nõuetest ning et need peavad olema lennuametile vastuvõetavad.	Ei peeta vajalikuks kolmandas riigis registreeritud õhusõidukite kuivrendile võtmiseks tingimuste kehtestamist, kuna seda käsitatakse lennuettevõtja sertifikaadi muudatusena ning sertifikaadil olev õhusõiduk peab vastama CAT-osale ja sel peab olema osa 21 kohaselt välja antud lennukõlblikkussertifikaat.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

EU-OPSi/JAR-OPS 3 viide	EASA-EU viide	Erinevuse kirjeldus	Põhjendus
EU-OPS 1.165 (c)(3)(A) Rentimine	ORO.AOC.110(d)	Välja on jäetud nõue, et asutus vabastab käitaja OPSi 1. osa asjaomase sätte täitmisest.	Kuivrendile andmise korral kustutatakse õhusõiduk rendileandja lennuettevõtja sertifikaadilt ning selle käitamist kontrollib edaspidi rentnik. Tulevased ELi lennutegevuse eeskirjad kehtivad üksnes ELi käitajatele. Seetõttu puudub vajadus vabastada ELi käitajat asjaomaste OPSi nõuete täitmisest, kui õhusõidukit kasutab ELi-väline käitaja.
1./3175 (i)(2)	ORO.AOC.135(a)	Välja on jäetud viide hooldussüsteemile.	Kuulub määruse (EÜ) nr 2042/2003 alla.
EU-OPS 1.185(e) ja JAR-OPS 3.185(d)	Puudub	Ei nõuta, et lennuettevõtja sertifikaadi uuendamise taotlus tuleb esitada vähemalt 30 päeva enne kavandatud lennutegevuse algust või, kui on teisiti kokku lepitud, siis enne olemasoleva sertifikaadi kehtivuse lõppu.	Lennuettevõtja sertifikaat antakse välja määramata ajaks.
JAR-OPS 3.175(c)(3)	Puudub	Lennuettevõtja sertifikaadi taotlejal puudub kohustus registreerida lennuettevõtja sertifikaadi alusel käitatavad kopterid riigis, mis vastutab lennuettevõtja sertifikaadi väljaandmise eest	Kuulub määruse (EÜ) nr 1008/2008 alla.
1./3.155 (a)(1)	ORO.MLR.115(e)	Lisatud tekst „vastavalt punktis c esitatud tähtaegadele ka pärast meeskonnaliikmega töösuhte lõpetamist”.	Selgitus vastuseks laekunud märkustele.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

EU-OPSi/JAR-OPS 3 viide	EASA-EU viide	Erinevuse kirjeldus	Põhjendus
1./3.155 (a)(2)	ORO.MLR.115(f)	Reguleerimisala laiendatud kõikidele andmetele, lisaks lennuajale, valveajale ja puhkeajale. Lisatud tekst „juhul kui punktis c esitatud tähtajad ei ole möödunud".	Täielikkuse ja selguse huvides, vastuseks laekunud märkustele.
1./3.1040(c)	Puudub	Ei võetud üle EU-OPSi / JAR-OPS 3 järgmist teksti: „Kui lennuamet ei ole teisiti lubanud või kui riigisiseste õigusaktidega ei ole teisiti sätestatud, peab käitaja koostama oma lennutegevuskäsiraamatu inglise keeles. Lisaks sellele võib käitaja nimetatud käsiraamatu või selle osad tõlkida mõnesse teise keelde ja kasutada neid selles keeles."	Ehkki EU-OPSis/JAR-OPS 3-s on sätestatud, et lennutegevuskäsiraamat koostatakse inglise keeles, on lubatud ka käsiraamatu tõlkimine teise keelde. Kuna aga ELis on kõik ametlikud keeled võrdsed, ei ole EU-OPSi/JAR-OPS 3 vastavat lõiku üle võetud. Pealegi on oht, et ingliskeelse lennutegevuskäsiraamatu kasutamine meeskonna poolt, kelle emakeel ei ole inglise keel, võib põhjustada ohutusriski. Seda käsitleb EU-OPSist/JAR-OPS 3-st kopeeritud standard, et kõik käitamisega seotud töötajad peavad saama aru keelest, milles on kirjutatud nende tööülesandeid ja kohustusi käsitlevad lennutegevuskäsiraamatu osad.
1./3.1040(i)	ORO.MLR.100(g)	Muudetud, et kohaldada üksnes muudatustele, millest peab teatama, st jätta välja nt redaktsioonilised muudatused.	Selgitamiseks ja kooskõlla viimiseks eelneva heakskiitmise uue käsitlusega.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

EU-OPSi/JAR-OPS 3 viide	EASA-EU viide	Erinevuse kirjeldus	Põhjendus
1./3.1055	ORO.MLR.110	Muudetud, et võimaldada lennupäevikut pidada muus kui paberile trükitud vormis. Lennupäeviku sisu esitatakse täitmise vastuvõetava viisina.	Paindlikkuse võimaldamiseks ja tehnika arengu toetamiseks. ICAO standardites ja soovitatavates tavades paberile trükkimist ei nõuta.
OPS 1./3.1065, 1. liide	ORO.MLR.115(b) ja (c)	Dokumentide säilitamise tähtaegade tabelid ühendatud. Lennuki tehniline päevik välja jäetud. Lisatud salongipersonali tunnistus. Dokumente kosmilise ja päikesekiirguse dooside kohta üle ei võeta.	Tabelid ühendatud selguse ja lihtsuse huvides. Lennuki tehniline päevik välja jäetud, kuna seda hõlmavad lennukõlblikkuseeskirjad. Lisatud salongipersonali tunnistus kajastamaks uusi salongipersonali tunnistuse eeskirju. Dokumente kosmilise ja päikesekiirguse dooside kohta üle ei võeta, kuna see ei ole lennundusohutuse valdkonna teema.
EU-OPS 1.005(a) 1. liite punkt 31 JAR-OPS 3.005(f) 1. liite punkt 18	Puudub	Teksti üle ei võeta.	Lühendatud kaptenikursuse kriteeriume ei anta. Tuleb kasutada algmääruse artiklit 14.
1/3.105 (d)	ORO.FC.145(d)+(e)	Lennutreeningseadme kasutusloa selgitus. Uus alapunkt, et tagada lennutreeningseadme jätkuv nõuetelevastavus ja käitaja koolitusprogramme negatiivselt mõjutada võivate muudatuste nõuetekohane juhtimine.	EU-OPSi / JAR-OPS 3 rakendamise probleemid Võrdsed mängureeglid Vastavusseviimine alajagudega ORA.FSTD ja ORA.ATO

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

EU-OPSi/JAR-OPS 3 viide	EASA-EU viide	Erinevuse kirjeldus	Põhjendus
Puudub	ORO.FC.145(b)	Lisatud uus punkt, milles sätestatakse, et koolituskursustes tuleb arvesse võtta kohustuslikke kasutamissobivuse andmete elemente.	Kasutamissobivuse andmete arvessevõtmine
1/3.943(a)	Puudub	Teksti üle ei võeta	Vana üleminekusäte
EU-OPS 1.955(a)(2)	ORO.FC.105(b)(3)	Tekst viidud vastavusse JAR-OPS 3.955 punktiga a.	EU-OPSi sõnastusest võib aru saada nii, et käitaja juures tööle asuv piloot, kellel on eelmise käitaja juurest juba kapteni kvalifikatsioon, peab uue käitaja juures läbima veel ühe kaptenikursuse, enne kui uus käitaja saab teda kapteniks määrata. JAR-OPS 3 on selles suhtes loogilisem.
EU-OPS 1.978(b)+(e)	Puudub	Viidet hiljutise lennukogemuse nõuetele üle ei võeta.	Alternatiivse koolitus- ja kvalifikatsiooniprogrammiga ei saa FCLi nõudeid laiendada. Hiljutise lennukogemuse laiendus sisaldub juba punktis FCL.060.
EU-OPS 1.978(f)	Puudub	Ametisse määratud töötaja vastutuse nõuet üle ei võeta.	Üleliigne, arvestades üldisi ja lennuettevõtja sertifikaadiga seotud organisatsiooninõudeid

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

EU-OPSi/JAR-OPS 3 viide	EASA-EU viide	Erinevuse kirjeldus	Põhjendus
EU-OPS 1.978(c)(1), 1. liide	Puudub	Punkti c alapunkti 1, mis lubab kehtestada ohutuspõhjendusest erineva, kuid sellega samaväärse meetodi, üle ei võeta.	Pole selge, mis võiks selliseks alternatiiviks olla. Sarnane lause sisaldus JAR-OPS 1.978(c)(1)(i) 1. liite ühise soovituse punktis 4. EU-OPSi lisa on nüüd täitmise vastuvõetav viis ning seonduva ühise soovituse sõnastus näivad osutavat, et kohane oleks kasutada alternatiivsete täitmisviiside protsessi sellise alternatiivi kõikidele kättesaadavaks tegemiseks.
OPS 1.940(a)(2), 2. liide	ORO.FC.202(a)(7)	Lisatud üksikpiloodi meeskonnatöö korraldamine	Üksikpiloodi meeskonnatöö korraldamises on mitmeid aspekte, mida mitme piloodiga käitamisel ei kohaldata.
OPS 1.940(a)(5), 2. liide	ORO.FC.202(c)	Üksikpiloodina öösel lendamiseks nõutavate tundide miinimumarv	OPS 65 muudatusettepaneku teade ja ICAO 6. lisa I osa 29. muudatus, mille JAAC, EASA ja ASC otsustasid ühena JAA muudatusettepaneku teadetest lisada algsetele rakenduseeskirjadele.
Puudub	ORO.FC.100(e)(2)	Lisatud lennuaja piirangute spetsifikatsioon vabakutselistele meeskonnaliikmetele	Lennundusohutuskomisjoni volitus täpsustada lennuaja nõuete täitmisega seotud kohustusi pilootidele, kes töötavad mitme käitaja juures.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

EU-OPSi/JAR-OPS 3 viide	EASA-EU viide	Erinevuse kirjeldus	Põhjendus
JAR-OPS 3.988	ORO.TC ja I lisa mõisted	On lisatud tehnilise meeskonna liikme määratlus ning ORO.TC reguleerimisala täpsemini määratletud.	JAR-OPS 3 O-alajagu kohaldatakse meeskonnaliikmetele, kes ei ole lennumeeskonna liikmed. Need muud meeskonnaliikmed on meeskonnaliikmed ärilise lennutranspordi kopterite kiirabilendudel (HEMS), kopterite ripplastiga lendudel (HHO) ja öönägemissüsteemiga lendudel (NVIS). Salongipersonali liikmete kohta juba nõuab JAR-OPS 3 vastavust JAR-OPS 1/EU-OPSi O-alajaole.
JAR.OPS 3.995(a)(2)	ORO.TC juhendmaterjal	JAR-OPS 3 nõuab eelnevat tervisekontrolli või terviseseisundi hindamist. Algmääruse oluliste nõuete osa punktis 7.b on ette nähtud salongitöötajate tervisenõuete õiguslik alus. Tehnilise meeskonna kohta selline nõue puudub. Seepärast on nõuded üle võetud vastavalt OPS.001 tingimustele üksnes juhendmaterjalina.	Erinev õiguslik alus
JAR-OPS 3.1030(a)	Puudub	Maksimaalset õhusõidukitüüpide arvu käsitlevat teksti üle ei võeta	Tehnilise meeskonna liikmetele ei ole õhusõidukitüüpe kehtestatud.
Puudub	ORO.TC.105 (b)(2)	Lisatud lennuaja piirangute spetsifikatsioon vabakutselistele meeskonnaliikmetele	Vastavalt lennumeeskonna ja salongipersonali kohta tehtud muudatustele

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

EU-OPSi/JAR-OPS 3 viide	EASA-EU viide	Erinevuse kirjeldus	Põhjendus
EU-OPS O-alajagu OPS 1.988	Üldmääruse CC-osa ja lennutegevuse määruse I lisa	Salongipersonali määratlus	Selguse ja õiguskindluse huvides, arvestades alates määratluse 1993. aastal JAR-OPS 1-s avaldamisest toimunud muudatusi
OPS 1.990(b)(2)	ORO.CC.100 (b)(1)	Salongipersonali miinimumarvu määramise viisi käsitlev tekst	EU-OPSi nõude ebaselgus, mis on toonud kaasa arusaamade ja rakendamise erinevused, mis võivad kahjustada ohutust (eelkõige ohuolukorras ja evakueerimise korral seoses avariiväljapääsudega põranda tasandil). Eesmärk on tagada, et salongipersonali miinimumarvu määramisel võetakse kindlalt arvesse nende tegevuseks olulisi sertifitseerimistingimusi, mida kohaldatakse käitajate unikaalsete salongikonfiguratsioonide korral (vt TC-osa, STC-osa või TC-osa muudatus) Võrdsed mängureeglid
OPS 1.990(c)	Puudub	Pädev asutus nõuab erandjuhtudel salongi lisapersonali	Ei ole ORO-ossa üle võetud, sest sisaldub määruse 216/2008 artikli 14 lõikes 1.
OPS 1.995(b)	ORO.CC.110 (a)(2)	Terviseseisundi miinimumnõuded või tingimused ärilise lennutranspordi salongitöötajaks määramisel ja salongitöötajana tegutsemisel	Erinev õiguslik alus. MED-osa üksikasjalike nõuetega on ette nähtud terviseseisundi hindamise ajavahemikud ning seisundi hindamise meditsiinilised nõuded.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

EU-OPSi/JAR-OPS 3 viide	EASA-EU viide	Erinevuse kirjeldus	Põhjendus
OPS 1.995(c)	ORO.CC.210(a)	Salongipersonali tunnistuste miinimumnõuded või tingimused ärilise lennutranspordi salongitöötajaks määramisel ja salongitöötajana tegutsemisel	Erinev õiguslik alus CC-osa ja ORO-osa üksikasjalikes nõuetes on sätestatud, et tunnistused tuleb hoida kehtivana.
OPS 1.1000(c)	ORO.CC.260 (a)(2)	Uus nõue salongipersonali vanema koolituse kontrollimise kohta	Konsultatsioonidel põhinev erinevus Kontrolli lisamist peeti vajalikuks, et tagada (nagu kõigi muudegi koolituste korral) salongipersonali vanema koolituse edukas läbimine ja nõutava pädevustaseme saavutamine
OPS 1.1005(a) ja (b)	CC-osa (CC.CCA.100) ARA-osa CC-alajagu	Uus reguleerimisala ja tunnistuse tingimused	Erinev õiguslik alus Käitajate ja/või koolitusorganisatsioonide tunnustamise otsus jääb liikmesriigi pädevusse, nagu EU-OPSis. Erinevalt EU-OPSi ohutuskoolituse tunnistusest peab salongipersonali tunnistust hoidma kehtivana, et see koos õhusõiduki tüübi kvalifikatsioonide loeteluga tõendaks loa omaniku tegutsemise pädevust
OPS 1.1005(b), (d) ja (e)	ORO.AOC.120	Käitaja salongipersonali koolituse läbiviimise ja/või tunnistuste väljaandmise load tuleb märkida lennuettevõtja sertifikaadi käitamistingimustesse.	Erinev õiguslik alus Protsesside mõningase ühtlustamise tagamiseks on alajakku ORO.AOC (ja ARA-osa CC-alajakku koolitusorganisatsioonide jaoks) lisatud ühised üldsätted käitajatele.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

EU-OPSi/JAR-OPS 3 viide	EASA-EU viide	Erinevuse kirjeldus	Põhjendus
OPS 1.1010	ORO.CC.125 ORO.CC.130	Ülemineku- ja erinevuste koolitus on paigutatud eri eeskirjadesse	Konsultatsioonidel põhinev erinevus Erinevuste koolituse uus eeskiri ja sõnastus, mis erineb selgelt õhusõidukitüübi koolitusest ja käitaja üleminekukoolitusest.
Puudub	ORO.CC.125(b) ORO.CC.130(c) ORO.CC.250(b)	Viited kasutamissobivuse andmetele	Kasutamissobivuse andmete kohta on lisatud uus punkt, milles sätestatakse, et koolituskursustel tuleb arvesse võtta kohustuslikke kasutamissobivuse andmete elemente. ORO.CC.205 punktis b on variantide uute tüüpidena määratlemise sõnastust veidi muudetud, et see oleks kooskõlas kasutamissobivuse andmete sätetega
Puudub	ORO.CC.110 (b)(2)	Lisatud lennuaja piirangute spetsifikatsioon vabakutselistele meeskonnaliikmetele	Lennundusohutuskomisjoni volitus selgitada mitme käitaja juures töötavale salongipersonalile lennuaja nõuete täitmisega seotud kohustusi
OPS 1.1015(c)	ORO.CC.140 (e)(3)	Iga kolme aasta järel toimuva korduvkoolituse elementide kehtivusaja lisamine	Konsultatsioonidel põhinev erinevus Et kõrvaldada EU-OPSi selgusetus nende koolituselementide täpse kehtivuse osas, mis tuleb läbida kolmeaastaste ajavahemike järel

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

EU-OPSi/JAR-OPS 3 viide	EASA-EU viide	Erinevuse kirjeldus	Põhjendus
OPS 1.1020	ORO.CC.145(c)	Kehtivusaja lisamine	Et kõrvaldada EU-OPSi selgusetus selles küsimuses Et täitmise vastuvõetavad viisid/juhendmaterjal ei tohi olla eeskirjaga vastuolus, lisatakse algselt JAR-OPS 1 (IEM OPS 1.1020(a)) 2. jaotises sisaldunud sätted, milles käsitletakse kohaldatavat kehtivusaega ning käitajate paindlikkust asendada teatavatel juhtudel täienduskoolitus regulaarse korduvkoolitusega.
OPS 1.1005(h)(1)(i), 1. liide	Puudub	Teksti, milles käsitletakse meeskonnatöö korraldamise sissejuhatavat kursust juba töötavale salongipersonalile järgmise regulaarse korduvkoolituse ajal, ei võeta üle	Vana üleminekusäte ei ole enam asjakohane
OPS 1.1010(j), 1. liide	Puudub	Teksti nakkushaiguste vältimise algkoolituse kohta ei võeta üle.	Vana üleminekusäte ei ole enam asjakohane
OPSi 1.1015 +, 1. liide OPS 1.1020, 1. liide	ORO.CC.140 (c)(2)(ii) ORO.CC.145 (b)(3)	Lennumeeskonna kabiini turvaukse koolitus lisatud regulaarse korduvkoolituse ja täienduskoolituse elemendina, mis toimub iga kolme aasta järel.	Konsultatsioonidel põhinev erinevus, võttes ka arvesse salongipersonali tähtsust turvalisusjuhtumi korral

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

EU-OPSi/JAR-OPS 3 viide	EASA-EU viide	Erinevuse kirjeldus	Põhjendus
JAR-OPS 3 O-alajagu JAR-OPS 3.988(c), 1. liide	ORO-osa CC-alajagu	Nende koolituselementide lihtsustused, mida JAR-OPS 3 kohaselt ei pea läbima kopterite salongipersonal, ei ole eraldi loetletud.	ORO-osas viidatakse „õhusõidukitele", seega kohaldatakse kõiki eeskirju lennukite ja kopterite käitamisel ning lihtsustuste loetelu ei ole enam vajalik, sest kavandatavates eeskirjades on selgelt öeldud, et varustuse koolitus läbitakse üksnes vajaduse korral, kui varustus on pardal ja/või konkreetse õhusõidukitüübi jaoks tähtis.

ICAO 6. lisa erinevused ORO-osa jaoks

225. Alljärgnev tabel annab ülevaate käesoleva arvamusega hõlmatud ICAO 6. lisa I osa ja III osa 1. ja 2. jaotise standarditest,[36] mida ei peeta ülevõetuks või peetakse ülevõetuks vastavatele ICAO 6. lisa standarditele mittevastaval viisil. Osa märgitud punkte ei kuulu algmääruse reguleerimisalasse ning neid võib olla vaja käsitleda liikmesriikidel.

6. lisa I/III osa viide	EASA-EU viide	Erinevuse kirjeldus
I osa, 9.4.5.3	ORO.FC.202	Eelnevat kontrolli üksikpiloodi rollis ning lennu läbiviimise tingimustega sarnastes tingimustes ei ole eraldi mainitud.

[36] Eelkõige ei käsitleta ICAO hooldus- ja käitaja hooldusjärelevalve standardeid.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

6. lisa I/III osa viide	EASA-EU viide	Erinevuse kirjeldus
I osa, 9.4.4.1 III osa II jaotis, 7.4.3.1	ORO.FC.130/230/330	Enne päevaseid visuaalreeglite kohaseid lende B-suutlikkusklassi lennukitega nõutakse kuni kaheksa järjestikust kuud vältavate hooaja kohta vaid üht käitaja lennuoskuste tasemekontrolli Lennumeeskonna liikmele, kes osaleb päevastel lendudel visuaalsete märkide järgi navigeeritavatel marsruutidel mittekeeruka mootoriga kopteriga, võib lennuoskuste tasemekontrolli teha vaid ühel kopteritüübil, kasutades selleks kõige kauem aega tagasi kasutatud kopteritüüpi. Iga-aastane lennuoskuste tasemekontroll ärilise lennutranspordi päevastel reisilendudel visuaallennureeglite järgi, mis algavad ja lõppevad samal lennuväljal või käitamiskohas ning ei kesta üle 30 minuti, või pädeva asutuse määratud kohalikus piirkonnas ühemootoriliste propellerlennukitega maksimaalse stardimassiga kuni 5700 kg ja kuni kuue inimesega pardal, piloot kaasa arvatud, või ühemootoriliste kopteritega kuni kuue inimesega pardal, piloot kaasa arvatud.
I osa, 9.1.2	Puudub	Raadiooperaatori lubade väljaandmine ei kuulu algmääruse reguleerimisalasse ning jääb liikmesriikide ülesandeks.
I osa, 9.1.3	ORO.FC.110	Pardainseneri lubade väljaandmine ei kuulu algmääruse reguleerimisalasse ning jääb liikmesriikide ülesandeks.
I osa, 9.1.4	Puudub	Pardanavigaator ei ole nõutav. Pardanavigaatori lubade väljaandmine ei kuulu algmääruse reguleerimisalasse ning jääb liikmesriikide ülesandeks.
I osa, 9.4.3.5 ja 9.4.3.6	ORO.FC.105(c)	12 kuu asemel 36-kuuline lennuväljade tähtaeg lennumeeskondadele, kes käitavad B-suutlikkusklassi lennukeid päevasel ajal visuaallennureeglite järgi.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

6. lisa I/III osa viide	EASA-EU viide	Erinevuse kirjeldus
I osa, 10.3 (b) – (f) III osa, 8.3 (b) – (f)	Puudub	Konkreetseid teadmisi, koolitust, kogemusi ega kehtivusaegu lennuametnikele/lennudispetšeritele ei sätestata.

V. Kavandatavate eeskirjade koostamise ülesannete loend

226. Alljärgnev tabel annab ülevaate ARO-osaga seotud kavandatavatest eeskirjade koostamise ülesannetest. GEN-alajao kohta tulenevad need peamiselt vajadusest vaadata asjaomased ARO ja ORO ohutusjuhtimist ja riskihindamist käsitlevad sätted läbi pärast ohutusjuhtimise standardeid ja soovitatavaid tavasid käsitleva uue ICAO 19. lisa avaldamist ning lähtuvalt EASP rakendamisest.

Osa, eeskirjade viited	Reguleerimisala	Eeskirjade koostamise programmi viide
ORO.GEN.120	Koostada juhendmaterjal selle kohta, kuidas tõendada rakenduseeskirja ohutuseesmärgi täitmist alternatiivsele täitmisviisile tunnustuse taotlemisel.	MDM.094 a + b
ORO.GEN 2. jaotis	Vaadata läbi nõuded ICAO uuemate arengute valguses (uue 19. lisa avaldamine), et käsitleda eelkõige teiste organisatsioonidega suhetest tulenevate ohutusriskide juhtimist / paremat haldamist organisatsioonide poolt, kellega organisatsioon suhtleb.	MDM.094 a+b
ORO.AOC.125	Käsitleda mitteärilist lennutegevust lennuettevõtja sertifikaadi kohustusega õhusõidukitega.	OPS.075
ORO.FC	Vaadata läbi ja ajakohastada meeskonnatöö korraldamise sätted, võttes arvesse viimasel paaril aastal saadud kogemusi.	OPS.094
ORO.FC	Töötada välja alternatiivne koolitus- ja kvalifikatsiooniprogramm ärilise lennutranspordi kopterilendudele.	OPS.088 a+b

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

IV lisa – CAT(A,H)-osa

I. Reguleerimisala

227. CAT-osa sisaldab lennukite, kopterite, purilennukite ja õhupallidega toimuva ärilise lennutranspordiga seotud tehnilisi nõudeid. See koosneb neljast alajaost, mis on omakorda jagatud konkreetsete õhusõidukikategooriate eeskirju sisaldavateks jaotisteks. Osa jaotisi on lisaks peatükkideks jagatud.

228. Alajagude struktuur on võrreldav algmääruse IV lisa, EU-OPS/JAR-OPS 3 ning ICAO 6. lisa I osa oluliste nõuete struktuuriga.

229. Eeskirja struktuur, eelkõige jaotised ja peatükid, on välja töötatud nii, et tulevikus on võimalik täiendavate õhusõidukikategooriate või erilendude nõudeid lisada olemasolevate eeskirjade teksti ja olemasolevat struktuuri muutmata. Tuleb märkida, et tulevaste eeskirjade koostamise ülesannete raames töötatakse välja nõuded õhulaevadele, kopterlennukitele ja mehitamata lennusüsteemidele.

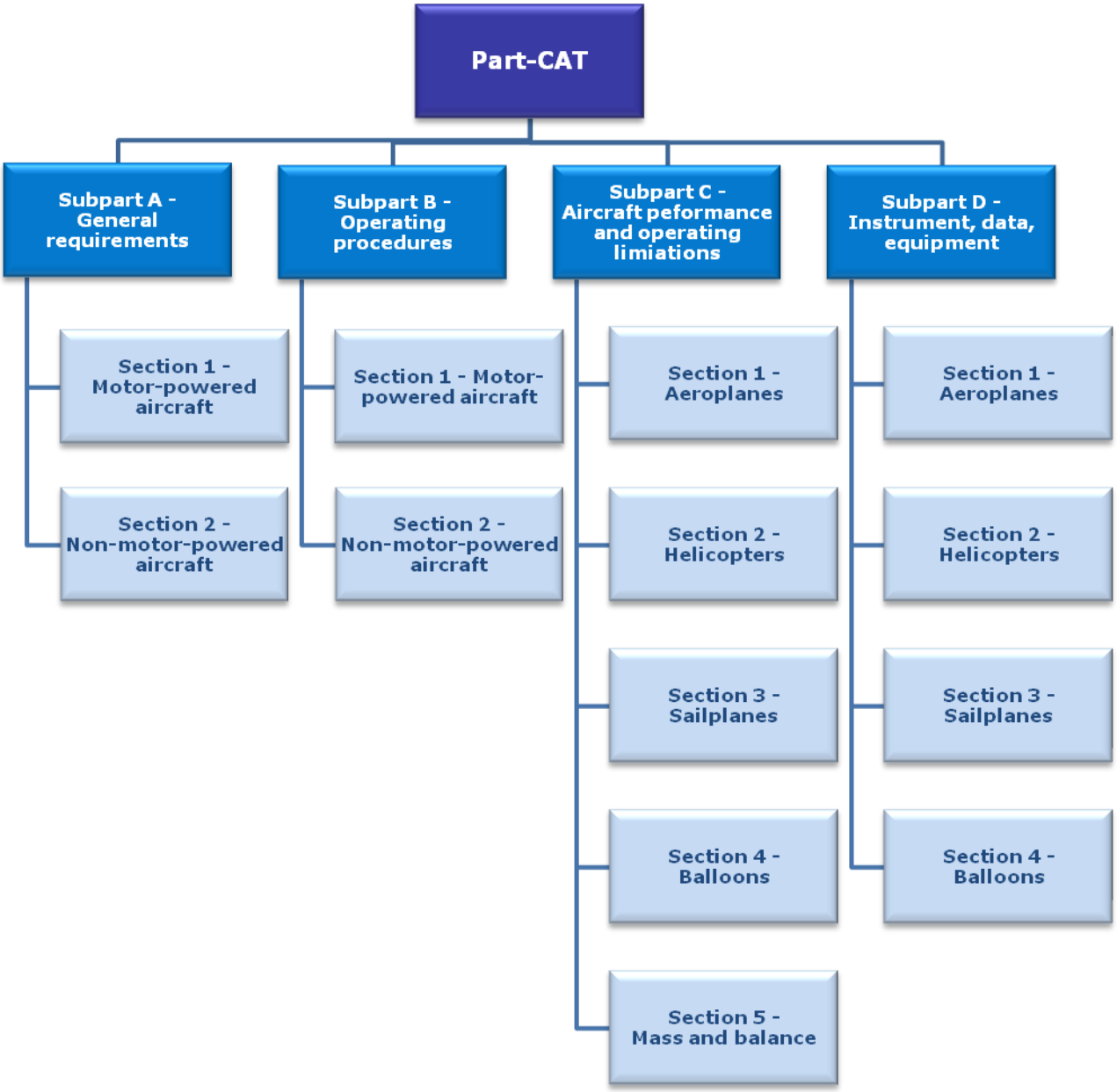
230. CAT-osa struktuuri ülevaade on joonistel 9 ja 10.

231. Käesolevas seletuskirjas käsitletakse üksnes lennukite ja kopteritega toimuva ärilise lennutranspordi jaotisi:

- CAT.GEN.MPA;
- CAT.OP.MPA;
- CAT.POL.A, CAT.POL.H, CAT.POL.MAB;
- CAT.IDE.A, CAT.IDE.H.

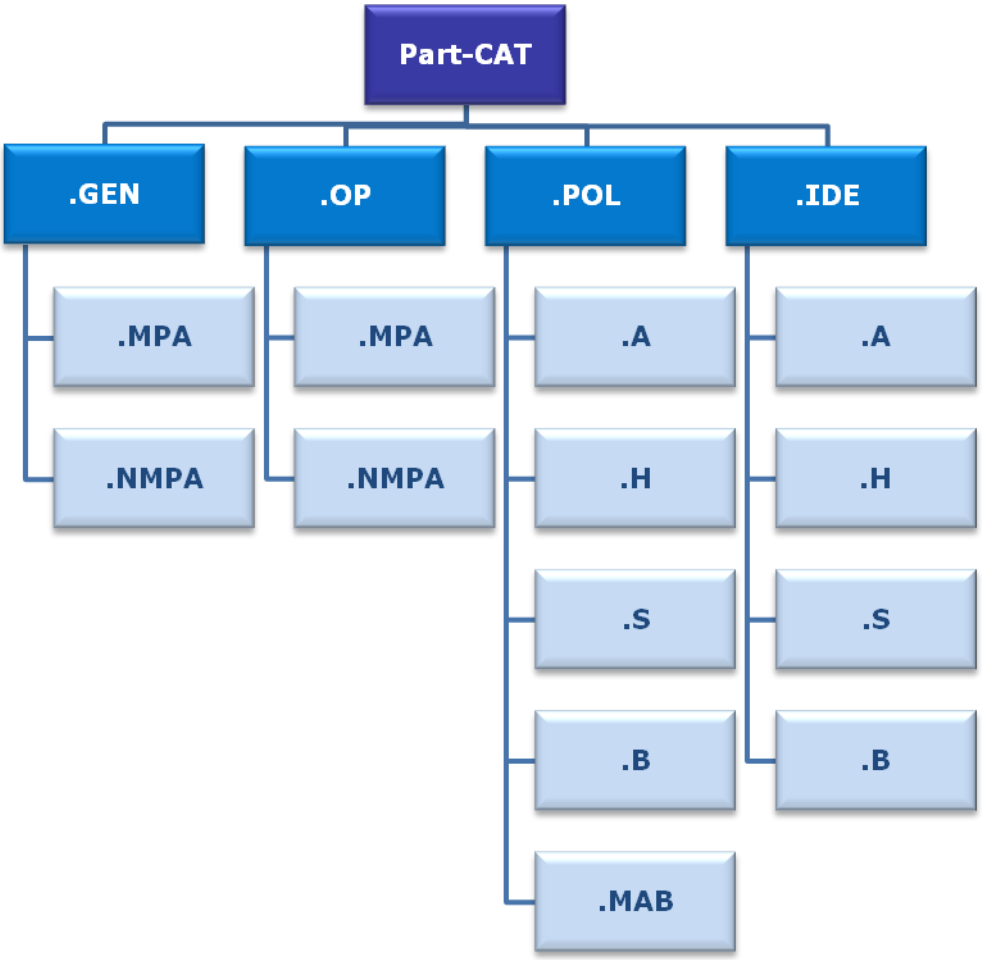
TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

Joonis 9. CAT-osa struktuur – Pealkirjad



TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

Joonis 10. CAT-osa struktuur – Eeskirjade tähised



II. Ülevaade reageeringutest

232. Laekunud reageeringud näitasid, et märkuste vastusdokumendis sisalduvat CAT-osa versiooni üldiselt toetatakse.

233. Enamik sidusrühmi toetas kavandatavate eeskirjade EU-OPSi ja JAR-OPS 3-ga kooskõlastatuse määra, kavandatavat jaotust rakenduseeskirjade ja täitmise vastuvõetavate viiside materjalideks ning kavandatavat eeskirjastruktuuri.

234. Ärilise lennutranspordi kopterilende käsitleva märkuste vastusdokumendi teksti kohta tõstatati mõnes aspektis küsimusi, samas kui ärilise lennutranspordi lennukilendude kohta pälvis enamik tekstist üldise heakskiidu.

III. Ülevaade erinevustest

Erinevused võrreldes EU-OPSi / JAR-OPS 3-ga

235. Ohutuseesmärke sisaldavad EU-OPSi ja JAR-OPS 3 eeskirjad on rakenduseeskirjadena säilitatud. EU-OPSi ja JAR-OPS 3 eeskirjad, mis sisaldavad selgesõnalist ohutuseesmärgi saavutamise viisi, on paigutatud täitmise

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

vastuvõetavatesse viisidesse. EU-OPSi ja JAR-OPS 3 liited on paljudel juhtudel loetud täitmisviisideks ning üle võetud täitmise vastuvõetavate viisidena. Juhtudel, kus ei olnud võimalik eristada ohutuseesmärki ja ohutuseesmärgi saavutamise vahendit, on eeskirja tekst säilitatud rakenduseeskirjana.

236. Juhtudel, kus ilmnes proportsionaalsema lähenemisviisi vajadus, pakkus amet välja eeskirja teksti koos ohutuseesmärgi ja täitmise vastuvõetava viisiga. Amet eeskirjade sisu siiski olulisel määral ei muutnud, varieeriti vaid teksti jaotust eeskirjadeks ja täitmise vastuvõetavateks viisideks.

237. Tuleb ka märkida, et OPS 1.005(a) (1. liide), Lennud B-suutlikkusklassi lennukitel, OPS 3.005(f) (1. liide), Lennud väikestel kopteritel (VFR (visuaallennureeglite järgi) üksnes päevasel ajal) ning OPS 3.005(g) (1. liide), Lennud kohalikus piirkonnas (visuaallennureeglite järgi üksnes päevasel ajal) on vastavalt vajadusele asjaomastesse jaotistesse üle võetud.

238. Olenemata sellest on amet seisukohal, et täiendavalt tuleb üle vaadata normide proportsionaalsus ning EU-OPSi/JAR-OPS 3 lihtsustuskriteeriumid. Seepärast lisatakse eeskirjade koostamise programmi ülesanne läbi vaadata ärilise lennutranspordi eeskirjad muude kui keerukate mootorõhusõidukite ning nende kindlaksmääratud piirkondades kasutamise kohta.

239. EU-OPSi ja JAR-OPS 3 eeskirjade tekst, milles viidatakse rakenduseeskirja alternatiivile, on juriidilistel põhjustel välja jäetud; nimetatud alternatiive tuleb käsitleda vastavalt algmääruse artiklis 14 sätestatud menetlusele. EU-OPSi ja JAR-OPS 3 eeskirjade tekst, mis on viidud täitmise vastuvõetavate viiside tasandile ja milles viidatakse täitmise vastuvõetava viisi alternatiivile ohutuseesmärgi täielikku täitmist tõendamata, on välja jäetud; kõnealust alternatiivset täitmise vastuvõetavat viisi saavad käitajad siiski järgida alternatiivse täitmisviisi menetluse kohaselt, juhul kui on tõendatud ohutuseesmärgi saavutamine.

240. Välja on jäetud täitmise vastuvõetavate viiside materjalina üle võetud tekst, milles nõuti alternatiivsele täitmisviisile pädeva asutuse heakskiitu, kuna see kuulub alternatiivsete täitmisviiside menetluse alla.

241. EU-OPSi / JAR-OPS 3 eeskirjade see tekst, mida hõlmab ka algmääruse IV lisa, on säilitatud ning lisatud viide algmäärusele.

242. EU-OPSi ja JAR-OPS 3 eeskirjade selgitav tekst on üle võetud juhendmaterjalina; märkused on muudetud täitmise vastuvõetavate viiside joonealusteks märkusteks, võetud üle juhendmaterjalina või, juhul kui neil oluline lisandväärtus puudus, välja jäetud.

243. Eeskirjad, mis sisaldasid sätteid nagu „lennuametile vastuvõetav", on kõigis alajagudes järjekindlalt ümber sõnastatud selliselt, nagu „käitaja määrab lennutegevuskäsiraamatus…". Amet rakendas seda lähenemisviisi, et kehtestada kindlaksmääratud protseduur selliste küsimuste pädevale asutusele teatavakstegemiseks.

244. Alljärgnevas tabelis on loetletud tahtlikud erinevused EU-OPSist / JAR-OPS 3-st. Erinevuste laadi ja põhjendusi kirjeldatakse täpsemalt allpool.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

Tabel 6. Erinevused võrreldes EU-OPSi / JAR-OPS 3-ga

EU-OPSi/JAR-OPS 3 viide	EASA-EU viide	Erinevuse kirjeldus	Põhjendus
1./3.125(a)(4)	CAT.GEN.MPA.180 (a)(5)	Lennuettevõtja sertifikaat peab olema tõendatud koopia, samas kui EU-OPSis/JAR-OPS 3-s oli sertifikaat originaaldokument või koopia.	ICAO 30. muudatusega vastavusseviimine
Puudub	CAT.GEN.MPA.180 (a)(9)	Lennupäevik peab kaasas olema, samas kui EU-OPSi/JAR-OPS3 järgi ei olnud see kohustuslik.	Chicago konventsiooni artikli 29 täitmine
1.192	CAT.OP.MPA.106	Isoleeritud lennuvälja kasutamiseks lennukite sihtlennuväljana nõutakse eelnevat heakskiitu.	Isoleeritud lennuvälja kasutamisel on oht õhusõidukile ja reisijatele suurem kui lendudel, kus sihtkohas on varulennuväli. Lennuvälja liigitamine isoleeritud lennuväljaks sõltub sageli sellest, missuguseid õhusõidukeid seal käitatakse. Seepärast peaks pädev asutus hindama, kas on võetud kõik võimalikud meetmed suurema riski maandamiseks.
1./3.255	CAT.OP.MPA.150	Eelneva heakskiidu nõue kütusepoliitikale ja selle kõigile muudatustele.	Amet jagab sidusrühmade seisukohta, et kütusepoliitikaga seotud nõuded on ohutuse seisukohalt kriitilised ning peaksid seetõttu vajama eelnevat heakskiitu.
JAR-OPS 3.005 (c), 1. liide	Puudub	Lühiajaline lend väljaspool ohutust tagavat kõrguskiiruse piirangu ala on välja jäetud.	Selles nähakse vastuolu algmääruse IV lisa punktiga 4.a.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

EU-OPSi/JAR-OPS 3 viide	EASA-EU viide	Erinevuse kirjeldus	Põhjendus
1./3.620	CAT.POL.MAB.100 (f)	Lisakriteeriumid koormaühikute, standardmasside heakskiitmiseks, v.a reisijad ja pagas	Et võimaldada käitajatele rohkem paindlikkust
1./3.625	CAT.POL.MAB.105 (a)	Massi ja balansseeringu dokumentatsioonist andmete väljajätmise heakskiit on eemaldatud	Kuna eesmärk on, et need andmed ei puuduks, vaid esitataks mujal.
1./3.625	CAT.POL.MAB.105 (e)	Massi ja balansseeringu dokumentatsiooni sätteid on laiendatud, et hõlmata erinevaid massi ja balansseeringu pardasüsteemide liike.	Käsitleda olemasolevaid süsteeme, mida varem ei hõlmatud
1.635	CAT.IDE.A.110	Elektrisüsteemi varukaitsmete nõudeid on ajakohastatud.	ICAO ja JAA NPA-OPS 43[37] kohaselt
1.665	CAT.IDE.A.150	Lisatud A- ja B-klassi TAWSi nõuded	ICAO ja JAA NPA-OPS 39B[38] kohaselt
1.675	CAT.IDE.A/H.165	Jäätumistingimustes lennu algse varustuse esimene osa välja jäetud.	Oluline nõue 2.a.5 juba hõlmab seda.
Sätted salvestite kohta	CAT.IDE.A/H.185/ 190/195/200	Pardaregistraatorite nõudeid täiendatud. Andmeside salvestamine tehtud kohustuslikuks	JAA NPA OPS 39C[39], 48A[40],67[41]
1./3.790	CAT.IDE.A/H.250	Halooni kasutamise kohustuse säte kustutatud	Määruse (EÜ) nr 1005/2009 täitmiseks[42]

37 NPA-OPS 43 (JAR-OPS 1) Circuit Protection Devices.
38 NPA-OPS 39B (JAR-OPS 1) Pitot heater failure, TAWS B, HF.
39 NPA-OPS 39C (JAR-OPS 1) Type IA FDR & Fuel Codes.
40 NPA-OPS 48A (JAR-OPS 1) Data Link Communications Recording for New Built Aeroplanes.
41 NPA-OPS 67 (JAR-OPS 3) Type IVA FDRs.
42 Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1005/2009, 16. september 2009, osoonikihti kahandavate ainete kohta. *ELT L 286, 31.10.2009, lk 1.*

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

EU-OPSi/JAR-OPS 3 viide	EASA-EU viide	Erinevuse kirjeldus	Põhjendus
1./3.730	CAT.IDE.A.205	1. Torso ülaosa turvasüsteemi nõue väikelennukitele 2. Lisatud torso ülaosa turvasüsteemi määratlus	1.JAA NPA 26-20[43]. 2. Olemasolevate disainilahenduste suhtes paindlikkuse võimaldamiseks
1./3.680	Puudub	Kosmilise kiirguse indikaatoriga seotud nõue välja jäetud	Välja jäetud, kuna algmäärus, milles käsitletakse üksnes ohutusriskide maandamist, ei anna õiguslikku alust nende (terviseaspektide) ülevõtmiseks, ning et vältida kattuvust muude ühenduse õigusaktidega (nõukogu direktiiv 96/29/Euratom, 13. mai 1996[44]).

Erinevused ICAO 6. lisast

245. Alljärgnevas tabelis on ülevaade ICAO 6. lisa nõuetest, mis on hinnangute kohaselt üle võtmata või on võetud üle viisil, mis ei taga vähemalt samaväärset ohutustaset, mis on sätestatud ICAO 6. lisa standardites.

Tabel 7. Erinevused ICAO 6. lisast

6. lisa I/III osa viide	EASA-EU viide	Erinevuse kirjeldus
6. lisa I osa 6.3.1.2.3	CAT.IDE.A.190 (a) (1) ja (b)(3)	CAT.IDE I tüüpi pardaregistraatori rakendustähtaegu kohaldatakse lennukõlblikkussertifikaatidele, mis on välja antud alates 1990. aasta juulist, mitte alates 1989. aasta jaanuarist.

43 NPA 26-20 UPPER TORSO RESTRAINT INSTALLATION ON TRANSPORT CATEGORY (PASSENGER) AEROPLANES WITH MAXIMUM TAKE-OFF WEIGHT < 5700 KG.

44 Nõukogu direktiiv 96/29/Euratom, 13. mai 1996, millega sätestatakse põhilised ohutusnormid töötajate ja muu elanikkonna tervise kaitsmiseks ioniseerivast kiirgusest tulenevate ohtude eest. *EÜT L 159, 29.6.1996, eestikeelne eriväljaanne: peatükk 05, köide 02, lk 291–404.*

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

6. lisa I/III osa viide	EASA-EU viide	Erinevuse kirjeldus
6. lisa I osa 6.3.1.2.4	CAT.IDE.A.190 (a) (1) ja (b)(2)	CAT.IDE II tüüpi pardaregistraatori rakendustähtaegu kohaldatakse lennukõlblikkussertifikaatidele, mis on välja antud alates 1990. aasta juulist, mitte alates 1989. aasta jaanuarist.
6. lisa I osa 6.3.1.2.12 & 13	CAT.IDE.A.190	Teatavate parameetrite pistelise mõõtmise ja salvestamise maksimumintervalli ei rakendata.
6. lisa I osa 6.3.1.3	CAT.IDE.A.190	Pardaregistraatorite vanade mälukandjate kasutuselt kõrvaldamist ei rakendata.
6. lisa I osa 6.3.2.1.1	CAT.IDE.A.185 (a)	Kerglennukite kabiini helisalvestit ei rakendata.
6. lisa I osa 6.3.2.2	CAT.IDE.A.185	Kabiini helisalvestite vanade mälukandjate kasutuselt kõrvaldamist ei rakendata.
6. lisa I osa 6.3.2.3	CAT.IDE.A.185 (b)	Salvestusaja pikendamiseks kahe tunnini ei rakendata kabiini helisalvestite moderniseerimist.
6. lisa I osa 6.3.3.1.2	CAT.IDE.A.195	Andmesideühenduse salvestamise moderniseerimist ei rakendata.
6. lisa I osa 6.3.3.3	CAT.IDE.A.195	Andmesideühenduse salvestuse ja kabiini helisalvesti salvestuse ühitamist ei rakendata.
6. lisa I osa 6.3.4.5.2	CAT.IDE.A.200	Kahe kombineeritud salvestiga konfiguratsiooni üle 15 000 kg maksimaalse stardimassi korral ei rakendata.
6. lisa I osa 6.5.2.1 b)	CAT.IDE.A.285	Päästevestide kandmist marsruutlendudel vee kohal rannast kaugemal kui glissaadikaugus kõikide muude maalennukite korral (mida ei käitata 5.2.9 või 5.2.10 kohaselt) ei rakendata.
6. lisa I osa 6.6	CAT.IDE.A.305	CAT.IDEs on erandid lisapäästevarustusele, mida ICAO ei nõua.
6. lisa I osa 6.19.2 & 3	CAT.IDE.A.350	Rõhkkõrgust mõõtva transponderi mõõtetäpsust 7,62 m ei rakendata.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

6. lisa I/III osa viide	**EASA-EU viide**	**Erinevuse kirjeldus**
6. lisa I osa 8. liide, 3.1	CAT.IDE.A.185 (d) ja (e)	CAT.IDE nõuet alustada salvestamist piloodikabiini kontrolli ajal ei kohaldata kõikidele lennukitele, see sõltub individuaalse lennukõlblikkussertifikaadi väljaandmise kuupäevast.
6. lisa I osa 8. liide, 4	Puudub	Pardapildisalvestite nõudeid ei rakendata.
6. lisa I osa 8. liide, 6	Puudub	Õhusõiduki andmesalvestussüsteemi (ADRS) nõudeid ei rakendata.
6. lisa I osa 8. liide, 7.1	Puudub	Pardaregistraatorite ja lennuandmete koguja (FDAU) integreeritud testfunktsioonide jälgimist ei rakendata.
6. lisa III osa, 4.3.1.3	CAT.IDE.H.190	Pardaregistraatorite vana tehnoloogiaga mälukandjate kasutuselt kõrvaldamist ei rakendata.
6. lisa III osa, 4.3.1.4	CAT.IDE.H.190 (b)	Olenevalt klassist ja individuaalse lennukõlblikkussertifikaadi väljaandmiskuupäevast võib CAT.IDEs olla nõutav salvestusaeg alla 10 tunni.
6. lisa III osa, 4.3.2.2	CAT.IDE.H.185	Kabiini helisalvestite vana tehnoloogiaga mälukandjate kasutuselt kõrvaldamist ei rakendata.
6. lisa III osa, 4.3.2.3	CAT.IDE.H.185 (b)	Salvestusaja pikendamiseks ei rakendata kabiini helisalvestite moderniseerimist.
6. lisa III osa, 4.8.2 & 3	CAT.IDE.H.240	Rõhusüsteemiga kopterite hapnikunõudeid ei rakendata.
6. lisa III osa 5. liide, 3	CAT.IDE.H.185 (d) ja (e)	Nõue alustada salvestamist piloodikabiini kontrolli ajal ei laiene CAT.IDEs kõikidele kopteritele. See sõltub individuaalse lennukõlblikkussertifikaadi väljaandmise kuupäevast.
6. lisa III osa 5. liide, 4	Puudub	Pardapildisalvestite nõuet ei rakendata.
6. lisa III osa 5. liide, 6	Puudub	Pardaregistraatorite ja lennuandmete koguja (FDAU) integreeritud testfunktsioonide jälgimist ei rakendata.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

6. lisa I/III osa viide	EASA-EU viide	Erinevuse kirjeldus
6. lisa I osa lisa C	Raja katte olukord	EU-OPSi / JAR-OPS 3 kohane määratlus. Eeskirjade koostamise ülesanne OPS.005 hõlmab raja pinnakatte määratluse läbivaatamist.
6. lisa III osa, lisa A	Kopterite A-/B-kategooria	Määratlused viidud vastavusse sertifitseerimistingimuste määratlustega (JAR-OPS 3).

IV. Kavandatavate eeskirjade koostamise ülesannete loend

246. Sidusrühmadega konsulteerimise käigus on välja selgitatud mitmeid küsimusi, mis – kui neid oleks käsitletud käesolevas arvamuses – oleksid ulatunud kaugele väljapoole ameti pädevust, milleks on olemasolevate eeskirjade sisu ülevõtmine. Need küsimused on siiski dokumenteeritud ning neid käsitletakse eraldi eeskirjade koostamise ülesannetes, et võimaldada nõuetekohast sidusrühmadega konsulteerimist ja nende kaasamist. Alljärgnev tabel annab nende kavandatavate eeskirjade koostamise ülesannete ülevaate.

Tabel 8. Kavandatavad eeskirjade koostamise ülesanded

Osa, eeskirjade viited	Reguleerimisala	Eeskirjade koostamise programmi viide
I lisa, CAT-osa, SPA-osa, NCC-osa, NCO-osa, SPO-osa	OPSi rakenduseeskirjade ja täitmise vastuvõetavate viiside/juhendmaterjali esimene läbivaatus hõlmab punkti OPS.047 eraldi lennuraja määratluse ja teatavate aspektide selgitamist, et võtta arvesse ICAO 6. lisa viimatisi muudatusi, mida käesolev arvamus ei sisalda. Selle eeskirjade koostamise ülesande algusajaks on kavandatud 2013. aasta.	OPS.005 EASA OPSi rakenduseeskirjade ajakohastamine
OPS	Eeskirjade läbivaatamine, mis on seotud algse või jätkuva lennukõlblikkuse nõuetega ning sobiksid seetõttu paremini ossa 21, ossa 145 või M-ossa.	MDM.047
CAT.POL.H.420	Lennud ühemootorilistel kopteritel väljaspool tihedalt asustatud ala asuva maandumiseks sobimatu ala kohal	OPS.049

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

Osa, eeskirjade viited	**Reguleerimisala**	**Eeskirjade koostamise programmi viide**
CAT.POL.MAB.100	Õhusõidukite kaalumise nõuete üldine hindamine, et lisada need M-ossa. Eelkõige õhusõidukite kaalumist teostada võivate isikute ülevaatus vastavalt sidusrühmade taotlusele, et hinnata, kas kaalumist võivad teostada üksnes M-osa / osa 145 organisatsioonid või ka sertifitseeritud organisatsioonide kvaliteedisüsteemide järgi töötavad kolmandad isikud.	MDM.047
CAT.IDE.A.175	Ettepanek nõuda sisetelefoni sõltumata õhusõiduki suurusest, juhul kui antud tüüpi käitatakse mitmeliikmelise meeskonnaga. Paljudel algkoolituseks kasutatavatel ühemootorilistel kerglennukitel on see tegelikult juba olemas.	OPS.065
CAT.IDE.H.115	Ettepanek lubada kopterite maandumistuledes uute tehnoloogiate (nt LED) kasutamist, mis võimaldavad alternatiivsel viisil „valgustada maapinda kopteri ees ja all ning külgedel”.	OPS.065
CAT.IDE.H.130(i)	Ettepanek nõuda öölendudel kaardihoidjat.	OPS.065
CAT.IDE.H.280	Tunnistada vastuvõetavaks muud vahendid peale mobiilsete asukohamajakate: need võivad olla sama tõhusad kui automaatselt käivituvad avariimajakad (ELT (AD)), eelkõige seetõttu, et õnnetuse käigus võib kaduda ELT (AD) ja selle antenni vaheline side.	OPS.065
SPA.LVO, CAT.OP.MPA.110, SPA.ETOPS	EU-OPSi E-alajao muutmine. See puudutab eelkõige APV-lendude, LTS CAT I lendude, OTS CAT II lendude ja EVSiga lendude eeskirju, ICAO standardite ja soovituslike tavade hiljutisi muudatusi, uusi tehnilisi arenguid, nagu näiteks sünteesnägemissüsteemid (SVS).	OPS.083

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

CAT-osa	Järgmiste aspektide vastavusseviimine ICAOga: i) andmesideühenduse salvestamine - JAA NPA-OPS.48A ülevõtmine. Andmesideühenduse nõuetekohase salvestiga salvestamise nõude laiendamine kõikidele lennukitele ja kopteritele, kus on kasutusel andmesideühenduse rakendused; ii) uued veonõuded, et turbiinmootoriga lennukitel suurima lubatud stardimassiga alla 5700 kg peab olema FDR, ADRS või AIR ning CVR või CARS; iii) sagedusmodulatsiooni kasutavate ning magnetlindile salvestavate seadmete kasutamise lõpetamine lennukitel ja kopteritel; iv) lennukitel suurima lubatud stardimassiga üle 15 000 kg, mille tüübisertifikaat on välja antud 01/01/2016 või hiljem ning millel on nõutav nii kabiini helisalvesti kui ka pardaregistraator, peab olema kaks kombineeritud salvestit (FDR/CVR); v) nõutava salvestusaja pikendamine kahe tunnini kõikidel kopterite ja lennukite kabiini helisalvestitel alates 01/01/2016.	OPS.007 MDM.073 OPS.090 OPS.091 OPS.092
CAT-osa	Pardaregistraatori parameetrite loendi ajakohastamine, et lisada ED-112 kohane suutlikkuse parameeter. Pardaregistraatori hooldust käsitlevate sätete läbivaatamine (vastavalt lennuõnnetuse uurimise soovitusele).	OPS.023 MDM.099
CS-29	Sertifitseerimistingimustega CS-29 tiivikõhusõidukite kõrvalekalded kõrguskiiruse diagrammist. Vaadata läbi tiivikõhusõiduki sertifitseerimistingimused CS-29 ja kaaluda tüübisertifikaadi täiendamist ja kasutusel olevate kopterite lennumudeli muutmist lähtuvalt JAR-OPSi 1. liite punkti 3.005(c) lihtsustamisest.[45]	27&29.027

[45] Vt ka eespool tabel 1, kus on märgitud, et lihtsustust ei võeta üle vastuolu tõttu algmääruse IV lisa punktiga 4.a.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

V. CAT.GEN: A-alajagu – Üldnõuded

247. See alajagu sisaldab ärilise lennutranspordi üldnõudeid. Alajagu koosneb kahest jaotisest:

- 1. jaotis – Mootoriga õhusõidukid
- 2. jaotis – Mootorita õhusõidukid.

248. Arvamus hõlmab üksnes 1. jaotise nõudeid.

CAT.GEN.MPA: 1. jaotis – Mootoriga õhusõidukid

Üldist

249. Selle jaotisega võetakse üle EU-OPSi ja JAR-OPS 3 B-alajaod. See seondub NPA OPS.GEN I, V ja VI jaotise ja OPS.CAT I jaotisega.

ORO-ossa ülevõetavad EU-OPS / JAR-OPS 3 eeskirjad

250. Alljärgnevad B-alajao eeskirjad võetakse üle ORO-ossa ega sisaldu käesolevas jaotises:

- OPS 1./3.005 Üldist – seda on käsitletud lennutegevuse üldmääruse M-osas, algmääruse olulistes nõuetes alajaos ORO.FC;
- OPS 1./3.030 Minimaalvarustuse loetelud – käitaja kohustused on käsitletud alajaos ORO.MLR;
- OPS 1./3.035 Õnnetuste ennetamise ja lennuohutuse programm on käsitletud punktis ORO.GEN.200;
- OPS 1./3.037 on käsitletud punktis ORO.GEN.200;
- OPS 1./3.155 on käsitletud alajaos ORO.SEC;
- OPS 1./3.165 Rentimine on käsitletud alajaos ORO.AOC.

CAT.GEN.MPA.100 Meeskonna kohustused

251. Selle eeskirjaga võetakse üle OPS1./3.085 alapunktid a, b ja d. Lisatud on alapunkti b punkt 5 vastavalt lennundusohutuskomisjonis arutatule, et konkreetselt käsitleda rohkem kui ühe käitaja juures töötavaid meeskonnaliikmeid. Punktid, mida hõlmab juba algmääruse IV lisa, on säilitatud ning IV lisale on lisatud viide.

CAT.GEN.MPA.105 Kapteni vastutus

252. Selle eeskirjaga võetakse üle OPS1./3.085 alapunkt f. Et kõik kapteni kohustused ühte eeskirja koondada, on selle eeskirjaga liidetud OPS 1/3.330 ja OPS 1.420 alapunkti d punktid 2 ja 3.

CAT.GEN.MPA.180 Pardal nõutavad dokumendid, käsiraamatud ja teave

253. Kavandatavad rakenduseeskirjad põhinevad olemasolevatel EU-OPSi ja JAR-OPS 3 nõuetel järgmiste oluliste erinevustega:

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

- Elektroonilises vormis dokumentide kaasaskandmist on laiendatud sertifikaatidele ja käsiraamatutele, et võtta arvesse elektrooniliste vahendite üha laiemat kasutamist. Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 1999/93/EÜ elektrooniliste allkirjade üldpõhimõtete kohta ühenduses[46] on ette nähtud elektrooniliste originaalide, st elektrooniliste allkirjade mehhanism.
- Kui lennuettevõtja sertifikaadi originaali asemel on kaasas koopia, peab see olema tõendatud koopia; EU-OPSis/JAR-OPS 3-s ei olnud see sätestatud. Muudatused on tehtud ICAO 6. lisa standarditega vastavusseviimiseks. Selle eeskirja täitmise juhendmaterjal avaldatakse tegevdirektori vastava otsusega.
- Kaasas peab olema lennupäevik, see ei olnud EU-OPSis/JAR-OPS 3-s kohustuslikuna sätestatud. Muudatuse eesmärk on täita Chicago konventsiooni artiklit 29. Lennupäevik ja selle andmed võivad sisalduda eri süsteemides või dokumentides.
- Sertifikaatide, käsiraamatute ja muu teabe kaasaskandmise sätted, mis EU-OPSis ja JAR-OPS 3-s olid kolmes eri punktis, on lihtsuse ja selguse huvides ühendatud.
- Tekstis on nüüd selgelt öeldud, et üksnes registreerimistunnistus, lennukõlblikkussertifikaat ja õhusõiduki raadioluba peavad olema originaaldokumendid, mis vastab EU-OPSi/JAR-OPS 3 mõttele.
- Viide ohtlike kaupade veo dokumentidele on ümber paigutatud SPA-ossa.
- Lihtsustust, millega lubatakse teatavaid dokumente teatavatel tingimustel hoida lennuväljal või tegevuskohas, on muudetud, et lisada massi ja balansseeringu dokumendid, millest peab maa peal olema koopia.

CAT.GEN.MPA.200 Ohtlike kaupade vedu

254. CAT.GENi nõuded käsitlevad olukordi, kus võidakse vedada ohtlikke kaupu SPA.DG kohase loata. See puudutab näiteks reisijate pagasis olevaid esemeid, mida tavajuhul käsitatakse ohtlike kaupadena. Samuti käsitletakse selles punktis meeskonnaliikmete valvsust tahtmatult veetavate ohtlike kaupade tuvastamisel.

255. Ameti lähenemise kohaselt viidatakse ICAO tehnilisele juhendile, nagu muudatusettepaneku teates kirjeldati. Viide sisaldub rakenduseeskirjas. Tehnilise juhendi väljavõtteid neisse eelkirjadesse üldjuhul ei lisata. Seepärast on CAT.GENi nõue ja SPA.DG nõuded lühemad kui vastavad EU-OPSi ja JAR-OPS 3 R-alajagude nõuded. Tehnilisest juhendist on uuesti ära toodud üksnes konkreetse käitaja vastutuse nõuded.

VI. CAT.OP: B-alajagu – Käitamisprotseduurid

256. See alajagu sisaldab ärilise lennutranspordi käitamisprotseduuride nõudeid. Alajagu koosneb kahest jaotisest:
    - 1. jaotis – Mootoriga õhusõidukid
    - 2. jaotis – Mootorita õhusõidukid.

[46] *EÜT L 13, 19.1.2000, lk 12–20.*

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

Arvamus hõlmab üksnes 1. jaotist.

CAT.OP.MPA: 1. jaotis – Mootoriga õhusõidukid

Üldist

257. Selle jaotisega võetakse üle EU-OPSi ja JAR-OPS 3 D-alajagu ja osa E-alajaost.

Võrdlus EU-OPSi / JAR-OPS 3-ga

258. EU-OPSi / JAR-OPS 3 E-alajao need eeskirjad, mis ei käsitle lende halva nähtavuse korral, on üle võetud punktiga CAT.OP.MPA.110. See hõlmab OPS 1/3.430 osi ning seonduvat OPS 1./3.430 uue 1. liite ja OPS 1.320(c) 2. liite teksti. OPS 1./3.430 vana 1. liidet ei ole üle võetud, sest see asendatakse 2011. aasta juunis uue 1. liitega.

259. EU-OPSi / JAR-OPS 3 eeskirjad vähendatud kõrgushajutusmiinimumi (RVSM), kahe mootoriga lennuki suurendatud käitamisulatusega lendude (ETOPS), navigatsiooni miinimumnõuete (MNPS) ja sooritusel põhineva navigeerimise (PBN) kohta on paigutatud vastavatesse SPA-osa alajagudesse.

260. Täitmise vastuvõetavate viisidena on üle võetud ohutuseesmärgi saavutamise viisid, mida käsitletakse vastavates ameti otsustes; seda lähenemisviisi kohaldati järgmistele liidetele:

- OPS 1.255 1. liide: Kütusepoliitika;
- OPS 1.270 1. liide: Pagasi ja lasti paigutamine;
- OPS 1.305 1. liide: Tankimine / paakide tühjendamine reisijate lennukisse sisenemise, sealt väljumise või lennukis viibimise ajal;
- OPS 1./3.430 1. liide (uus).

261. Alljärgnevad D-alajao eeskirjad võetakse üle teistesse osadesse või normatiivdokumentidesse ega sisaldu käesolevas jaotises:

- OPS 1.311 võetakse üle ORO.CC-ossa;
- OPS 1.390 Kosmiline kiirgus – seda hõlmab nõukogu direktiiv 96/29/Euratom;
- OPS 1.420 hõlmavad määrus (EÜ) nr 996/2010[47], ORO.GEN, M-osa, SERA-osa, CAT.GEN.MPA.105(c) ja (d), SPA.DG ning ORO.SEC.

CAT.OP.MPA.105 Lennuväljade ja käitamiskohtade kasutamine

262. Selle eeskirjaga võetakse üle OPS 1/3.220. Eeskirja reguleerimisala on laiendatud lendudele, mis ei alga ega lõpe lennuväljal. Ohutuskaalutlustel ei luba eeskirja tekst kasutada käitamiskohti äriliseks lennutranspordiks keerukate lennukitega.

---

47 Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 996/2010, 20. oktoober 2010, tsiviillennunduses toimuvate lennuõnnetuste ja intsidentide uurimise ja ennetamise kohta ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 94/56/EÜ. *EÜT L 295, 12.11.2010, lk 35–50.*

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

CAT.OP.MPA.106 Isoleeritud lennuväljade kasutamine – lennukid

263. Ameti ettepaneku kohaselt peab isoleeritud lennuvälja kasutamiseks sihtlennuväljana lennukitega toimuvaks äriliseks lennutranspordiks olema eelnevalt antud luba.

264. Amet nõustus sidusrühmade ja eeskirjade koostamise rühmade seisukohaga, et isoleeritud lennuvälja kasutamisel on oht õhusõidukile ja reisijatele suurem kui lendudel, kus on olemas varulennuväli. Lennuvälja liigitamine isoleeritud lennuväljaks sõltub sageli sellest, missuguseid õhusõidukeid seal käitatakse. Seepärast peaks pädev asutus hindama, kas on võetud kõik võimalikud meetmed isoleeritud lennuväljale lendamisest tuleneva suurema riski maandamiseks.

CAT.OP.MPA.110 Lennuväljade käitamismiinimumid, CAT.OP.MPA.115 Lennutehnika lähenemisel – lennukid

265. Nende eeskirjadega võetakse üle OPS 1./3.225 ja osaliselt 1./3.430. Eeskirjade parema loetavuse huvides jagati 1./3.430 kaheks nõudeks. Tekst on ümber sõnastatud ja seda võimaluste piires lihtsustatud.

266. Nagu eespool juba märgitud, on täitmise vastuvõetavate viisidena üle võetud ja otsuses avaldatud järgmised OPS 1.430 uue 1. liite vastavad osad:

- startimine tingimustes, kus nähtavus rajal (RVR) on alla 400 m;
- mitte-täppislähenemine (NPA);
- vertikaalinformatsiooniga lähenemisprotseduur (APV);
- I kategooria lennud;
- ringilt lähenemine;
- visuaallähenemine;
- rikkis või madalama kategooria maapealsed seadmed
- raja nähtavuse (RVR) teatatud meteoroloogilisest nähtavusest tuletamise reeglid.

CAT.OP.MPA.115 Lennutehnika lähenemisel — lennukid

267. Nende eeskirjadega võetakse üle OPS 1./3.225 ja osaliselt 1./3.430. Eeskirjade parema loetavuse huvides jagati 1./3.430 kaheks nõudeks. Tekst on ümber sõnastatud ja seda võimaluste piires lihtsustatud.

CAT.OP.MPA.140 Kahemootoriliste lennukite maksimaalne lennukaugus sobivast lennuväljast ilma ETOPS-lendude loata

268. Selle eeskirjaga võetakse üle EU-OPS 1.245. See sisaldab luba turboreaktiivlennukitele suurima käitatava reisijakohtade arvuga kuni 19 ning maksimaalse lubatud stardimassiga alla 45 360 kg suurendada lubatud vahemaad 180 minutini, kui selleks on pädeva asutuse heakskiit. Juriidilistel põhjustel lisati punkt d sellise loa pädevalt asutuselt saamise nõuetega.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

CAT.OP.MPA.150 Kütusepoliitika

269. Selle eeskirjaga võetakse üle OPS 1./3.255. Amet jagab sidusrühmade seisukohta, et kütusepoliitikaga seotud nõuded on ohutuse seisukohalt kriitilised. Sidusrühmadega konsulteerimise tulemusest ja märkuste vastusdokumendile saadud reageeringutest lähtudes jääb amet oma ettepaneku juurde nõuda kütusepoliitika ja selle muudatuste eelnevat heakskiitmist.

270. Nagu eespool märgitud, on OPS 1.225 1. liite tekst üle võetud täitmise vastuvõetavate viisidena ja avaldatakse koos otsusega.

CAT.OP.MPA.155 Erikategooriate reisijate vedu

271. Selle eeskirjaga võetakse üle peamiselt OPS 1.260 ja 1.265. Ühtlasi on selle eesmärk anda vajalik pidepunkt tulevastele täitmise vastuvõetavatele viisidele/juhendmaterjalidele, mis võidakse töötada välja liikumispuudega isikute veo eeskirjade koostamise ülesande raames (MDM.072), millega kavatsetakse alustada 2012. aastal. Kavandatavat teksti on muudetud, võttes arvesse määrust (EÜ) nr 1107/2006 puudega ja liikumispuudega isikute õiguste kohta lennureisi korral.[48] Erilist tähelepanu on pööratud artikli 2 punktile a, milles on „puudega isiku" või „liikumispuudega isiku" määratlus pisut laiem kui selle EU-OPSi vaste (vt ACJ OPS 1.260, JAR-OPS 1 2. jaotis). Arvestades ka, et Euroopa käitajatele kohaldatakse nüüd USAs kehtivaid liikumispuudega isikute veo norme (14 CFR Part 382), on pööratud tähelepanu kavandatava rakenduseeskirja määruse (EÜ) nr 1107/2006 artikli 4 lõike 1 punktis a sätestatud põhimõttele vastavusele. Kokkuvõttes on kavandatav tekst niisiis välja töötatud selliselt, et tagada määruse (EÜ) nr 216/2008 ja seonduvate lennutegevuse rakenduseeskirjade ning määruse (EÜ) nr 1107/2006 täitmine.

CAT.OP.MPA.295 Õhus kokkupõrke vältimise süsteemi (ACAS) kasutamine

272. Selle eeskirjaga võetakse üle OPS 1.390. Tekst on viidud vastavusse arvamuses 5/2010 esitatud AUR.ACASi tekstiga.[49] AUR.ACAS koostati selleks, et muuta õhus kokkupõrke vältimise süsteemi loogika versioon 7.1 Euroopa õhuruumis kohustuslikuks standardiks.

273. Laekunud reageeringutest lähtudes esitatakse käesolevas arvamuses lennukitele ja kopteritele konkreetsed nõuded.

VII. CAT.POL: C-alajagu – Õhusõiduki suutlikkus ja käitamispiirangud

274. See alajagu sisaldab ärilises lennutranspordis kasutatavate õhusõidukite suutlikkuse ja käitamispiirangute nõudeid. Alajagu koosneb viiest jaotisest:

- 1. jaotis – Lennukid;
- 2. jaotis – Kopterid
- 3. jaotis – Purilennukid;
- 4. jaotis – Õhupallid
- 5. jaotis – Mass ja balansseering.

[48] *ELT L 204, 26.7.2006, lk 1-9.*
[49] Kättesaadav ameti veebilehel.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

275. Käesolev arvamus hõlmab 1., 2. ja 5. jaotist.

CAT.POL.A: 1. jaotis – Lennukid

Üldist

276. Selle jaotisega võetakse üle EU-OPSi alajaod F-I.

277. Jaotis koosneb neljast peatükist:

- 1. peatükk – Üldnõuded;
- 2. peatükk – A-suutlikkusklass;
- 3. peatükk – B-suutlikkusklass;
- 4. peatükk – C-suutlikkusklass.

Võrdlus EU-OPSi / JAR-OPS 3-ga

278. Alajagude F–I eeskirjade sisu on säilitatud. Muudes alajagudes kasutatavate mõistetega vastavusseviimiseks on tehtud redaktsioonilisi muudatusi. Juhtudel, kus EU-OPSi tekstis lubati alternatiivseid meetodeid, paigutati tekst nõuete täitmise vastuvõetavatesse viisidesse või jäeti välja, sest alternatiivi kriteeriumide ebatäpsel sätestamisel oleks nõutav artikli 14 lõike 6 kohane erand.

279. OPS 1.545(b)(1) ja (c)(1) 1. liide on paigutatud nõuete täitmise vastuvõetavate viiside hulka.

2. peatükk – A-suutlikkusklass

280. Eeskirja tekst on säilitatud märkimisväärsete muudatusteta.

281. Laekunud märkustest lähtudes suurendati järsu lähenemise puhul mõõteriistakõrgust 50 jalalt 60-ni, et järgida NPA 25B-267 sätteid ning JAA suutlikkuse allkomitee ettepanekut.

3. peatükk – B-suutlikkusklass

282. Eeskirja tekst on säilitatud märkimisväärsete muudatusteta.

4. peatükk – C-suutlikkusklass

283. Eeskirja tekst on säilitatud märkimisväärsete muudatusteta.

CAT.POL.H: 2. jaotis — Kopterid

Üldist

284. Selle jaotisega võetakse üle JAR-OPS 3 alajaod F-I.

285. Jaotis koosneb neljast peatükist:

- 1. peatükk – Üldnõuded;
- 2. peatükk – 1. suutlikkusklass;

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

- 3. peatükk – 2. suutlikkusklass;
- 4. peatükk – 3. suutlikkusklass.

Lennud avalikes huvides kasutatavast käitamiskohast ja käitamiskohta – CAT.POL.H.225

286. Avalikes huvides kasutatav käitamiskoht on maandumiskoht tihedalt asustatud maandumiseks sobimatul alal asuva haigla juures. Kui tegemist ei ole kopterite kiirabilendude baasiga, lihtsustatakse 1. suutlikkusklassi nõudeid, sest maandumisala on A-kategooria protseduuri järgimiseks liiga väike või on alal olevate takistuste tõttu tõusunurk liiga järsk.[50] Seda eeskirja kohaldatakse nii kopterite kiirabilendudele kui ka haiglatevahelistele vedudele, mille korral kopteri kiirabilendude luba ei ole nõutav.

287. Käitaja peab määrama avalikes huvides kasutatavad käitamiskohad, kus 1. suutlikkusklassile vastav käitamine ei ole võimalik, ja taotlema luba käitamiseks tagatud ohutu hädamaandumise võimaluseta. Vastav asutuse nõue (ARO.OPS.220) kohustab pädevat asutust lisama loale avalikes huvides kasutatavate käitamiskohtade nimekirja.

288. Viimane ettepanek vastab JAR-OPS 3-le, teksti parandamiseks vastavusseviimiseks muude nõuetega on sellesse tehtud mõned redaktsioonilised muudatused. See säte pälvis mitmeid reageeringuid, sest JAR-OPS 3 on liikmesriikides rakendatud erinevalt või üldse mitte. Pärast ulatuslikke arutelusid liikmesriikide ja ekspertidega leidis amet, et ta ei saa luua ohutuspretsedenti, lubades muuta JAR-OPS 3 mõtet ja rakendustähtaegu. Komisjoni tasandi otsust võib olla vaja eelkõige rakendustähtaegade kohta, sest see väljub lennutegevuse ohutust käsitlevate õigusaktide piirest.

Lennud tagatud ohutu hädamaandumise võimaluseta – CAT.POL.H.305

289. See rakenduseeskiri sisaldab JAR-OPS 3.517(a) 1. liidet.

290. Õiguskindluse huvides peavad tingimused olema selgesõnalised. Seepärast ülendati osa JAR-OPS 3.517(a) 1. liite 2. ühise soovituse (ACJ) elementidest eeskirjadeks, selle asemele et jätta võimalus neid alternatiivselt tõlgendada. Sellise tingimuse täitmise viis on nõuete täitmise vastuvõetavate viiside materjalis.

Kopterilennud väljaspool tihedalt asustatud ala asuva maandumiseks sobimatu ala kohal – CAT.POL.H.420

291. Väljaspool tihedalt asustatud ala asuv maandumiseks sobimatut ala võib määratleda kui keskkonda, kus
    - ei ole võimalik ohutult hädamaanduda, kuna maapind on selleks sobimatu;
    - kopteris viibijaid ei ole võimalik piisavalt kaitsta loodusjõudude eest;

[50] Maandumiskohtadele (haiglates), mis ei ole tihedalt asustatud maandumiseks sobimatul alal, võib kohaldada ohusätteid – mida sisaldab juba CAT.POL.H –, sest sel juhul ei ole tegemist 1. suutlikkusklassi nõuete lihtsustamisega.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

- otsingu- ja päästetööde sooritamise valmidus ja võimalused ei ole eeldatava ohu olukorraks piisavad.

292. Punkt CAT.POL.H.420 on pärit JAR-OPS 3.005(e) 1. lisast, mis põhineb riskianalüüsil eesmärgiga tagada reisijate kõrgetasemeline kaitse ärilisel lennutranspordil. Nõude reisijate kaitse aspekt seisneb asjaolus, et 3. suutlikkusklassi ühemootorilise kopteri kriitiline mootoririke maandumiseks sobimatu ala kohal toob igal juhul kaasa hädamaandumise, mille käigus võivad inimesed kannatada saada.

293. Sellele vaatamata tunnistas JAA 1999. aastal eeskirja kehtestamise ajal, et uuel sättel on majanduslik mõju ning sobiva suutlikkusega kopterid ei pruugi olla kohe kättesaadavad. Seetõttu lisati juhendmaterjal, et lubada seniste lendude jätkamist eelkõige

- mägedes;
- kõrvalistes piirkondades, kus ühemootorilistel kopteritel lendamise lõpetamine ja õhusõidukipargi asendamine mitmemootoriliste kopteritega oleks ebapraktiline ja ebaproportsionaalne.

294. Et JAR-OPS 3 rakendatakse eri liikmesriikides erinevalt, on seda sätet kasutatud rohkem kui JAA 1999. aastal kavandas; lube kõnealusteks ühemootoriliste kopterite lendudeks on antud kõikide maandumiseks sobimatute alade kohal ning sertifitseeritud ka uusi käitajaid.

295. Et praegused teatud mitmemootorilised kopterid ei pruugi suurematel kõrgustel lendamisel vastata 1. või 2. suutlikkusklassi nõuetele, võetakse JAR-OPS 3 sätted üle kavandatavatesse rakenduseeskirjadesse, et võimaldada kõnealuste lendude jätkamist, kuni parema suutlikkusega kopterid muutuvad kättesaadavaks. Tehti teatavaid kohandusi, et olukorda liikmesriikides võimalikult suurel määral arvesse võtta.

296. Uue nõudega asutustele (ARO.OPS.215) nõutakse, et need mägi- ja kõrvalised piirkonnad määraks liikmesriik, ning et pädev asutus vaataks enne loa andmist läbi riskihinnangu ja kaaluks kõnealuste lendude tehnilist ja majanduslikku põhjendatust.

297. JAR-OPS 3.005(e) 1. liite selgitava tõlgendusmaterjali (IEM) asendamiseks antakse välja uus juhendmaterjal, milles täpsustatakse lubade saamise tingimused.

298. Osa liikmesriike ja sidusrühmi avaldas arvamust, et kavandatav eeskiri ei peaks piirduma mägiste või kõrvaliste piirkondadega, vaid võimaldama lende mis tahes maandumiseks sobimatu ala kohal. Kasutada olnud aja jooksul ei suutnud sidusrühmad ja amet aga koguda asjakohaseid andmeid ega koostada ohutustoimikut, mis osutaks vajadusele muuta JAR-OPS 3 aluspõhimõtet viia õhusõidukipargid üle mitmemootorilistele kopteritele, arvestades tehnilisi arenguid ning ühemootoriliste kopterite töökindluse kasvu. Seepärast peab amet selle eeskirja olulist muutmist praegu enneaegseks. Amet on alustanud asjaomaste andmete kogumist ning kavatseb selles valdkonnas alustada uue eeskirjade koostamise ülesandega. Eeskirjade koostamise ülesande raames käsitletakse ka kolbmootoriga kopterite kasutamist.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

CAT.POL.MAB: 5. jaotis – Mass ja balansseering

Üldist

299. Selle jaotisega võetakse üle EU-OPSi ja JAR-OPS 3 J-alajagu.

300. Jaotis koosneb kahest peatükist:

- 1. peatükk – Mootoriga õhusõidukid;
- 2. peatükk – Mootorita õhusõidukid.

301. Arvamus hõlmab üksnes 1. peatükki.

1. peatükk – Mootoriga õhusõidukid

Spetsiifilised küsimused

302. Mootorõhusõidukite massi ja balansseeringu nõudeid on hoitud üheskoos, sest lennukite ja kopterite vahel on leitud vähe erinevusi. Selle tulemuseks on tekst, mida on võimalikult suurel määral kooskõlastatud algsete EU-OPSi ja JAR-OPS 3 nõuetega. Samas on seda ühtlustatud ning parandatud eeskirjade tasandi ja nõuete täitmise vastuvõetavate viiside jaotust, et võimaldada piisavat paindlikkust ja arvesse võtta erinevaid käitamisolukordi.

303. Õhusõidukite kaalumise nõuded on esialgu jäetud CAT.POL.MAB.100 alapunkti b. Eeskirjade koostamise ülesande MDM.047 raames lisatakse need M-ossa. See ülesanne hõlmab õhusõidukite kaalumise õigust omavate isikute/organisatsioonide hindamist.

304. Lisakriteeriumid koormaühikute standardmassi lubamiseks, v.a reisijad ja pagas, on lisatud CAT.POL.MAB.100 alapunkti f.

305. CAT.POL.MAB.105 alapunktist a on kustutatud luba mõnede andmete väljajätmiseks massi ja balansseeringu dokumentidest, sest soovitakse, et need andmed ei puuduks, vaid esitataks kasutusvalmis kujul mujal.

306. Massi ja balansseeringu dokumentatsiooni sätteid on laiendatud (CAT.POL.MAB.105 alapunkt e), et hõlmata erinevaid EU-OPSi/JAR-OPS 3-ga hõlmamata massi ja balansseeringu pardasüsteemide liike.

VIII:CAT.IDE: D-alajagu – Instrumendid, andmed, seadmed

307. See alajagu sisaldab ärilise lennutranspordi üldnõudeid. Alajagu koosneb neljast jaotisest:

- 1. jaotis – Lennukid;
- 2. jaotis – Kopterid;
- 3. jaotis – Purilennukid;
- 4. jaotis – Õhupallid.

308. Käesolev arvamus hõlmab 1. ja 2. jaotist.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

309. 1. ja 2. jaotisega võetakse üle EU-OPSi ja JAR-OPS 3 K- ja L-alajagu.

310. Tekst on koostatud üldiselt, jättes tulemuspõhised eesmärgid sobivasse kohta, st eeskirjade tasandile, ning esitades süsteemide/seadmete spetsifikatsioonid ja täitmisviisid nõuete täitmise vastuvõetavate viiside tasandil.

311. Nõuded seadmetele eraldati üksnes käitamise, st seadmete kasutamisega seotud nõuetest, mida on piisavalt käsitletud alajaos CAT.OP.

312. Eeskirjade numeratsioon on kõikides jaotistes järjepidev, samateemalistele lennukite ja kopterite eeskirjadele on määratud samad numbrid ja pealkirjad. Kui eeskiri kehtis üksnes lennukite kohta, jäeti selle number kopterite korral vahele ja vastupidi.

313. CAT.IDE.A/H.100 nõudeid seoses CAT.IDE-alajaos nõutavate instrumentide ja seadmete sertifitseerimisega on täpsustatud vastavalt osa 21 nõuetele. Lisatud on täiendavad sätted tagamaks, et instrumente ja seadmeid, mida CAT-osas ei nõuta ja mis ei vaja osa 21 kohast sertifitseerimist, ei kasutataks seoses ohutusfunktsioonidega ja need ei mõjutaks lennukõlblikkust.

314. Lisatud on uus nõue CAT.IDE.A/H.105 Lennu minimaalvarustus, et käsitleda rikkis varustusega lende OPS 1.030/3.030 kohaselt.

315. Pardaregistraatorite nõudeid on ajakohastatud NPA-OPS 39B kohaselt (1A-tüüpi pardaregistraator). Arvesse võeti ka dokumente NPA-OPS 48A Andmesideühenduse salvestamine uutel lennukitel ja NPA-OPS 67 IVA-tüüpi pardaregistraatorid.

316. Algse CAT.IDE.A/H.165 jäätumistingimustes lennu varustuse nõude esimene osa on välja jäetud, sest see on juba hõlmatud olulise nõudega 2.a.5.

317. Andmesideühenduse salvestamise kohustuslikkuse tähtpäev peaks ideaaljuhul olema sama mis andmeside oluliseks VHF-sideks kasutuselevõtu tähtpäev. Paljudes märkustes seevastu taotleti piisavat etteteatamisaega, et vältida kulukat moderniseerimist. Seepärast tehakse ettepanek muuta andmesideühenduse salvestamine kohustuslikuks kahe aasta möödumisel OPS-määruse jõustumisest ehk alates 8. aprillist 2014.

318. CAT.IDE.A(H).250 Käsitulekustutid: OPSi säte halooni kohustusliku kasutamise kohta kustutusainena jäeti välja tulenevalt määrusest (EÜ) nr 1005/2009, millega keelatakse selle kasutamine. Eeskiri sisaldab tulekustutusaine tõhususega seotud üldist ohutuseesmärki. See võimaldab kasutada halooni üleminekuperioodil.

319. Kosmilise kiirguse indikaatorit käsitlev nõue (OPS 1.680/3.680) on välja jäetud, sest algmäärus, mis käsitleb üksnes ohutusriskide maandamist, ei anna õiguslikku alust nende (st terviseküsimuste) ülevõtmiseks. Väljajätmisega välditakse ka kattuvust muude Euroopa õigusaktidega, eelkõige nendega, mis käsitlevad töötervishoidu ja tööohutust või kiirguskaitset (nõukogu direktiiv 96/29/Euratom, 13. mai 1996).

1. jaotis – Lennukid

320. Nõudeid elektrisüsteemi varukaitsmetele (CAT.IDE.A.110) on ICAO ning EU-OPSi ja JAA NPA-OPS 43 kohaselt laiendatud.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

321. Varem asutuse heakskiidust sõltunud lihtsustus mõnede päevastel visuaallennureeglite järgi toimuvatel lendudel nõutavatele instrumentidele ja seadmetele sellistel õhusõidukitel, mille vastavusseviimine eeldaks moderniseerimist, on nüüd vahetult eeskirjas, et tagada kõikides liikmesriikides ühetaoline kohaldamine.

322. NPA 26-20 kohaselt on lisatud torso ülaosa turvasüsteemi nõue väikelennukitele, CAT.IDE.A.205, lennukitele maksimaalse stardimassiga alla 5700 kg, arvestades õnnetuse uurimiskomisjoni soovitust Ühendkuningriigi lennuametile (CAA UK) ning CAA UK järgnenud uuringut.

323. Esitatud on ka torso ülaosa turvasüsteemi määratlus, et võimaldada olemasolevate disainilahenduste paindlikkust. Märkuste läbivaatamisel selgus, et ohutusrihma mõistet ei kasutata EU-OPSis järjekindlalt. Ehkki üldine arusaam näib olevat, et ohutusrihm koosneb turvavööst ja kahest õlarihmast, ei pruugi paljud lennukid olla kohaldatavate nõuetega vastavuses. Seda kinnitavad Euroopa Komisjonile EU-OPSi raames teatatud erandid. Laekus mitmeid märkusi sooviga lubada lennumeeskonna kabiini vaatleja istmel kasutada turvavööd diagonaalse õlarihmaga, juhul kui konkreetsele lennukile neljapunktirihmade paigaldamine ei ole otstarbekas. Lennukite sisedisaini viimatisi arenguid arvesse võttes on võimalik tagada nimetatud vaatlejaistmetel samaväärne kõrge ohutustase erinevate torso ülaosa turvasüsteemide disainilahendustega.

324. NPA-OPS 39B kohaselt on lisatud A- ja B-klassi TAWSi nõuded (CAT.IDE.A.150).

2. jaotis – Kopterid

325. Märkuste vastusdokumendile laekunud reageeringutest lähtudes on pilootide hapnikunõuete lihtsustus (CAT.IDE.H.240) mittekeerukatele kopteritele lendudel kõrgusevahemikus 10 000 kuni 13 000 jalga säilitatud nii, nagu see JAR-OPS 3-s algselt esitati. Täiendavaid erandeid lühiajalisteks viibimisteks kõrgustel 13 000 kuni 16 000 jalga, mis olid JAR-OPS 3-s algselt ette nähtud asutuse eriloaga, tuleb menetleda algmääruse artikli 14 kohaselt. Sellised täiendavad erandid ei ole kooskõlas ICAO standardite ja soovituslike tavadega ning nende heakskiitmise aluseks peaksid olema erilised riskivähendusmeetmed (nt käitaja kogemus, pilootide füsioloogiline kohastumus teatud kõrgustel). Lisaks peaks see olema üldjuhul võimalik üksnes kindlates regioonides (st mägipiirkondades).

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

V lisa – SPA-osa

I. Reguleerimisala

326. SPA-osa sisaldab erilubadega lennutegevusega seotud nõudeid käitajatele.

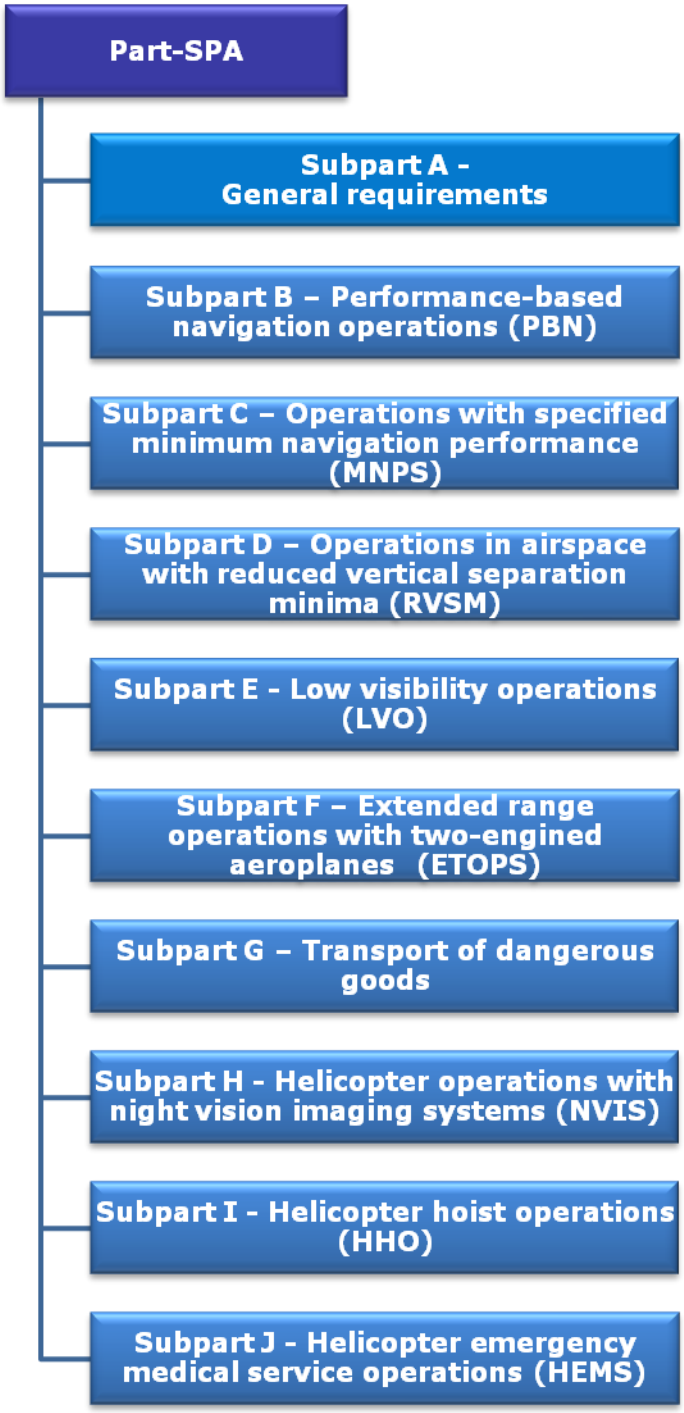
327. SPA-osa koosneb 10 alajaost:

- esimene alajagu sisaldab üldnõudeid, mida kohaldatakse kõikidele üheksale SPA-osas käsitletud eriloale;
- kõigi üheksa eriloa nõuded on esitatud eraldi alajagudes.

Järgmine tabel annab ülevaate SPA-osa struktuurist.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

Joonis 11. SPA-osa struktuur



328. SPA-osa nõudeid kohaldatakse nii ärilistele kui ka mitteärilistele käitajatele järgmiste eranditega:

- SPA.ETOPS-alajagu kohaldatakse üksnes ärilise lennutranspordi lennukilendudele ja
- alajagusid SPA.NVIS, SPA.HHO ja SPA.HEMS kohaldatakse üksnes ärilise lennutranspordi kopterilendudele.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

II. Ülevaade reageeringutest

329. Laekunud reageeringud näitasid, et märkuste vastusdokumendis sisalduvat SPA-osa versiooni üldiselt toetatakse.

III. Ülevaade erinevustest

Erinevused võrreldes EU-OPSi / JAR-OPS 3-ga

330. Alljärgnevas tabelis on loetletud tahtlikud erinevused EU-OPSist / JAR-OPS 3-st.

Tabel 9. Erinevused võrreldes EU-OPSi / JAR-OPS 3-ga

EU-OPSi/JAR-OPS 3 viide	EASA-EU viide	Erinevuse kirjeldus	Põhjendus
JAR-OPS 3.005(d) 1. liide, alapunkt (c)(2)	SPA.HEMS.125	Suutlikkusnõudeid on muudetud, et võtta arvesse JAA HSST tööplaani ja sidusrühmade seisukohti pärast muudatusettepaneku teate konsultatsioone.	JAA HSST WP lisamine.
JAR-OPS 3.175, 1. liide	Puudub	Avamereluba on välja jäetud.	JAR-OPS 3 ei sisaldanud objektiivseid kriteeriume.

Erinevused ICAO 6. lisast

331. Käesolev arvamus ei sisalda praegu kohaldatavatest ICAO standarditest leebemaid nõudeid.

IV. Kavandatavate eeskirjade koostamise ülesannete loend

332. Sidusrühmadega konsulteerimise käigus on välja selgitatud mitmeid küsimusi, mis – kui neid oleks käsitletud käesolevas arvamuses – oleksid ulatunud kaugele väljapoole ameti pädevust, milleks on olemasolevate eeskirjade sisu ülevõtmine. Need küsimused on siiski dokumenteeritud ning neid käsitletakse eraldi eeskirjade koostamise ülesannetes, et võimaldada nõuetekohast sidusrühmadega konsulteerimist ja nende kaasamist. Alljärgnev tabel annab kavandatavate eeskirjade koostamise ülesannete ülevaate.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

Tabel 10. Eeskirjade koostamise ülesannete ettepanekud

Osa, eeskirjade viited	Reguleerimisala	Eeskirjade koostamise programmi viide
SPA	Avamerelendude loa andmine	OPS.093
SPA.LVO, CAT.OP.MPA.110, SPA.ETOPS	EU-OPSi E-alajao muutmine. See puudutab eelkõige APV-lendude, LTS CAT I lendude, OTS CAT II lendude ja EVSiga lendude eeskirju, ICAO standardite ja soovituslike tavade hiljutisi muudatusi, uusi tehnilisi arenguid, nagu näiteks sünteesnägemisssüsteemid (synthetic visions systems, SVS).	OPS.083
SPA.NVIS	Proportsionaalsete eeskirjade väljatöötamine öönägemissüsteemiga lendudeks, mis ei ole ärilise lennutranspordi kopterilennud	OPS.096
SPA.HHO	Ühe jaotise väljatöötamine kõikideks inimeste vedudeks välislastina, et vastavad nõuded ei oleks jaotatud SPA-osa ja SPO-osa vahel.	OPS.067
SPA.HEMS	JAA TGL-43 ülevõtmine	OPS.057

V. SPA.GEN: A-alajagu – Üldnõuded

Üldist

333. See alajagu sisaldab üldnõudeid erilube taotlevatele ja omavatele käitajatele. Alajagu tuleks lugeda koos eriloa nõudeid sisaldava alajaoga.

SPA.GEN.100 Pädev asutus

334. Selle nõudega määratletakse pädev asutus ja eristatakse ärilised ja mitteärilised käitajad.

335. ICAO 6. lisa II osale vastavuse säilitamiseks on selle nõudega ette nähtud, et kolmandas riigis registreeritud õhusõidukeid kasutavatele mitteärilistele käitajatele peab sooritusel põhineva navigatsiooni (PBN), navigatsiooni miinimumnõuete (MNPS) ja vähendatud kõrgushajutusmiinimumi (RVSM) eriload välja andma registririigiks olev kolmas riik.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

SPA.GEN.105 Eriloa taotlemine

336. Amet lisas viite „komisjoni määruse (EÜ) nr 1702/2003 kohaselt kehtestatavatele kasutamissobivuse andmetele". Kasutamissobivuse andmed (OSD) on andmekogum, mille õhusõiduki tootja peab tüübisertifitseerimise käigus esitama õhusõidukitüübi kasutamisohutuse tõendamiseks. Osa neist andmetest tehakse käitajatele kohustuslikuks, kuivõrd nad peavad nende andmete põhjal koostama oma minimaalvarustusse loetelu (MEL) ja koolitusprogrammid. Seepärast on kasutamissobivuse andmed oma olemuselt õhusõidukitüübi miinimumnõuded, millega tagatakse ühtne ohutustase.

337. Täpsemaid selgitusi sisaldab 13. mail 2011 avaldatud NPA 2009-01 „Kasutamissobivuse sertifikaat" ja „Ohutusjuhised" märkuste vastusdokument.

SPA.GEN.110 Eriloaga käitaja õigused

338. Selles nõudes on sätestatud, et eriload dokumenteeritakse mitteärilise käitamise korral erilubade loendis ja ärilise käitamise korral käitamistingimustes (OPSPECS). Vastavad nõuded asutustele on sätestatud ARO-osas. Käitamistingimuste ja erilubade loendi vormid on ARO-osa II ja III liites.

SPA.GEN.115 Muudatused eriloaga hõlmatud käitamises

339. Selle nõudega on ette nähtud, et kõikideks eriloa tingimusi mõjutavateks muudatusteks on vajalik pädeva asutuse eelnev heakskiit. See hõlmab ka nõuete täitmise alternatiivsete viiside väljatöötamist.

340. Seepärast tuleb märkida, et SPA nõuded ja seonduv nõuete täitmise vastuvõetavate viiside materjal on välja töötatud eesmärgiga, et äriliste ja mitteäriliste käitajate pakutavad nõuete täitmise alternatiivsed viisid peab pädev asutus eelnevalt heaks kiitma.

SPA.GEN.120 Eriloa kehtivuse jätkuvus

341. See nõue põhineb lubade jätkuva kehtivuse põhimõttel, mis vastab kõikide muude käitajaga seotud lubade ja sertifikaatide suhtes kehtivale korrale.

342. Amet lisas viite kasutamissobivuse andmetele kui eriloa kehtivuse jätkuvuse lisakriteeriumile.

VI. SPA.PBN: B-alajagu – Lennud sooritusel põhineva navigatsiooniga (PBN)

Üldist

343. See alajagu käsitleb eriluba lendudeks kindlaksmääratud õhuruumis, kus on kehtestatud sooritusel põhineva navigatsiooni (PBN) spetsifikatsioonid. Alajagu sisaldab järgmisi spetsifikatsioone:

- RNAV10;
- RNP4;
- RNAV1;
- Basic-RNP1;

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

- RNP APCH;
- RNP AR APCH[51].

344. Selle alajaoga võetakse üle EU-OPS 1.243.

SPA.PBN.100 Sooritusel põhineva navigatsiooniga lennud

345. Amet nõuab eriluba kõikideks sooritusel põhineva navigatsiooniga lendudeks, välja arvatud RNAV5 (B-RNAV). Amet leidis, et lennud RNAV5 õhuruumis ei ole ohutuse seisukohalt sedavõrd kriitilised, et nende eriluba oleks õigustatud.

346. Amet nõustus mõningate mitteäriliste käitajate arvamusega, et tuleks eristada ärilisi ja mitteärilisi käitajaid ning uuesti läbi vaadata kinnitusmenetluste põhimõtte vajalikkus ja asjakohasus. Seepärast on ametil kavas alustada eeskirjade koostamise ülesandega MDM.062, mis hõlmab järgmist:
   - FCL-osa eeskirjade väljatöötamine sooritusel põhineva navigatsiooniga lendude koolitusnõuete kohta;
   - iga sooritusel põhineva navigatsiooniga lennu kinnitusmenetluse vajalikkuse läbivaatamine CAT-, NCC- ja NCO-käitajate suhtes ning kinnitusmenetluse võimalike alternatiivide, nt FCL-osa nõuete hindamine;
   - olemasolevast AMC 20 materjalist lähtuvate nõuete täitmise vastuvõetavate viiside väljatöötamine SPA.PBN-alajao kinnitusmenetluse kohta.

347. Lisainfot AMC 20 materjalil ja/või ICAO dokumendis 9613 (sooritusel põhineva navigatsiooni käsiraamat) sätestatud kinnitamise kriteeriumide ja käitamise kohta antakse selle nõude juhendmaterjalis.

VII. SPA.MNPS: C-alajagu – Navigatsiooni miinimumnõuetega (MNPS) lennud

Üldist

348. See alajagu sisaldab nõudeid eriloa saamiseks käitamiseks navigatsiooni miinimumnõuetega (MNPS) õhuruumis vastavalt regionaalsetele lisaprotseduuridele.

349. MNPS-alajaoga võetakse üle EU-OPS 1.243 ja 1.870.

VIII. SPA.RVSM: D-alajagu – Lennutegevus vähendatud kõrgushajutusmiinimumiga (RVSM) õhuruumis

Üldist

350. See alajagu sisaldab nõudeid seoses eriloaga lendudeks kindlaksmääratud õhuruumis, kus kohaldatakse vähendatud kõrgushajutusmiinimumi 300 m (1000 jalga).

---

[51] RNAV: piirkondlik navigatsioon; RNP: nõutav navigatsioonitäpsus; AR: nõutav luba; APCH: lähenemine..

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

351. Alajaoga võetakse üle EU-OPS 1.241 ja see sisaldab osaliselt TGL 6 eeskirja teksti (Juhendmaterjal õhusõidukitele ja käitajatele lubade andmiseks lendudeks õhuruumis, kus alates tasemest FL 290 kohaldatakse vähendatud kõrgushajutusmiinimumi 300 m (1000 jalga)).

IX. SPA.LVO: E-alajagu – Lennud halva nähtavusega (LVO)

Üldist

352. See alajagu sisaldab eriluba lennutegevuseks halva nähtavusega, mis hõlmab järgmisi toiminguid:
   - startimine halva nähtavusega (LVTO);
   - madalama kui I standardkategooria (LTS CAT I) lennutegevus;
   - II standardkategooria (CAT II) lennutegevus;
   - muu kui II standardkategooria (OTS CAT II) lennutegevus;
   - III standardkategooria (CAT III) lennutegevus ja
   - lähenemine täiustatud vaatlussüsteemiga (EVS), kui sellega seoses kohaldatakse lennuraja nähtavuse (RVR) miinimumide ümberarvestust.

353. Selle jaotisega võetakse üle halva nähtavusega lende käsitlevad EU-OPSi ja JAR-OPS 3 E-alajao eeskirjad.

SPA.LVO.100 Lennud halva nähtavusega (LVO)

354. Selles nõudes on sätestatud halva nähtavusega lendude määratlus.

355. Lennud halva nähtavusega ning vähimad käitamismiinimumid on määratletud „I lisas – II–VIII lisas kasutatud mõisted" (I lisa – Mõisted).

356. EU-OPSi kohaselt tähendab startimine halva nähtavuse korral startimist, kui nähtavus on rajal alla 400 m. EU-OPS nõuab halva nähtavuse korral startimiseks koolitusprogrammi ning täiendavaid erilube, kui starditakse rajal, kus nähtavus on alla 150 m ja alla 125 m. Kavandatav nõue on nende sätetega kooskõlas, ent muudab mõnevõrra mõistet. Startimiseks halva nähtavusega on vaid üks luba, milles märgitakse lubatav käitamismiinimum.

357. Amet jagab enamiku sidusrühmade arvamust, et EU-OPSis on täiustatud vaatlussüsteemiga (EVS) lennud liigitatud halva nähtavusega lendudeks, nt OPS 1.450 1. liites või OPS 1.455 1. liites. Kavandatava eeskirja tekstis täpsustakse, et halva nähtavusega lendudena tuleb käsitada üksnes selliseid täiustatud vaatlussüsteemiga lende, millele kohaldatakse käitamisluba raja minimaalse nähtavuse korral.

SPA.LVO.110 Käitamise üldnõuded

358. Amet võttis üle OPS 1.455 (b)(2)(ix) 1. liite sisu, milles nõutakse raadiokõrgusemõõtjat kõrgusotsuste määramisel alla 200 jala lennuvälja künnisest. Sidusrühmadega konsulteerimisest lähtudes säilitab amet sama nõude

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

ka täiustatud vaatlussüsteemiga lendudel ega tee selle kohta ettepanekut EU-OPSi muutmiseks.

359. Halva nähtavusega lendude kohta, kus kasutatakse täiustatud vaatlussüsteemi, kaalutakse endiselt muudatuste tegemist praeguste EU-OPSi nõuetesse kõrgusotsuste määramise seadmete kohta, samuti nende mõju lennuvälja käitamismiinimumidele mittetäppislähenemise (NPA), vertikaalinformatsiooniga lähenemisprotseduuri (APV) ja täppislähenemise (PA) korral, võttes arvesse kõiki olemasolevaid dokumente.

SPA.LVO.115 Lennuväljaga seotud aspektid

360. Selle nõudega täpsustatakse, et EU-OPSi kohaselt võib lende halva nähtavusega teostada üksnes juhul, kui valitud lennuväljal on kehtestatud halva nähtavuse protseduurid (LVP). Seda nõuet kohaldatakse kõikidele lendudele nähtavusel alla 800 m.

361. Täiendavas alapunktis nõutakse, et väljaspool Euroopa Liitu asuvatel lennuväljadel, kus LVP mõistet ei kasutata, peab käitaja tagama, et lennuväljal on olemas LVP nõuetele vastavad samaväärsed protseduurid.

Tulevased eeskirjade koostamise ülesanded

362. Vastavalt ameti volitustele on olemasolevat EU-OPSi eeskirjade teksti muudetud üksnes juhtudel, kus oli vaja parandada ilmseid vigu, teha ohutuse huvides hädavajalikke muudatusi või kui eeskirja mõte oli ebaselge.

363. Amet leiab, et E-alajaol põhinevad nõuded on vaja põhjalikult läbi vaadata. Läbivaatamine puudutaks eelkõige vertikaalinformatsiooniga lähenemisprotseduuri (APV), väiksema kui I standardkategooria (LTS CAT I) lende, muu kui II standardkategooria (OTS CAT II) lende ja täiustatud vaatlussüsteemiga (EVS) lende. Selleks on vajalik eraldi eeskirjade koostamise ülesanne, milles võetakse arvesse ka viimatisi ICAO standardite ja soovituslike tavade muudatusi ning uusi tehnilisi arenguid, näiteks sünteesnägemissüsteeme (SVS) ja kombineeritud nägemissüsteeme (CVS).

X. SPA.ETOPS: F-alajagu – Kahemootoriliste lennukite suurendatud käitamisulatusega lennud (ETOPS)

Üldist

364. See alajagu sisaldab ärilise lennutranspordi kahemootoriliste lennukite suurendatud käitamisulatusega lendude eriloa nõudeid.

365. Alajaoga võetakse üle EU-OPS 1.246.

Praegused ja tulevased eeskirjade koostamise ülesanded

366. Tuleb märkida, et neis nõuetes tehakse lähitulevikus veel muudatusi järgmistel põhjustel:

- vastav AMC 20-6 materjal esitati muudatusettepaneku teates NPA 2008-01 ning 16. detsembril 2010 avaldati otsus;

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

- 2012. aasta algul peaks ICAO avaldama riikidele adresseeritud kirja, mis sisaldab suurendatud käitamisulatusega lendudega seotud muudatusettepanekuid mitte üksnes kahe- vaid ka enamamootoriliste lennukite kohta ja
- nagu eespool märgitud, tuleb ajakohastada ETOPS-lendude varulennuvälja planeerimismiinimume, et lisada vertikaalinformatsiooniga lähenemisprotseduurid.

XI: SPA.DG: G-alajagu – Ohtlike kaupade vedu

Üldist

367. See alajagu sisaldab ICAO tehnilises juhendis sätestatud ohtlike kaupade veo eriluba. Sellega võetakse üle EU-OPS / JAR-OPS 3 R-alajagu ja JAA NPA-OPS 70.

Võrdlus EU-OPSi / JAR-OPS 3-ga

368. Amet teeb ettepaneku dünaamiliseks viitamiseks ICAO tehnilisele juhendile. Seetõttu ei korrata rakenduseeskirjades väljavõtteid tehnilisest juhendist. SPA.DG on seetõttu lühem kui EU-OPSi ja JAR-OPS 3 R-alajagu. Sätestatud on üksnes konkreetse käitaja vastutuse nõuded.

XII. SPA.NVIS: H-alajagu – Kopterite öönägemissüsteemidega lennud

Üldist

369. See alajagu sisaldab öösel visuaallennureeglite järgi öönägemissüsteemide (NVIS) abiga toimuvate ärilise lennutranspordi kopterilendude eriluba. Sellega võetakse üle JAR-OPS 3.005(j) ja TGL-34.

370. TGL-34 põhines algse koostamise ajal osaliselt sõjaväelistel kogemustel ning sisaldas sõjaväelendudele omaseid elemente, nt soovitus kasutada infrapunatulesid. Ärilises lennutranspordis ei ole vaja varjatud lende sooritada, mistõttu sellised soovitused on välja jäetud.

SPA.NVIS.100 Lennud öönägemissüsteemidega (NVIS)

371. On lisatud tekst, et piirata kohaldamist kopterikäitajatele, kellel on ärilise lennutranspordi lennuettevõtja sertifikaat (AOC CAT).

SPA.NVIS.120 Öönägemissüsteemi käitamismiinimum

372. Öönägemissüsteemi käitamismiinimumid ei tohiks olla madalamad sama tüüpi öise visuaallennureeglite järgse lennu ilmastikutingimuste miinimumidest. Öönägemissüsteem on abivahend visuaalseks orienteerumiseks öösel; seepärast jäävad öönägemissüsteemi kasutamisel kehtima sellele lennuliigile määratud öised VFR-miinimumid, nt öönägemissüsteemiga kopterite kiirabilendudel kopterite kiirabilendude miinimumid.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

SPA.NVIS.130 Nõuded meeskonnale öönägemissüsteemiga lendudel

373. Teksti on kohandatud, et eristada nõutavaid meeskonna koosseise sertifitseerimisel, erilendudel ja lennutegevuskäsiraamatus. Eeskirja on kohandatud, jagades selle kaheks alapunktiks, milles on sätestatud konkreetsed kriteeriumid ja eesmärgid valiku, kogemuse, kvalifikatsiooni, hiljutise lennukogemuse ja meeskonna koosseisu kohta. Lennumeeskonna ja tehnilise meeskonna liikmetele on kehtestatud koolitus- ja kontrollinõuded.

SPA.NVIS.140 Info ja dokumenteerimine

374. See TGL-34-ga võrreldes uus punkt täpsustab, milliseid öönägemissüsteemide konkreetseid elemente tuleb lennutegevuskäsiraamatus käsitleda.

Tulevased eeskirjade koostamise ülesanded

375. NPA 2009-02b eesmärk oli võimaldada kasutada öönägemissüsteemi kõikidel õhusõidukitüüpidel. Kuid TGL-34 töötati välja kopteri ärilise lennutranspordi jaoks ning teadetes sisalduvad muudatusettepanekud võisid olla muuks lennutegevuseks liiga piiravad. Öönägemissüsteemi erinõudeid väljaspool ärilist lennutransporti ja muudel kui kopterilendudel võidakse käsitleda tulevase eeskirjade koostamise ülesande (OPS.096) raames. Praegu puuduvad andmed selliste lendude kohta ja ekspertidel puudub seisukoht, mis võiks selliste lennutüüpide puhul proportsionaalne olla. Seepärast piirdub SPA.NVIS-alajagu ärilise lennutranspordi kopterilendudega kuni nimetatud tulevase eeskirjade koostamise ülesande tulemuste selgumiseni.

XIII. SPA.HHO: I-alajagu – Kopterite ripplastiga lennud

Üldist

376. See alajagu sisaldab kopterite ripplastiga lendude (HHO) eriloa nõudeid. Sellega võetakse üle JAR-OPS 3.005(h) 1. liide ja JAA NPA-OPS 69 eelnõu.

377. Amet täheldas, et on tehtud mitmeid märkusi ripplastiga lendude kohta otsingu- ja päästemissioonidel. Otsing, pääste ning mägipääste ei kuulu ameti pädevusse. Seepärast ei ole arvestatud märkusi, mille kohaselt teatud nõudeid ei peaks sellistele lendudele kohaldama.

378. Otsing ja pääste ning samalaadsed teenused kuuluvad üksikute liikmesriikide vastutusalasse. Liikmesriigid peaksid tagama, et nimetatud teenuseid osutataks algmääruse eesmärkide kohaselt niivõrd, kuivõrd see on võimalik.

379. Mitmes märkuses käsitleti asjakohaste regulatsioonide puudumist lennutööde kohta. JAR-OPS 3-s juba sätestatud kopterite ripplastiga lende on alati peetud ärilise lennutranspordi osaks – sellest ka nõue võtta vastavalt inimvälislasti (HEC) D-klassi sertifitseerimisnõuetele arvesse mootoririkke võimalust. Inimvälislasti A-, B- ja C-klassi (ei ole äriline lennutransport) käsitletakse SPO-osas, nõudes käitajalt asjakohaste standardsete käitamisprotseduuride (SOP) olemasolu. Ekspertrühmades saavutati selles lähenemisviisis konsensus.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

SPA.HHO.100 Kopterite ripplastiga lennud (HHO)

380. See eeskiri sisaldab nüüd üksnes kopterite ripplastiga lendude täiendava loa elemente; kõiki muid elemente käsitletakse lennuettevõtja sertifikaadi väljaandmisel, mis on üks kohustuslikest tingimustest. Seetõttu käsitletakse nõudes üksnes lennuettevõtja sertifikaadi variatsioone.

SPA.HHO.110 Varustuse nõuded kopterite ripplastiga lendudel

381. HHO-alajagu käsitleb ärilist lennutransporti (HEC D-klass); seepärast peab isikuveoseadme süsteemil (PCDS) olema lennukõlblikkussertifikaat. Rippmehhanismi ja seonduvate seadmete sertifikaat hõlmab jätkuva lennukõlblikkuse juhendeid ning käitaja vastutab nende täitmise eest.

SPA.HHO.115 Kopterite ripplastiga lendude side

382. Teksti on parandatud täpsustamaks, et „maapealne personal" peab olema kopterite ripplastiga lennu käitamiskohas. Kopterite ripplastiga lendudel ei pruugi aga kiirabilennu kohas olla maapealset personali, seepärast on kopterite ripplastiga kiirabilendudeks lisatud lihtsustus.

SPA.HHO.125 Suutlikkusnõuded kopterite ripplastiga lendudel

383. Kopterite ripplastiga lendudel suutlikkusklasse ei arvestata; seepärast eeskirjas suutlikkuse küsimust eraldi ei käsitleta.

384. Hulk märkusi oli seotud vastutuse kohaldamisega mootoririkke korral. Põhinõue ärilise lennutranspordi kopterite ripplastiga lendudel on, et kopter peab suutma taluda kriitilist mootoririket, ilma et see ohustaks ripplastiks olevat isikut/kaupa, kolmandaid isikuid ja vara. Rippmehhanismiga veetakse tasu eest reisijat, mitte meeskonnaliiget. Vastutus mootoririkke korral välistab seda liiki ärilises lennutranspordis B-kategooria sertifikaadiga kopterite kasutamise.

SPA.HHO.130 Nõuded meeskonnale kopterite ripplastiga lendudel

385. Eeskirja on kohandatud, jagades selle kaheks alapunktiks, milles on sätestatud konkreetsed kriteeriumid ja eesmärgid valiku, kogemuse, kvalifikatsiooni, hiljutise lennukogemuse ja meeskonna koosseisu kohta. Lennumeeskonnale ja tehnilisele meeskonnale on sätestatud koolitus- ja kontrollinõuded, samuti ripplastina veetavate reisijate eriteavitamise nõue.

SPA.HHO.140 Info ja dokumenteerimine

386. Mitmes märkuses taotleti lennutegevuskäsiraamatu lisa taaskehtestamist. Lisa nõudev eeskiri ei oleks objektiivne, sest see ei võimaldaks lennutegevuskäsiraamatu terviklikkust. Käesolevas punktis on nüüd siiski määratletud kopterite ripplastiga lendude elemendid, mida tuleb ORO.MLR-alajaoga ette nähtud lennutegevuskäsiraamatus käsitleda. Käitaja ülesanne on

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

otsustada, kuidas neid elemente kõige paremini esitada ning seda võib teha ka lisa vormis.

Tulevased eeskirjade koostamise ülesanded

387. Laekus märkusi kopterite ripplastiga lendude kohta mitteärilises lennutegevuses. Algatatakse eeskirjade koostamise ülesanne (OPS.067), et lähemalt uurida SPO-osas sisalduvaid eeskirju ning seda, kas kõiki kopterite ripplastiga lende tuleks käsitleda SPA-osas.

XIV. SPA.HEMS: J-alajagu – Kopterite kiirabilennud

Üldist

388. See alajagu sisaldab kopterite kiirabilendude (HEMS) eriloa nõudeid. Sellega võetakse üle JAR-OPS 3.005(d) 1. liide ja osaliselt töödokument HSST-WP-07-03.4.

Kopterite suutlikkus

389. Seda eeskirja on laiendatud, et paremini väljendada JAAst üle võetud kopterite kiirabilendude filosoofiat. Nõudes tehakse nüüd selget vahet „kiirabikopterite baasil", kus tihedalt asustatud maandumiseks sobimatu ala korral peaks olema „nullrisk"; maandumiseks sobimatul alal asuval haiglal, kus riski tuleks minimeerida aktsepteeritava ohutuseni, millest ka viide CAT.POL.H.225 kohasele loale; väljaspool tihedalt asustatud maandumiseks sobimatut ala asuval haiglal, millele on punktiga CAT.POL.H.305 juba lihtsustus ette nähtud; ja „kopterite kiirabitööde kohal", kus risk on mõistlikult väike.

SPA.HEMS.100 Kopterite kiirabilennud (HEMS)

390. See eeskiri sisaldab nüüd üksnes kopterite kiirabilendude täiendava loa elemente; kõiki muid elemente käsitletakse lennuettevõtja sertifikaadi väljaandmisel, mis on üks kohustuslikest tingimustest. Seetõttu käsitletakse nõudes üksnes lennuettevõtja sertifikaadi variatsioone.

SPA.HEMS.120 Kopterite kiirabilendude käitamismiinimumid

391. Et meeskonna miinimumkoosseisus on alati üks piloot ja üks kopteri kiirabilennu tehnilise meeskonna liige, kohaldatakse meeskonna koosseisule ühe piloodiga käitamismiinimumi. Kahe piloodiga käitamismiinimumi kohaldatakse üksnes juhul, kui meeskonda kuulub kaks pilooti. Kopteri kiirabilendude tehnilise meeskonna liige ei ole piloot, mistõttu teda meeskonna liigitamisel arvesse ei võeta. Et ühe piloodiga käitamismiinimumid on juba väiksemad kui standardsed käitamismiinimumid, on kopterite kiirabilendude tehnilise meeskonna täiendavat liiget (vt ka SPA.HEMS.130) juba arvesse võetud.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

SPA.HEMS.125 Suutlikkusnõuded kopterite kiirabilendudel

392. Tekst lisati HSST/WP-07/03.4 kohaste konsultatsioonide tulemusena. Nõuetes nähakse ette ohuvõimalus (seda mõistet kasutatakse korrektse pikema mõiste asemel: „lend tagatud ohutu hädamaandumise võimaluseta") stardi ja maandumise ajal alapunktis b sätestatud juhtudel.

SPA.HEMS.130 Nõuded meeskonnale

393. Eeskirja on kohandatud, jagades selle kaheks alapunktiks, milles on sätestatud konkreetsed kriteeriumid ja eesmärgid valiku, kogemuse, kvalifikatsiooni, hiljutise lennukogemuse ja meeskonna koosseisu kohta. Lennumeeskonnale ja tehnilisele meeskonnale on kehtestatud koolitus- ja kontrollinõuded.

394. 30 minutit lendu üksnes instrumentide näitude järgi on ette nähtud lihtsustusprotseduurina, et vältida pilootidel kontrolli kadumist, kui nad tahtmatult sisenevad instrumentaallennuilma tingimustesse (IMC). Et see ei kuulu lennumeeskonna liikmete lubade väljaandmise tunnustatud protseduuride hulka, ei pea lennuinstruktor seda õpetama.

395. Õigusliku selguse huvides ja laekunud märkuste tõttu on alapunkti e punktis 1 sätestatud erakorralised asjaolud, mille korral võib meeskonda vähendada.

SPA.HEMS.135 Reisijate teavitamine

396. Kopterite kiirabilendudel on üsna tavaline, et patsiendid on teadvuseta või ravimite mõju all, mistõttu nende teovõime on oluliselt piiratud. Lisaks võivad nad olla kinnitatud rihmadega kanderaamile, kus nad ei saa liikuda. Sellistel juhtudel ei ole otstarbekas viia läbi samasugust ohutusteavitust, kui harilikel reisilendudel. Kapten ja lennul osalevad meditsiinitöötajad peavad hindama, mil määral on patsient suuteline teavitusest aru saama, ning teavitama patsienti vastavalt tema terviseseisundile.

SPA.HEMS.140 Info ja dokumenteerimine

397. Mitmes märkuses taotleti lennutegevuskäsiraamatu lisa taaskehtestamist. Lisa nõudev eeskiri ei oleks objektiivne, kuna see ei võimaldaks lennutegevuskäsiraamatu terviklikkust. Käesolevas punktis on nüüd siiski määratletud kopterite kiirabilendude elemendid, mida tuleb ORO.MLR-alajaoga ette nähtud lennutegevuskäsiraamatus käsitleda. Käitaja ülesanne on otsustada, kuidas neid elemente kõige paremini esitada ning seda võib teha ka lisa vormis.

398. Mitmed algselt nõuete täitmise vastuvõetavates viisides või juhendmaterjalis sisaldunud elemendid on nüüd esitatud rakenduseeskirjades, et tagada kõikide kopterilendude erilubade järjepidevus.

SPA.HEMS.150 Kütusevaru

399. See tekst on lisatud, sest üks märkuste esitaja osutas vajadusele kehtestada kopterite kiirabilendudeks asjakohased sätted, soovitades algselt JAR-OPS 3.005(f) 1. liites sisaldunud lihtsustust kohaldada ka kopterite kiirabilendudele.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

SPA.HEMS.155 Tankimine reisijate sisenemise, väljumise või pardalviibimise ajal

400. See tekst on uuesti lisatud, et käsitleda kopterite kiirabilendude erijuhtumit, kus tankimisega kaasneda võivas hädaolukorras ei pruugi patsient olla võimeline ise kopterist evakueeruma.

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

CAT-OSAS JA SPA-OSAS KASUTATUD AKRONÜÜMID/LÜHENDID

– üksnes informatsiooniks –

AAC	lennunduse haldusteade (*aeronautical administrative communication*)
AAD	ettenähtud kõrgushälve (*assigned altitude deviation*)
AAL	kõrgus lennuvälja tasapinnast, lennuvälja tasapinna kohal (*above aerodrome level*)
AC	vahelduvvool (*alternating current*)
ACAS II	õhus kokkupõrke vältimise süsteem II (*airborne collision avoidance system II*)
ADF	automaatpeilimisseadmed (*automatic direction finder*)
ADG	õhkgeneraator (*air driven generator*)
ADS	automaatne sõltuv seire (*automatic dependent surveillance*)
ADS-B	automaatne sõltuva seire üldsaade (*automatic dependent surveillance – broadcast*)
ADS-C	lepinguline automaatne sõltuv seire (*automatic dependent surveillance – contract*)
AeMC	lennundusmeditsiinikeskus (*aero-medical centre*)
AEO	kõikide mootorite töötades (*all engines operating*)
AFCS	õhusõiduki automaatjuhtimissüsteem (*automatic flight control system*)
AFM	lennukäsiraamat (*aircraft flight manual*)
AFN	lennuteatis (*aircraft flight notification*)
AFN	lennuliiklusteenistuse teenuste teatis (*ATS Facilities Notification*)
AGL	kõrgus maapinnast, maapinna kohal (*above ground level*)
AHRS	suuna ja positsiooni määramise süsteem (*attitude heading reference system*)
AIS	aeronavigatsiooniteabe teenus (*aeronautical information service*)
ALS	lähenemistulede süsteem (*approach lighting system*)
ALSF	järjestikuste vilkuvtuledega lähenemistulede süsteem (*approach lighting system with sequenced flashing lights*)
AMC	nõuete täitmise vastuvõetavad viisid (*acceptable means of compliance*)
AMSL	kõrgus keskmisest merepinnast, keskmise merepinna kohal (*above mean sea level*)
ANP	tegelik navigatsioonivõime (*actual navigation performance*)
AOC	lennuettevõtja sertifikaat (*air operator certificate*)

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

APCH	lähenemine (*approach*)
APU	abijõuseade (*auxiliary power unit*)
APV	vertikaalinformatsiooniga lähenemisprotseduur (*approach procedure with vertical guidance*)
AR	lennuliiklusteenistuse antud marsruut, ATS-marsruut (*ATS route*)
AR	nõutav luba (*authorisation required*)
AR	asutuste nõuded (*authority requirements*)
ARA	lähenemine pardaradari abil (*airborne radar approach*)
ASC	lennuohutuskomisjon (*air safety committee*)
ASDA	olemasolev kiirendus- ja peatumisdistants (*accelerate-stop distance available*)
ATC	lennujuhtimine (*air traffic control*)
ATO	sertifitseeritud koolitusorganisatsioon (*approved training organisation*)
ATPL	liinipiloodi luba (*airline transport pilot licence*)
ATQP	alternatiivne koolitus- ja kvalifikatsiooniprogramm (*alternative training and qualification programme*)
ATS	lennuliiklusteenistus (*air traffic services*)
AVGAS	lennukibensiin (*aviation gasoline*)
AVTAG	reaktiivkütus (*wide-cut fuel*)
B-RNAV	piirkondlik navigatsioon (*basic area navigation*)
BALS	lähenemistulede baassüsteem (*basic approach lighting system*)
CAP	lennujuhi ligipääsu parameetrid (*controller access parameters*)
CDFA	pideva laskumisega lõpplähenemine (*continuous descent final approach*)
CDL	varustatuse muudatuste loetelu (*configuration deviation list*)
CFIT	kokkupõrge maa- või veepinnaga (*controlled flight into terrain*)
CG	raskuskese (*centre of gravity*)
cm	sentimeeter
CM	konfiguratsioon-/kontekstjuhtimine (*configuration/context management*)
CMA	pideva seire põhimõte (*continuous monitoring approach*)
CMV	teisendatud meteoroloogiline nähtavus (*converted meteorological visibility*)
CMPA	keerukas mootorõhusõiduk (*complex motor-powered aircraft*)
CofA	lennukõlblikkussertifikaat (*certificate of airworthiness*)
CPA	lähim lähenemispunkt (*closest point of approach*)
CPDLC	lennujuhi-piloodi andmeside (*controller pilot data link communications*)
CPL	ametipiloodi luba (*commercial pilot licence*)

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

CRM	meeskonnatöö korraldamine (*crew resource management*)
CRT	märkustele vastamise vahend (*comment response tool*)
CVR	kabiini helisalvestusseade (*cockpit voice recorder*)
DA	otsusekõrgus (*decision altitude*)
D-ATIS	andmekanaliga lennuvälja automaatinfoteenus (*Data Link - Automatic Terminal Information Service*)
DC	alalisvool (*direct current*)
DCL	*väljumisluba (departure clearance*)
DDM	modulatsioonisügavuse erinevus (*difference in depth of modulation*)
D-FIS	andmekanaliga lennuinfoteenus (*data link flight information service*)
DGOR	ohtlike kaupade leidmise aruanne (*dangerous goods occurrence report*)
DH	otsusekõrgus (*decision height*)
DME	kaugusmõõturid (*distance measuring equipment*)
D-OTIS	andmekanaliga lennuvälja operatiivinfoteenus (*Data Link - Operational Terminal Information Service*)
DR	otsusevahemik (*decision range*)
DSTRK	soovitav rada
EASP	Euroopa lennundusohutusprogramm (*European Aviation Safety Programme*)
EC	Euroopa Komisjon
EFB	elektrooniline lennudokumentatsioon (*electronic flight bag*)
EFIS	elektrooniline lennuinfo süsteem (*electronic flight instrument system*)
EGT	väljalaskegaaside temperatuur (*exhaust gas temperature*)
ELT(AD)	avariimajakas (automaatselt käivituv) (*emergency locator transmitter (automatically deployable)*)
ELT(AF)	avariimajakas (automaatne fikseeritud) (*emergency locator transmitter (automatic fixed)*)
ELT(AP)	avariimajakas (automaatne portatiivne) (*emergency locator transmitter (automatic portable)*)
ELT(S)	pääste-avariimajakas (*survival emergency locator transmitter*)
EPE	arvestuslik positsioneerimisviga (*estimate of position error*)
EPR	mootori surveaste (*engine pressure ratio*)
EPU	arvestuslik positsioneerimislünk (*estimate of position uncertainty*)
ERA	varulennuväli marsruudil (*en-route alternate (aerodrome)*)
ESSG	Euroopa SAFA ekspertide juhtrühm (*European SAFA Steering Group*)
ETOPS	kahemootoriliste lennukite suurendatud käitamisulatusega lennud

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

	(*extended range operations with two-engined aeroplanes*)
ETSO	Euroopa tehnilised normatiivid (*European technical standards order*)
EUROCAE	Euroopa Tsiviillennunduse Seadmete Organisatsioon (*European Organisation for Civil Aviation Equipment*)
EVS	täiustatud vaatlussüsteem (*enhanced vision system*)
FAA	USA Föderaalne Lennuamet (*Federal Aviation Administration*)
FAF	lõpplähenemistähis (*final approach fix*)
FAK	käsiapteek (*first-aid kit*)
FALS	lähenemistulede täissüsteem (*full approach lighting system*)
FANS	tulevane aeronavigatsioonisüsteem (*future air navigation system*)
FAP	lõpplähenemispunkt (*final approach point*)
FATO	lähenemis- ja stardisirge ala (*final approach and take-off area*)
FDM	lennuandmete seire (*Flight Data Monitoring*)
FDR	pardaregistraator (*flight data recorder*)
FFS	lennu täisimitaator (*full flight simulator*)
FI	lennuinstruktor (*flight instructor*)
FL	lennutasand (*flight level*)
FM	sagedusmodulaator (*frequency modulator*)
FMS	lennujuhtimissüsteem (*flight management system*)
FOR	arvestusväli (*field of regard*)
FOV	vaateväli (*field of view*)
FSTD	lennutreeningseade (*flight simulation training device*)
ft	jalg (*feet*)
FTD	lennuelementide imitaator (*flight training device*)
g	gramm
g	gravitatsioon
GBAS	maapealne tugisüsteem (*ground-based augmentation system*)
GCAS	õhus kokkupõrke vältimise süsteem (*ground collision avoidance system*)
GIDS	maapinna jäätumise tuvastussüsteem (*ground ice detection system*)
GLS	maapealse tugijaamaga satelliitmaandumissüsteem (*GBAS landing system*)
GM	juhendmaterjal (*Guidance Material*)
GNSS	globaalne sateliitnavigatsioonisüsteem (*global navigation satellite system*)
GPS	globaalne positsioneerimissüsteem (*global positioning system*)
GPWS	maapinnaga kokkupõrke vältimise süsteem (*ground proximity warning system*)

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

HEMS	kopteri kiirabilend (*helicopter emergency medical service*)
HF	kõrgsageduslik (*high frequency*)
HI/MI	suure/keskmise tugevusega (*high intensity / medium intensity*)
HIALS	suure valgustugevusega lähenemistulede süsteem (*high intensity approach lighting system*)
HLL	kopteriteki piirangute loend (*helideck limitations list*)
HoT	kehtivusaeg (*hold-over time*)
hPa	hektopaskal
HUD	esiklaasinäitur (*head-up display*)
HUDLS	maandumissüsteemi esiklaasinäitur (*head-up guidance landing system*)
IAF	lähenemise algustähis (*initial approach fix*)
IALS	vahelähenemise tuledesüsteem *(intermediate approach lighting system)*
ICAO	Rahvusvaheline Tsiviillennundusorganisatsioon (*International Civil Aviation Organisation*)
IF	vahetähis (*intermediate fix*)
IFR	instrumentaallennureeglid (*instrument flight rules*)
IGE	maapinna mõjualas olek (*in ground effect*)
ILS	instrumentaalmaandumissüsteem (*instrument landing system*)
IMC	instrumentaallennuilm (*instrument meteorological conditions*)
inHg	tolli elavhõbedasammast (*inches of mercury*)
INS	inertsiaalnavigatsioonisüsteem (*inertial navigation system*)
IORS	sisemine vahejuhtumitest teatamise kord (*internal occurrence reporting system*)
IP	vahepunkt (*intermediate point*)
IR	rakenduseeskiri (*implementing rule*)
IRNAV/IAN	integreeritud piirkondlik navigatsioon (*integrated area navigation*)
IRS	inertsiaalne tugisüsteem (*inertial reference system*)
ISA	rahvusvaheline standardatmosfäär (*international standard atmosphere*)
IV	veenisisene (*intra-venous*)
JAA	Ühinenud Lennuametid (*Joint Aviation Authorities*)
JAR	ühtsed lennundusnõuded (*Joint Aviation Requirements*)
JET 1 / A / A1	petrool (*kerosene*)
JET B	reaktiivkütus (*wide-cut fuel*)
JIP	ühine rakendusprotseduur (*Joint Implementing Procedure*)
JP-4	reaktiivkütus (*wide-cut fuel*)
km	kilomeeter

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

kN	kilonjuuton
KSS	Ktitorovi-Simini-Sindalovski valem
kt	sõlm (*knot*)
LAT/LONG	laiuskraad/pikkuskraad (*latitude/longitude*)
LED	valgusdiood (*light-emitting diode*)
LIFUS	liinilend järelevalve all (*line flying under supervision*)
LNAV	lateraalnavigatsioon (*lateral navigation*)
LoA	kinnituskiri (*letter of agreement*)
LOC	lokalisaator (*localiser*)
LOE	liinilennukontroll (*line oriented evaluation*)
LOFT	liinilennuõpe (*line oriented flight training*)
LOS	piiratud takistustega pind (*limited obstacle surface*)
LOUT	madalaim käitamistemperatuur (*lowest operational use temperature*)
LP	lokalisaatori suutlikkus (*localiser performance*)
LPV	vertikaalinformatsiooniga rõhtsuunaline täppislähenemisprotseduur (*lateral precision with vertical guidance approach*)
LRNS	suure tegevusraadiusega navigatsioonisüsteem (*long range navigation system*)
LVO	lennud halva nähtavusega (*low visibility operations*)
LVP	halva nähtavuse protseduurid (*low visibility procedures*)
LVTO	startimine halva nähtavusega (*low visibility take-off*)
m	meeter
MALS	keskmise valgustugevusega lähenemistulede süsteem (*medium intensity approach lighting system*)
MALSF	järjestikuste vilkuvtuledega keskmise valgustugevusega lähenemistulede süsteem (*medium intensity approach lighting system with sequenced flashing lights*)
MALSR	keskmise valgustugevusega lähenemistulede süsteem koos raja sihitasapinna indikaatortuledega (*medium intensity approach lighting system with runway alignment indicator lights*)
MAPt	katkestatud lähenemise punkt (*missed approach point*)
MCTOM	maksimaalne sertifitseeritud stardimass (*maximum certificated take-off mass*)
MDA	minimaalne laskumiskõrgus (*minimum descent altitude*)
MDA/H	minimaalne laskumiskõrgus (*minimum descent altitude/height*)
MDH	minimaalne laskumiskõrgus (*minimum descent height*)
MEA	minimaalne ohutuskõrgus marsruudil (*minimum safe en-route altitude*)
MEL	minimaalvarustuse loetelu (*minimum equipment list*)

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

METAR	lennuvälja ilmateade, regulaarne ettekanne ilma kohta (*meteorological aerodrome report*)
MGA	minimaalne ohutuskõrgus rastris (*minimum safe grid altitude*)
MHz	megaherts
MID	mediaanpunkt (*midpoint*)
ml	milliliiter
MLS	mikrolaine-maandumissüsteem (*microwave landing system*)
MMEL	minimaalvarustuse põhiloetelu (*master minimum equipment list*)
MNPS	navigatsiooni miinimumnõuded (*minimum navigation performance specifications*)
MOC	minimaalne kaugus takistustest (*minimum obstacle clearance*)
MOCA	minimaalne kõrgus takistustest (*minimum obstacle clearance altitude*)
MOPS	käitamissuutlikkuse miinimumstandard (*minimum operational performance standard*)
MORA	minimaalne kõrgus väljaspool marsruuti (*minimum off-route altitude*)
MPSC	suurim lubatud reisijakohtade arv (*maximum passenger seating configuration*)
mSv	millisiivert
NADP	mürapiiranguga lahkumisprotseduur (*noise abatement departure procedure*)
NALS	lähenemistulede süsteem puudub (*no approach lighting system*)
NAV	navigatsioon (*navigation*)
NDB	suunata majakas (*non-directional beacon*)
N_F	vabaturbiini kiirus (*free power turbine speed*)
NM	meremiil
NOTAM	teatis lenduritele (*Notice to Airmen*)
NPA	mittetäppislähenemine (*non-precision approach*)
NVG	öönägemisprillid (*night vision goggles*)
OAT	välisõhu temperatuur (*outside air temperature*)
OCH	takistusest ülelennu kõrgus (*obstacle clearance height*)
OCL	ookeaniluba (*oceanic clearance*)
ODALS	ringsuunaline lähenemistulede süsteem (*omnidirectional approach lighting system*)
OEI	ühe mittetöötava mootoriga (*one-engine-inoperative*)
OFS	takistustevaba pind (*obstacle-free surface*)
OGE	õhus hõljumine (*out of ground effect*)
OIP	lähenemise suunapunkt (*offset initiation point*)
OM	lennutegevuskäsiraamat (*operations manual*)

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

ONC	lennunavigatsioonikaart (*operational navigation chart*)
OSD	käitamissobivuse andmed (*operational suitability data*)
otCMPA	mittekeerukad mootorõhusõidukid (*other-than-complex motor-powered aircraft*)
PAPI	lähenemistrajektoori täppisindikaator (*precision path approach indicator*)
PAR	täppislähenemisradar (*precision approach radar*)
PBE	hingamisteede kaitsevahendid (*protective breathing equipment*)
PBN	sooritusel põhinev navigatsioon (*performance-based navigation*)
PCDS	isikuveoseadme süsteem (*personnel carrying device system*)
PDP	etteantud punkt (*predetermined point*)
PNR	tagasipöördumispunkt (*point of no return*)
POH	piloodi käsiraamat (*pilot's operating handbook*)
PRM	liikumispuudega isik (*person with reduced mobility*)
QFE	atmosfäärirõhk lennuvälja kõrgusel (või lennuraja lävel) (*atmospheric pressure at aerodrome elevation (or at runway threshold)*)
QNH	atmosfäärirõhk merepinna kõrgusel (*question nil height*)
R/T	raadiotelefonside (*radio/telephony*)
RA	õhus kokkupõrke vältimise süsteemi eelhoiatus (*resolution advisory*)
RAT	avariisüsteemi turbiin (*ram air turbine*)
RCC	päästekoordinatsioonikeskus (*rescue coordination centre*)
RCF	kütuse vähendatud erivaru (*reduced contingency fuel*)
RCLL	raja teljetuled (*runway centreline lights*)
RFC	marsruudi tehniline kaart (*route facility chart*)
RNAV	piirkondlik navigatsioon (*area navigation*)
RNAV 5	B-RNAV, üldine piirkondlik navigatsioon (*basic area navigation)*
RNP	nõutav navigatsioonitäpsus (*required navigation performance*)
RNPX	nõutav navigatsioonitäpsus X (*required navigation performance X*)
ROD	laskumiskiirus (*rate of descent*)
RTCA	lennunduse raadiotehnikakomitee (*Radio Technical Commission for Aeronautics*)
RTZL	maandumiskoha tuled (*runway touchdown zone lights*)
RVR	nähtavus rajal (*runway visual range*)
RVSM	vähendatud kõrgushajutusmiinimum (*reduced vertical separation minima*)
SACA	ühenduse õhusõidukite ohutushindamine (*safety assessment of community aircraft*)
SAFA	välisriikide õhusõidukite ohutushindamine (*safety assessment of*

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

	foreign aircraft)
SAE ARP	autoinseneride ühingu lennunduse soovitatav tava (*Society of Automotive Engineers Aerospace Recommended Practice*)
SALS	lihtsustatud lähenemistulede süsteem (*simple approach lighting system*)
SALSF	järjestikuste vilkuvtuledega lühike lähenemistulede süsteem (*short approach lighting system with sequenced flashing lights*)
SAp	stabiliseeritud lähenemine (*stabilised approach*)
SAP	süsteemile ligipääsu parameetrid (*system access parameters*)
SAR	otsing ja pääste (*search and rescue*)
SBAS	satelliidipõhine tugisüsteem (*satellite-based augmentation system*)
SCP	reisijate erikategooriad (*special categories of passenger*)
SID	standardne instrumentaalväljumine (*standard instrument departure*)
SMS	ohutusjuhtimise süsteem (*safety management system*)
SPECI	erivalikuga lennuilmateade (*aviation selected special aviation report*)
SRA	jälgimisradariga lähenemine (*surveillance radar approach*)
SRE	jälgimisradarielement (*surveillance radar element*)
SSALF	järjestikuste vilkuvtuledega lihtsustatud lühike lähenemistulede süsteem (*simplified short approach lighting system with sequenced flashing lights*)
SSALR	raja sihitasapinna indikaatortuledega lihtsustatud lühike lähenemistulede süsteem (*simplified short approach lighting system with runway alignment indicator lights*)
SSALS	lihtsustatud lühike lähenemistulede süsteem (*simplified short approach lighting system*)
SSP	riiklik ohutusprogramm (*State Safety Programme*)
SSR	sekundaarjälgimisradar (rõhkkõrgust mõõtev) (*secondary surveillance radar*)
STC	tüübisertifikaadi lisa (*supplemental type certificate*)
SVS	sünteesnägemissüsteem (*synthetic vision system*)
TA	liiklushoiatus (*traffic advisory*)
TAC	terminali lähenemiskaart (*terminal approach chart*)
TAFS	lennuvälja prognoosid (*aerodrome forecasts*)
TAS	tegelik õhkkiirus (*true airspeed*)
TAWS	reljeefi jälgimise ja hoiatussüstem (*terrain awareness warning system*)
TCAS	liiklusohust hoiatamise ja kokkupõrke vältimise süsteem (*traffic alert and collision avoidance system*)
TCCA	Kanada transpordiministeeriumi tsiviillennundusamet (*Transport Canada Civil Aviation*)

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.

TDP	stardi otsusepunkt (*take-off decision point*)
TDZ	puuteala (*touchdown zone*)
THR	künnis (*threshold*)
TODA	olemasolev stardidistants (*take-off distance available*)
TORA	olemasolev hoovõtudistants (*take-off run available*)
TRI	tüübipädevuse instruktor (*type rating instructor*)
TSE	süsteemi koguviga (*total system error*)
TVE	vertikaalne koguviga (*total vertical error*)
TWIP	terminali ilmateave pilootidele (*terminal weather information for pilots*)
UMS	seadmete töö jälgimise ja arvestamise süsteem (*usage monitoring system*)
UTC	koordineeritud maailmaaeg (*coordinated universal time*)
UTR	torso ülaosa turvasüsteem (*upper torso restraint*)
V_{AT}	mõõteriistakiirus künnisel (*indicated airspeed at threshold*)
VDF	ülikõrgsageduslik peilimisseade (*VHF direction finder*)
VFR	visuaallennureeglid (*visual flight rules*)
VHF	ülikõrgsagedus (*very high frequency*)
VIS	nähtavus (*visibility*)
VMC	visuaaltingimused (*visual meteorological conditions*)
V_{MO}	maksimaalne lennukiirus (*maximum operating speed*)
VNAV	vertikaalnavigatsioon (*vertical navigation*)
VOR	ringsuunalised VHF-raadioseadmed (*VHF omnidirectional radio range*)
V_{S1G}	1 g varisemiskiirus (*1 g stall speed*)
V_{SO}	varisemiskiirus (*stalling speed*)
V_Y	parimat tõusukiirust võimaldav kiirus (*best rate of climb speed*)
WAC	maailma lennukaart (*world aeronautical chart*)
WXR	ilmaradar (*weather radar*)
ZFT	lennu täisimitaator (*zero flight time*)
ZFTT	koolitus lennu täisimitaatoril (*zero flight time training*)

Köln, 1. juuni 2011

P. GOUDOU
tegevdirektor

TE.RPRO.00036-001© Euroopa Lennundusohutusamet. Kõik õigused kaitstud.
Dokument kuulub autoriõiguse alla. Koopiaid ei kontrollita. Kontrollige dokumendi staatust EASA veebilehelt või sisevõrgust.