

**ET**

**ET**

**ET**

Ettepanek

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUSE osas,**

( ),

**millega muudetakts tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ning Euroopa Lennundusohutusameti loomist käsitlevat määrust (EÜ) nr 1592/2002 laiendamaks selle ulatust lennundustegevuste, lendurite litsentseerimise ja kolmandate riikide õhusõidukite õiguslikule reguleerimisele,**

**(EMPs kohaldatav tekst)**

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

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

võttes arvesse komisjoni ettepanekut<sup>1</sup>,

võttes arvesse majandus- ja sotsiaalkomitee arvamust<sup>2</sup>,

olles pidanud nõu regioonide komiteega<sup>3</sup>,

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud menetluse kohaselt<sup>4</sup>

ning arvestades, et:

- (1) määruse (EÜ) nr 1592/2002<sup>5</sup> teises põhjenduses märgitakse muu hulgas, et tuleks välja töötada asjakohased olulised nõuded õhusõidukite kasutamise ja lennumeeskondade litsentseerimise ning määruse kolmandate riikide õhusõidukite suhtes kohaldamise kohta; selle määruse artiklis 7 sätestatakse, et komisjon peab esitama niipea kui võimalik Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepanekud õhusõidukite kasutamisega seotud personali ja organisatsioonide reguleerimise põhiprintsiipide, kohaldatavuse ja oluliste nõuete kohta;
- (2) ühenduse meetme ulatus tuleb selgelt määratleda, et käesoleva määruse ja selle rakenduseeskirjadega reguleeritavaid isikuid, organisatsioone ja tooteid saaks ühemõtteliselt kindlaks määrata; selle ulatuse määratlemiseks on parem viidata nende õhusõidukite loetelule, mille kasutamine on ühenduse meetmest välja jäetud; selleks tuleb kasutada määruse (EÜ) nr 1592/2002 II lisas määratletud väljajäetud õhusõidukite loetelu, mida tuleks muuta arusaadavamaks;

---

<sup>1</sup> Avaldamisel.

<sup>2</sup> Avaldamisel.

<sup>3</sup> Avaldamisel.

<sup>4</sup> Avaldamisel.

<sup>5</sup> EÜT L 240, 7.09.2002, lk 1.

- (3) Euroopa kodanike kaitse peaks olema alati ühtsel kõrgel tasemel ning kolmandate riikide õhusõidukite lennud territooriumile, territooriumil või territooriumilt, mille suhtes on kohaldatav asutamisleping, peaksid alluma kohasele järelevalvele ühenduse tasandil;
- (4) ühendus peaks kehtestama kooskõlas Chicago konventsiooniga kehtestatud standarditega olulised nõuded õhusõidukite kasutamise seotud isikutele ja organisatsioonidele, samuti lendurite koolituse ja tervisekontrolliga seotud isikutele ja toodetele; vajaduse korral tuleks sellised nõuded välja töötada ka pardamehaanikute õiguslikuks reguleerimiseks. Komisjoni tuleks volitada välja töötama vajalikud rakenduseeskirjad;
- (5) ühenduse tsiviillennunduse ohutuse tõhusaks toimimiseks käesoleva määrusega hõlmatud valdkondades on vaja tugevdada ühenduse, liikmesriikide ja Euroopa Lennundusohutusameti vahelist koostööd, et avastada ohtlikke tingimusi ja võtta vajadusel meetmeid nende kõrvaldamiseks;
- (6) ohutuskultuuri edendamiseks ja reguleerimissüsteemi nõuetekohaseks toimimiseks käesoleva määrusega hõlmatud valdkondades peavad tunnistajad teatama kohe kõigist juhtumitest; seda teatamist soodustaks mittekarakteristliku õhkkonna loomine ja liikmesriigid peaksid võtma meetmeid sellise teabe ja selle esitajate kaitsmiseks;
- (7) vastavalt hea valitsemise põhimõtetele peaks nõuetekohaselt akrediteeritud hindamisasutustel olema õigus väljastada litsentse sportlennundustegevuses osalevatele lenduritele;
- (8) et ühendusele asjakohaselt abiks olla, peaks Euroopa Lennundusohutusamet saama sertifikaate käesoleva määruse reguleerimisalasse kuuluvatele isikutele, organisatsioonidele ja toodetele ise väljastada, kui tsentraliseeritud meede on tõhusam sertifitseerimisest liikmesriigi tasandil; samal põhjusel tuleks ametil lubada teha otsuseid õhusõidukite kasutamise, lennumeeskonna kvalifikatsiooni või kolmandate riikide õhusõidukite ohutuse kohta, kui see on parim viis tagada siseturu ühtsust ja hõlbustada selle toimimist; ametile tuleks anda nende ülesannete täitmiseks vajalikud õigused;
- (9) mitut määruse (EÜ) nr 1592/2002 artiklit tuleks muuta reguleeritavatele isikutele vajalike õiguskaitsevahendite andmiseks, kui käesoleva määrusega antakse ametile õigus teha neid puudutavaid otsuseid; tuleb võtta kasutusele uued mõisted, et sellele määrusele lisatud artiklitest paremini aru saada;
- (10) vastavalt asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõtetele ei ole liikmesriikidel võimalik pakutud meetme eesmärke, nimelt ühtsete eeskirjade kehtestamist ja ühtset kohaldamist lennumeeskondade litsentseerimise, lennundustegevuste ja kolmandate riikide õhusõidukite õiguslikuks reguleerimiseks, piisavalt saavutada ning seepärast võib käesoleva määruse üleeuroopalise ulatuse tõttu neid paremini saavutada ühendus. Käesolevas määruses piirdatakse minimaalsete nende eesmärkide saavutamiseks vajalike nõuetega ega minda kaugemale sellest, mis on selleks otstarbeks vajalik;
- (11) käesolevas määruses kehtestatakse igakülgne nõuetekohane raamistik järelevalveks kolmandate riikide õhusõidukite lendude üle territooriumile, territooriumil või territooriumilt, mille suhtes on kohaldatav asutamisleping. Seepärast tuleb direktiiv

2004/36/EÜ<sup>6</sup> ühenduse lennujaamu kasutavate kolmandate riikide õhusõidukite ohutuse kohta õigeaegselt tühistada;

(12) käesolevas määruses ette nähtud meetmed põhinevad Euroopa Lennundusohutusameti<sup>7</sup> poolt määruse (EÜ) nr 1592/2002 artikli 12 lõike 2 punkti b ja artikli 14 lõike 1 kohaselt väljastatud arvamusel;

(13) määrust (EÜ) nr 1592/2002 tuleb vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

### *Artikkel 1*

Käesolevaga muudetakse määrust (EÜ) nr 1592/2002 järgmiselt:

1. Artiklile 3 lisatakse järgmised punktid h kuni n:

“h) “ettevõtja” on juriidiline või füüsiline isik, kes käitab või kavatseb käitada üht või mitut õhusõidukit;

i) “ärilennundustegevus” on tasuline lennundustegevus ettevõtja ja kliendi vahelise lepingu alusel, mille puhul klient ei ole otseselt ega kaudselt selle lepingu alusel kasutatava õhusõiduki omanik ja ettevõtja ei ole otseselt ega kaudselt kliendi töötaja;

j) “keerukas mootoriga õhusõiduk” tähendab:

i) lennukit:

– mille suurim sertifitseeritud stardimass on üle 5700 kg või;

– suurim heakskiidetud sisemahutavus on üle 9 reisijaistme või;

– lendude sertifitseeritud minimaalne lennumeeskond on vähemalt 2 lendurit; või

– millel on turboreaktiivmootor(id); või

ii) helikopterit:

– mille suurim sertifitseeritud stardimass on üle 3175 kg või;

– suurim heakskiidetud sisemahutavus on üle 5 reisijaistme või;

– lendude sertifitseeritud minimaalne lennumeeskond on vähemalt 2 lendurit; või

iii) kaldrootoriga õhusõidukit;

k) “sportlennundustegevus” on mitteäriline lennundustegevus, kasutades mittekeeruka mootoriga õhusõidukit;

---

<sup>6</sup> ELT L 143, 30.04.2004, lk 76.

<sup>7</sup> Euroopa Lennundusohutusameti arvamus 3/2004, XXXX.

- l) “hindamisasutus” on asutus, mis võib hinnata juriidiliste või füüsiliste isikute vastavust eeskirjadele, mis on kehtestatud vastavuse tagamiseks oluliste nõuetega, ja väljastada vastava sertifikaadi;
- m) “õhusõidukit jäljendav seade” on igat liiki seade, milles lennutingimusi simuleeritakse maa peal; nende hulka kuuluvad lennusimulaatorid, lennutreeningseadmed, lennunavigatsiooni ja protseduuride treeningseadmed ja põhiinstrumentide treeningseadmed;
- n) “kategooria” on lenduri litsentsile kantav märg, milles esitatakse selle litsentsiga seotud eritingimused, õigused või piirangud.”

## 2. Artiklit 4 muudetakse järgmiselt:

- a) lõike 1 punktid b ja c asendatakse järgmistega:
  - “b) registreeritud liikmesriigis, välja arvatud juhul, kui nende ametlik ohutuse kontroll on delegeeritud kolmandale riigile ning nende kasutajaks ei ole ühenduse ettevõtja; või
  - c) registreeritud kolmandas riigis ning mida kasutab liikmesriigi territooriumil ettevõtja, kelle tegevuskoht või elukoht on ühenduses;”
- b) lõikele 1 lisatakse järgmine punkt d:
  - “d) registreeritud kolmandas riigis ning mida kasutab kolmanda riigi ettevõtja liikmesriigi territooriumil;”
- c) lõike 1 viimane lause asendatakse järgmisega:
  - “peavad olema kooskõlas käesoleva määrusega.”
- d) lõiked 2 ja 3 asendatakse järgmistega:
  - “2. Lõike 1 punktis b või c osutatud õhusõidukite kasutamisega seotud personal peab olema kooskõlas käesoleva määrusega.
  - 3. Lõike 1 punktides b, c või d osutatud õhusõidukite kasutamine peab olema kooskõlas käesoleva määrusega.”
- e) lisatakse järgmine lõik 4:
  - “4. Lõikeid 1, 2 ja 3 ei kohaldata II lisas nimetatud õhusõidukite suhtes.”
- f) lõige 3 loetakse lõikeks 5.

## 3. Artiklit 5 muudetakse järgmiselt:

- a) lõige 2 asendatakse järgmisega:
  - “2. Artikli 4 lõike 1 punktis b osutatud õhusõiduki ning sellele paigaldatud toodete, osade ja seadmete vastavus tehakse kindlaks vastavalt allpool toodud menetlusele.”

b) lõike 2 punkt d asendatakse järgmisega:

“d) Toodete, osade ja seadmete hooldamise eest vastutavad organisatsioonid peavad näitama, et neil on võimed ja vahendid oma volitustega seotud kohustuste täitmiseks. Neid võimeid ja vahendeid kinnitatakse organisatsioonile tunnustuse andmisega, välja arvatud juhul, kui need on muul viisil vastuvõetavad. Tunnustatud organisatsioonidele antud volitused ning tunnustuse kohaldamisala määratletakse tunnustamistingimustes.”

c) lõikele 2 lisatakse järgmine punkt e:

“e) Toodete, osade ja seadmete konstrueerimise ja valmistamise eest vastutavad organisatsioonid peavad näitama, et neil on võimed ja vahendid oma volitustega seotud kohustuste täitmiseks. Neid võimeid ja vahendeid kinnitatakse organisatsioonile tunnustuse andmisega, välja arvatud juhul, kui need on muul viisil vastuvõetavad. Tunnustatud organisatsioonidele antud volitused ning tunnustuse kohaldamisala määratletakse tunnustamistingimustes.”

d) lõike 2 punktid e ja f loetakse punktideks f ja g;

e) lisatakse järgmine lõige 3:

“3. Artikli 4 lõike 1 punktis a osutatud õhusõidukid ja neile paigaldatud tooted, osad ja seadmed peavad olema kooskõlas lõike 2 punktidega a, b ja e.”

f) lõike 3 esimene lause asendatakse järgmisega:

“Erandina lõigetest 1, 2 ja 3:”

g) lõikele 4 lisatakse järgmine punkt j:

“j) artikli 4 lõike 1 punktides c ja d osutatud õhusõidukite olulistele nõuetele vastavuse tõendamise korda.”

h) lõike 5 esimene lause asendatakse järgmisega:

“Lõikes 5 nimetatud rakenduseeskirjade kehtestamisel kannab komisjon eelkõige hoolt, et need:”

i) lõikele 5 lisatakse järgmine punkt d:

“d) ei kehtestaks artikli 4 lõike 1 punktides c ja d osutatud õhusõidukitele nõudeid, mis ei oleks kooskõlas liikmesriikide Rahvusvahelise Tsiviillennundusorganisatsiooniga (ICAO) seotud kohustustega.”

j) lõiked 3, 4 ja 5 loetakse lõigeteks 4, 5 ja 6.

4. Artikkel 7 asendatakse järgmisega:

“Artikkel 7

### **Lennumeeskondade litsentseerimine**

1. Artikli 4 lõike 1 punktides b ja c osutatud õhusõidukite kasutamisega seotud lennumeeskonnad ning nende koolituse, testimise, kontrollimise ja meditsiinilise hindamisega seotud organisatsioonid, õhusõidukit jälgendavad seadmed ja isikud peavad vastama III lisas sätestatud olulistele nõuetele.

2. Lendur võib juhtida õhusõidukit vaid siis, kui tal on lennuoperatsioonile vastav litsents ja arstitõend:

- a) lendurile väljastatakse litsents, kui on tõendatud tema vastavus eeskirjadele, mis on kehtestatud teoreetiliste teadmiste, praktiliste oskuste ja keeleoskusega seotud oluliste nõuete täitmise tagamiseks; sellise litsentsi võib väljastada hindamisasutus, kui selle õigused piirduvad sportlennundustegevusega;
- b) lendurile väljastatakse arstitõend, kui on tõendatud tema vastavus eeskirjadele, mis on kehtestatud tervisliku seisundiga seotud oluliste nõuete täitmise tagamiseks. Arstitõendeid väljastavad lennundusmeditsiinilise läbivaatuse tegijad või lennundusmeditsiinikeskused, välja arvatud sportlennundustegevuses osalevatele lenduritele, kellele võib tõendi väljastada üldarst.
- c) sellele märgitakse lendurile antud õigused ning litsentsi ja arstitõendi ulatus;
- d) artikli 4 lõike 1 punktis c osutatud õhusõidukite kasutamisega seotud lennumeeskonna puhul võib eespool punktides a ja b kehtestatud nõude täitmiseks aktsepteerida kolmanda riigi poolt või nimel väljastatud litsentse ja arstitõendeid.

3. Hindamisasutuste, lendurite koolitusorganisatsioonide ja lendurite tervisliku seisundi hindamise eest vastutavate organisatsioonide võimet täita oma õigustega seotud kohustusi litsentside ja arstitõendite väljastamisel tunnustatakse heakskiidu väljastamisega:

- a) organisatsioonile väljastatakse heakskiit, kui on tõendatud organisatsiooni vastavus eeskirjadele, mis on kehtestatud sellekohaste oluliste nõuete täitmise tagamiseks;
- b) sellele märgitakse heakskiiduga antavad õigused.

4. Lendurite koolitamiseks kasutataval õhusõidukit jälgendaval seadmel peab olema sertifikaat, mis väljastatakse, kui on tõendatud selle vastavus eeskirjadele, mis on kehtestatud sellekohaste oluliste nõuete täitmise tagamiseks.

5. Lendurite koolituse või nende pädevuse või tervisliku seisundi hindamise eest vastutaval isikul peab olema sellekohane tunnistus:

- a) tunnistus väljastatakse, kui on tõendatud, et taotleja vastab eeskirjadele, mis on kehtestatud sellekohaste oluliste nõuete täitmise tagamiseks;
- b) tunnistusele märgitakse sellega antavad õigused.

6. Komisjon võtab artikli 54 lõikes 3 sätestatud korra kohaselt vastu käesoleva artikli rakenduseeskirjad, sätestades eelkõige:

- a) lendurite litsentside ja arstitõendite erinevad kategooriad eri liiki tegevuste sooritamiseks;

- b) tingimused litsentside, litsentside kategooriate, arstitõendite, organisatsioonide ja hindamisasutuste heakskiitude ja töötajate sertifikaatide väljastamiseks, jätkamiseks, parandamiseks, piiramiseks, peatamiseks või kehtetuks tunnistamiseks;
- c) litsentside, litsentside kategooriate, arstitõendite, organisatsioonide heakskiitude ja töötajate sertifikaatide omanike õigused ja kohustused.

7. Lõikes 6 nimetatud rakenduseeskirjade kehtestamisel kannab komisjon eelkõige hoolt, et need:

- a) kajastaksid lennumeeskondade koolituse hetkeseisu ja parimat tava;
- b) võimaldaksid viivitamata reageerida õnnetusjuhtumite ja tõsiste vahejuhtumite väljaselgitatud põhjustele.”

5. Lisatakse järgmine artikkel 7 bis:

*“Artikkel 7 bis*

### **Lennundustegevused**

1. Artikli 4 lõike 1 punktides b, c ja d osutatud õhusõidukite kasutamine peab olema kooskõlas IV lisas sätestatud oluliste nõuetega.

2. Ärilennundustegevuses tegevad ettevõtjad peavad tõendama oma võimet ja vahendeid oma õigustega kaasnevate kohustuste täitmiseks;

- a) neid võimeid ja vahendeid tunnustatakse sertifikaadi väljastamisega;
- b) sertifikaadis sätestatakse ettevõtjale antavad õigused ja lennundustegevuse ulatus;
- c) artikli 4 lõike 1 punktis d osutatud õhusõidukite kasutamisega seotud ettevõtjate puhul võib käesoleva lõike nõude täitmiseks aktsepteerida kolmanda riigi poolt või nimel väljastatud sertifikaate.

3. Keeruka mootoriga õhusõidukitega mitteärilises lennundustegevuses tegevad ettevõtjad deklareerivad oma võimet ja vahendeid õhusõiduki kasutamisega seotud kohustuste täitmiseks.

4. Komisjon võtab artikli 54 lõikes 3 sätestatud korra kohaselt vastu käesoleva artikli rakenduseeskirjad, sätestades eelkõige:

- a) õhusõidukite kasutamise tingimused vastavalt IV lisas sätestatud olulistele nõuetele;
- b) tingimused lõikes 2 osutatud ettevõtja sertifikaadi väljastamiseks, jätkamiseks, parandamiseks, piiramiseks, peatamiseks või kehtetuks tunnistamiseks;
- c) ettevõtjate ja sertifikaatide omanike õigused ja kohustused.

5. Lõikes 4 nimetatud rakenduseeskirjade kehtestamisel kannab komisjon eelkõige hoolt, et need:

- a) kajastaksid lennundusvaldkonna hetkeseisu ja parimat tava;



- b) võtaksid arvesse kogu maailma kogemusi õhusõidukite kasutamisel ning teaduse ja tehnika edusamme;
- c) võimaldaksid viivitamata reageerida õnnetusjuhtumite ja tõsiste vahejuhtumite väljaselgitatud põhjustele;
- d) ei kehtestaks artikli 4 lõike 1 punktides c ja d osutatud õhusõidukitele nõudeid, mis ei oleks kooskõlas liikmesriikide Rahvusvahelise Tsiviillennundusorganisatsiooniga (ICAO) seotud kohustustega.”

6. Lisatakse järgmine artikkel 7 ter:

*“Artikkel 7 ter*

#### **Pardamehaanikud**

Komisjon esitab niipea kui võimalik Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepanekud pardamehaanikute litsentseerimise põhimõtete, kohaldatavuse ja oluliste nõuete kohta.”

7. Lisatakse järgmine artikkel 7 quater:

*“Artikkel 7 quater*

#### **Kollektiivne järelevalve**

1. Liikmesriigid ja amet tagavad koostöös teabe kogumise, sealhulgas lennukitrepi kontrollimise teel, ja jagamise käesoleva määruse sätete ja selle rakenduseeskirjade tegeliku rakendamise kohta.

2. Komisjon võtab artikli 54 lõikes 3 sätestatud korra kohaselt vastu käesoleva artikli rakenduseeskirjad, sätestades eelkõige:

- a) teabe kogumise ja vahetamise tingimused;
- b) lennukitreppide kontrollimise tingimused;
- c) tingimused, mille korral käesolevale määrusele ja selle rakenduseeskirjadele mitte vastavad õhusõidukid saavad lendamiskeelu.”

8. Artikli 8 lõige 2 asendatakse järgmisega:

“2. Kuni artikli 5 lõikes 4, artikli 7 lõikes 5 ja artikli 7 bis lõikes 3 osutatud rakenduseeskirjade vastuvõtmiseni ja ilma et see piiraks artikli 57 lõike 2 rakendamist, võib sertifikaate, mida ei saa väljastada kooskõlas käesoleva määrusega, väljastada kohaldatavate siseriiklike eeskirjade alusel.”

9. Artiklit 10 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 5 asendatakse järgmisega:

“5. Kui artiklite 5, 6, 7 ja 7 bis rakenduseeskirjade kohaldamisega samaväärsel tasemel kaitset on võimalik saavutada muude vahenditega, võivad liikmesriigid kodakondsuse põhjal diskrimineerimata anda heakskiidu erandina neist rakenduseeskirjadest. Sellistel juhtudel teatab asjaomane liikmesriik

komisjonile oma kavatsusest anda selline heakskiit ja põhjendab vajadust asjakohasest eeskirjast erandit teha ning esitab tingimused, mis on kehtestatud samaväärsel tasemel kaitse saavutamise tagamiseks.”

b) lisatakse uus lõige 7:

“7. Amet võib teha erandeid ja anda heakskiite ka lõigete 3 ja 5 kohaselt pädeva asutusena tegutsedes. Sellisel juhul teavitab amet liikmesriike ja komisjoni ja teeb artikli 54 lõikes 3 osutatud korra kohaselt lõigetes 4 ja 6 osutatud otsuse.”

10. Lisatakse järgmine artikkel 11 bis:

*“Artikkel 11bis*

### **Ohutusalase teabe kaitse**

1. Kui füüsiline isik on esitanud vabatahtlikult artiklis 11 osutatud teavet, disidentifitseeritakse selle teabe allikas.

2. Ilma et see piiraks kriminaalõiguse sätete kohaldamist, hoiduvad liikmesriigid menetluse alustamisest ettekavatsematute või tahtmatute seaduserikkumiste suhtes, millest on neile teatatud ainult käesoleva määruse ja selle rakenduseeskirjade kohaldamise tõttu, välja arvatud raske hooletuse korral.

3. Liikmesriigid tagavad oma siseriiklike õigusaktide ja tavadega määratletud korra kohaselt, et nende töötajate suhtes, kes esitavad teavet käesoleva määruse ja selle rakenduseeskirjade kohaldamise tõttu, ei kohalda tööandja mingeid piiranguid, välja arvatud raske hooletuse korral.”

11. Artikli 13 punkt c asendatakse järgmisega:

“c) võtab vastu artiklite 15, 15 bis, 15 ter, 45 ja 46 täitmiseks vajalikke otsuseid.”

12. Artiklit 15 muudetakse järgmiselt:

a) lõike 1 esimene lause asendatakse järgmisega:

“Artikli 4 lõike 1 punktides a ja b nimetatud toodete, osade ja seadmete puhul teostab amet vajaduse korral ning vastavalt Chicago konventsiooni või selle lisade sätetele liikmesriikide nimel konstrueerimis-, tootja- või registreerimisriigi funktsioone ja ülesandeid, mis on seotud konstruktsioonitüübi heakskiitmisega. Selleks teeb ta eelkõige järgmist:”

b) lõikele 1 lisatakse järgmised punktid k ja l:

“k) kehtestab nõuetekohased piirangud igale õhusõidukile, mille ühekordseks lennuks taotletakse lennuluba;

l) väljastab õhusõidukitele lennulube, kui neid vajatakse lendude seeria teostamiseks.”

c) lisatakse uus lõige 3:

“3. Artikli 4 lõike 1 punktis b osutatud õhusõidukite puhul määratleb amet sobivad koolitusnõuded kategooriate märkimiseks toodete, osade või seadmete hooldusjärgse väljastamise eest vastutava personali sertifikaatidele.”

13. Lisatakse järgmine artikkel 15 bis:

*“Artikkel 15 bis*

**Personali sertifitseerimine**

1. Artikli 4 lõike 1 punktides a, b ja c osutatud õhusõidukite puhul määratleb amet sobivad koolitusnõuded kategooriate väljastamiseks nende kasutamiseks.

2. Artikli 4 lõikes 2 osutatud personali ja organisatsioonide suhtes täidab amet järgmisi ülesandeid:

- a) viib läbi ise või siseriiklike lennundusasutuste või pädevate asutuste kaudu nende organisatsioonide ja hindamisasutuste inspekteerimisi ja auditeid, mida ta sertifitseerib;
- b) väljastab ja uuendab sertifikaate:
  - i) liikmesriikide territooriumil asuvatel personalikoolitusorganisatsioonidel ja lennundusmeditsiinikeskustel, kui asjaomane liikmesriik seda taotleb; või
  - ii) väljaspool liikmesriikide territooriumi asuvatel personalikoolitusorganisatsioonidel ja lennundusmeditsiinikeskustel;
  - iii) hindamisasutustel, kes seda taotleavad.
- c) parandab, piirab, peatab või tunnistab kehtetuks asjaomase organisatsiooni sertifikaadi, kui tingimused, mille alusel see väljastati, ei ole enam täidetud, või kui sertifikaati omav juriidiline või füüsiline isik ei täida enam talle käesoleva määruse või selle rakenduseeskirjadega pandud kohustusi.

3. Õhusõidukit jäljendavate seadmete suhtes täidab amet järgmisi ülesandeid:

- a) teostab ise või siseriiklike lennundusasutuste või pädevate asutuste kaudu nende seadmete tehnilist kontrolli, mida ta sertifitseerib;
- b) väljastab ja uuendab sertifikaate:
  - i) liikmesriikide territooriumidel asuvatel õhusõidukit jäljendavatel seadmetel, kui asjaomane liikmesriik seda taotleb; või
  - ii) ameti poolt sertifitseeritud või väljaspool liikmesriikide territooriumi asuvate koolitusorganisatsioonide poolt kasutatavatel õhusõidukit jäljendavatel seadmetel;
- c) parandab, piirab, peatab või tunnistab kehtetuks sertifikaadi, kui tingimused, mille alusel see väljastati, ei ole enam täidetud, või kui sertifikaati omav juriidiline või

füüsiline isik ei täida enam talle käesoleva määruse või selle rakenduseeskirjadega pandud kohustusi.”

14. Lisatakse järgmine Artikkel 15 ter:

*“Artikkel 15 ter*

### **Lennud**

1. Artikli 4 lõike 1 punktides a ja b osutatud õhusõidukite puhul määratleb amet vajaduse korral seadmete minimaalse koondnimekirja, milles sisalduvad igat liiki õhusõidukite puhul nõutavad seadmed, mis võivad olla ajutiselt aktiveerimata, kuid peavad säilitama vastuvõetava ohutusetaseme.

2. Ärilennundustegevuses tegevate ettevõtjate suhtes täidab amet järgmisi ülesandeid:

- a) teostab ise või siseriiklike lennundusasutuste või pädevate asutuste kaudu nende ettevõtjate inspekteerimisi ja auditeid, mida ta sertifitseerib;
- b) väljastab ja uuendab sertifikaate:
  - i) liikmesriikide territooriumil asuvatel ettevõtjatel, kui asjaomane liikmesriik seda taotleb; või
  - ii) väljaspool liikmesriikide territooriumi asuvatel ettevõtjatel;
- c) parandab, piirab, peatab või tunnistab kehtetuks ettevõtja sertifikaadi, kui tingimused, mille alusel see väljastati, ei ole enam täidetud, või kui asjaomane organisatsioon ei täida enam talle käesoleva määruse või selle rakenduseeskirjadega pandud kohustusi.

3. Amet võib lennuohutuse huvides eridirektiiviga lennundustegevuse keelata, piirata seda või allutada selle teatavatele tingimustele.

4. Seoses lennuaja piiramisega täidab amet järgmisi ülesandeid:

- a) kehtestab ja teeb teatavaks kohaldatavad sertifitseerimismõõded olulistele nõuetele vastavuse tagamiseks;
- b) kiidab heaks ettevõtjate individuaalsed lennuaja spetsifikatsiooniskeemid, kui neid skeeme ei saa heaks kiita kohaldatavate sertifitseerimismõõde alusel.”

15. Artikli 29 lõike 3 punkt a asendatakse järgmisega:

“a) ameti meetmete heakskiitmine, nagu need on määratletud artiklitega 13, 15, 15 bis ja 15 ter käesoleva määruse, selle rakenduseeskirjade ja kehtivate õigusaktidega seatud piirides;”

16. Artikli 35 lõige 1 asendatakse järgmisega:

“1. Kaebuse võib esitada ameti nende otsuste peale, mis on tehtud artikli 15, 15 bis, 15 ter, 46 või 53 alusel.”

17. Artikli 46 lõike 1 esimene lause asendatakse järgmisega:

“1. Artiklite 15, 15 bis ja 15 ter kohaldamiseks võib amet ise teostada või volitada siseriiklikke lennuameteid või kvalifitseeritud üksusi teostama igasugust vajalikku ettevõtjate uurimist. Uurimine viiakse läbi kooskõlas selle liikmesriigi õigusnormidega, kus uurimist tuleb toimetada. Selleks on käesoleva määruse alusel volitatud isikutel õigus:”

18. Artiklile 57 lisatakse järgmine lõige 3:

“3. Direktiiv 2004/36/EÜ tunnistatakse kehtetuks alates ....”

19. Artikli 58 teine lõik asendatakse järgmisega:

“Artikleid 5 ja 6, 7, 7 bis, 7 ter ja 7 quater kohaldatakse alates rakenduseeskirjades nimetatud kuupäevadest.”

#### *Artikkel 2*

Käesoleva määruse I lisaga muudetakse määruse (EÜ) nr 1592/2002 II lisa.

#### *Artikkel 3*

Määrusele (EÜ) nr 1592/2002 lisatakse käesoleva määruse II lisa teksti põhjal uus III lisa.

#### *Artikkel 4*

Määrusele (EÜ) nr 1592/2002 lisatakse käesoleva määruse III lisa teksti põhjal uus IV lisa.

#### *Artikkel 5*

#### **Jõustumine**

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist Euroopa Liidu Teatajas.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, XX XX XXX

*Euroopa Parlamendi nimel  
eesistuja*

*Nõukogu nimel  
eesistuja*

*I lisa*

*“II lisa*

#### **Artikli 4 lõikes 4 osutatud õhusõidukid**

Artikli 4 lõikeid 1, 2 ja 3 ei kohaldata õhusõidukite suhtes, mis kuuluvad ühte järgmistest käesolevas lisas sätestatud kategooriatest:

a) ajaloolised õhusõidukid, mis vastavad järgmistele tingimustele:

i) mittekeerukad õhusõidukid, mille:

- algne projekt kehtestati enne 01.01.1955 ja
- tootmine on lõpetatud enne 01.01.1975.

või

ii) olulise ajaloolise väärtusega õhusõidukid, mis on seotud:

- osavõtuga märkimisväärsest ajaloosündmusest; või
- olulise sammuga lennunduse arengus; või
- liikmesriigi relvajõududes täidetud olulise rolliga;

b) õhusõidukid, mis on projekteeritud või ümber ehitatud spetsiaalselt uurimis-, katse- või teaduseesmärkidel ning mida tõenäoliselt valmistatakse väga piiratud arvu;

c) õhusõidukid, millest vähemalt 51% on ehitatud amatööri või amatööride mittetulundusühenduse poolt enda tarbeks ning mis tahes ärilise eesmärgita;

d) õhusõidukid, mida on kasutatud sõjaliseks otstarbeks, välja arvatud, kui amet on seda tüüpi õhusõiduki standardprojekti vastu võtnud;

e) kuni kahekohalised lennukid, helikopterid ja jõuallikaga langevarjud, mille maksimaalne liikmesriikides registreeritud stardimass on kuni:

i) 300 kg ühekohalise maale maanduva lennuki või helikopteri puhul; või

ii) 450 kg kahekohalise maale maanduva lennuki või helikopteri puhul; või

iii) 330 kg ühekohalise amfiiblennuki või vesilennuki või helikopteri puhul; või

iv) 495 kg kahekohalise amfiiblennuki või vesilennuki või helikopteri puhul, tingimusel et nii vesilennuki või helikopteri kui maale maanduva lennuki või helikopterina kasutamisel jääb maksimaalne stardimass alla mõlema vastava ettenähtud piiri;

v) 472,5 kg kahekohalise maale maanduva lennuki puhul, mis on varustatud lennuki kerele paigaldatud täieliku päästelangevarjusüsteemiga;

vi) 315 kg ühekohalise maale maanduva lennuki puhul, mis on varustatud lennuki kerele paigaldatud täieliku päästelangevarjusüsteemiga;

ning lennukid, mille varisemiskiirus või statsionaarse lennu minimaalne kiirus maandumisel ei ületa 35 sõlme kalibreeritud lennukiirust;

f) ühe- ja kahekojalised tiiviklennukid maksimaalse stardimassiga mitte üle 560 kg;

g) purilennukid, sh jalgade jõul õhku lennutatavad, mille tühimag ei ületa ühekojalise puhul 80 kg ja kahekojalise puhul 100 kg;

h) eespool esitatud punktide a või d tingimustele vastavate õhusõidukite koopiad, mis sarnanevad konstruktsioonilt algse õhusõidukiga;

i) mehitamata õhusõidukid, mille töömäss on kuni 150 kg;

j) kõik muud õhusõidukid, mille maksimaalne tühimag koos kütusega on kuni 70 kg.”

**Olulised nõuded lendurite litsentseerimisele**

1. Koolitus
  - 1.a. Üldine
    - 1.a.1. Õhusõidukit juhtiv isik peab olema hariduselt, füüsiliselt ja vaimselt piisavalt küps, et omandada, alal hoida ja näidata asjakohaseid teoreetilisi teadmisi ja praktilisi oskusi.
  - 1.b. Teoreetilised teadmised
    - 1.b.1. Lendur peab omandama õhusõidukil rakendatavatele funktsioonidele ja tegevuse liigiga kaasnevatele riskile vastava teadmiste taseme ja seda alal hoidma. Need teadmised peavad hõlmama vähemalt järgmist:
      - i) lennundusõigus;
      - ii) üldteadmised õhusõidukitest;
      - iii) õhusõiduki kategooriaga seotud tehnilised küsimused;
      - iv) lennutehnilised võimalused ja planeerimine;
      - v) inimeste võimed ja neist tulenevad piirangud;
      - vi) meteoroloogia;
      - vii) navigatsioon;
      - viii) tegevuskord, sealhulgas ressursside haldamine;
      - ix) lennupõhimõtted; ja
      - x) side.
  - 1.c. Teoreetiliste teadmiste demonstreerimine ja alalhoidmine
    - 1.c.1. Teoreetiliste teadmiste omandamist ja alalhoidmist tuleb näidata pideva hindamise käigus koolituse ajal ja vajaduse korral eksamitel.
    - 1.c.2. Teoreetiliste teadmiste alal tuleb alal hoida piisavat pädevusetaset. Vastavust tuleb näidata regulaarsete hindamiste, eksamite, testide või kontrollimiste käigus. Eksamite, testide või kontrollimiste sagedus peab vastama tegevusega kaasneva riski tasemele.
  - 1.d. Praktilised oskused
    - 1.d.1. Lendur peab omandama õhusõidukil rakendatavatele funktsioonidele vastava praktiliste oskuste taseme ja seda alal hoidma. Need oskused peavad vastama tegevuse liigiga kaasnevate riskide tasemele ja hõlmama olenevalt õhusõidukil rakendatavatest funktsioonidest järgmisi:



- i) tegevused enne lendu ja lennu ajal, sealhulgas õhusõiduki jõudluse, massi ja tasakaalu kindlaksmääramine, õhusõiduki kontrollimine ja teenindamine, kütuse planeerimine, ilma hindamine, marsruudi planeerimine, õhuruumi piirangud ja vaba raja olemasolu;
- ii) lennuvälja ja liikluskorralduse toimingud;
- iii) ettevaatusabinõud ja kord kokkupõrgete vältimiseks;
- iv) õhusõiduki kontroll välise visuaalse vaatluse põhjal;
- v) lennumanöövrid, sealhulgas kriitilistes olukordades, ja nendega seotud tehniliselt teostatavad "ümberpööramismanöövrid";
- vi) tavalised ja vastutuult õhkuõusmised ja maandumised;
- vii) lendamine ainult instrumentide abil vastavalt tegevuse liigile;
- viii) töökord, sealhulgas meeskonna oskused ja ressursside juhtimine vastavalt lennu liigile ja ühe või mitme meeskonnaga lendudel;
- ix) navigatsioon ja õhueskirjade ja nendega seotud korra rakendamine, kasutades vajaduse korral visuaalset vaatlust või navigatsioonivahendeid;
- x) tegutsemine ebatavalises ja hädaolukorras, sealhulgas õhusõiduki seadmete häirete simulatsioonid;
- xi) lennuliiklusteenistuste ja sidepidamiskorra järgimine;
- xii) õhusõiduki tüübi või klassi eriaspektid; ja
- xiii) praktiliste oskuste alane täiendkoolitus, mida võidakse vajada konkreetsete tegevustega kaasnevate riskide leevendamiseks.

#### 1.e. Praktiliste oskuste tõendamine ja alalhoidmine

##### 1.e.1. Lendur peab näitama oma võimet sooritada protseduure ja manöövreid pädevusega, mis vastab õhusõidukil rakendatavatele funktsioonidele, järgmistel viisidel:

- i) õhusõiduki juhtimine selle võimete piires;
- ii) kõigi manöövrite läbiviimine osavalt ja täpselt;
- iii) hea otsustusvõime ja piloteerimiskogemuste rakendamine;
- iv) lennundusalaste teadmiste rakendamine; ja
- v) kontrolli säilitamine õhusõiduki üle igal ajal, et tagada protseduuri või manöövri edukas lõpuleviimine.

##### 1.e.2. Praktilistes oskustes tuleb säilitada piisav pädevusetase. Vastavust tuleb näidata regulaarsete hindamiste, eksamite, testide või kontrollimiste käigus. Eksamite, testide või kontrollimiste sagedus peab vastama tegevusega kaasneva riski tasemele.

## 1.f. Keeleoskus

Välja arvatud, kui sellest tulenevat ohutuseriski saab leevendada muul viisil, peab lendur olema näidanud oma inglise keele oskust, sealhulgas:

- i) võimet aru saada ilmateate dokumentidest;
- ii) lennumarsruutide, väljumis- ja saabumiskaartide ja nendega seotud lennundusteabe dokumentide kasutamist; ja
- iii) võimet suhelda teiste lennumeeskondade ja aeronavigatsiooniteenistustega inglise keeles lennu kõigil etappidel, sealhulgas lennu ettevalmistamisel.

## 1.g. Õhusõidukit jäljendavad seadmed

Kui koolituseks või praktilise oskuse omandamise või alalhoidmise näitamiseks kasutatakse õhusõidukit jäljendavat seadet, peab olema tõendatud selle seadme võime saavutada vajalikku sooritusetaset sellealase konkreetse ülesande täitmisel. Konfiguratsiooni imitatsioon, käsitsemisomadused, õhusõiduki jõudlus ja süsteemide käitumine peavad nimelt õhusõidukit piisavalt esindama.

## 1.h. Koolituskursus

1.h.1. Koolitus peab toimuma koolituskursuse vormis.

1.h.2. Koolituskursus peab vastama järgmistele tingimustele:

- i) igat liiki kursusele tuleb välja töötada ainekava; ja
- ii) koolituskursus peab koosnema teoreetiliste teadmiste ja vajaduse korral praktiliste oskuste (sealhulgas treening õhusõidukit jäljendaval seadmel) õpetamisest.

## 1.i. Instruktorid

1.i.1. Teoreetiline õpe.

Teoreetilist õpet annavad vastava kvalifikatsiooniga instruktorid, kes peavad:

- i) omama vajalikke teadmisi õpetatavast aineist; ja
- ii) olema võimelised rakendama sobivaid õpetamismeetodeid.

1.i.2. Lennuõpetus ja treening õhusõidukit jäljendaval seadmel.

Lennuõpetust ja treeningut õhusõidukit jäljendaval seadmel peavad läbi viima piisava kvalifikatsiooniga instruktorid, kes:

- i) omavad läbiviidavale õppele vastavaid teoreetilisi teadmisi ja kogemusi;
- ii) on võimelised kasutama sobivaid õpetamismeetodeid;
- iii) on õpetatavate lennumanöövrite ja protseduuride õpetamise meetodeid praktikas rakendanud;

- iv) on näidanud võimet õpetada aineid, millel lennuõpet läbi viiakse, kaasa arvatud lennueelne, lennujärgne ja maapealne õpe; ja
- v) saavad regulaarselt täiendõpet õpetamise taseme alalhoidmiseks.

Lennuinstruktoritel peab olema ka õigus tegutseda selle õhusõiduki kaptenina, millel õpetamine toimub, välja arvatud uut tüüpi õhusõidukite õpetamisel.

## 1.j. Eksamineerijad

### 1.j.1. Lendurite pädevuse eest vastutavad isikud peavad:

- i) vastama või olema vastanud lennuinstruktoritele esitatavatele nõuetele;
- ii) olema võimelised hindama lendurite suutlikkust ja läbi viima lendude teste ja kontrollimisi.

## 2. Koolitusorganisatsioonid

### 2.a. Nõuded koolitusorganisatsioonidele

#### 2.a.1. Lendurite koolitust pakkuv koolitusorganisatsioon peab vastama järgmistele nõuetele:

- i) omama kõiki nende tegevusega kaasnevate ülesannete ulatusele vastavaid vahendeid. Nende vahendite hulka kuuluvad muu hulgas: rajatised, personal, seadmed, riistad ja materjalid, ülesandeid, kohustusi ja korda käsitlevad dokumendid, ligipääs asjakohastele andmetele ja registreerimine;
- ii) rakendama ja käigus hoidma ohutusega ja koolituse tasemega seotud haldussüsteemi ning võtma eesmärgiks selle süsteemi pideva täiustamise; ja
- iii) seadma vajaduse korral sisse sidemed teiste asjaomaste organisatsioonidega eelnimetatud nõuete jätkuva täitmise tagamiseks.

## 3. Tervislik seisund

### 3.a. Tervisenõuded

#### 3.a.1. Kõik lendurid peavad perioodiliselt näitama oma piisavat tervislikku seisundit oma funktsioonide rahuldavaks täitmiseks, võttes arvesse tegevuse liiki. Nõuetele vastavust näitab lennumeditsiini parimal taval põhinev nõuetekohane hindamine, võttes arvesse tegevuse liiki ja võimalikku vanusest tulenevat vaimse ja füüsilise seisundi halvenemist.

Piisav tervislik seisund, mis koosneb füüsilisest ja vaimsest seisundist, eeldab, et lenduril ei ole haigust ega puuet, mille tõttu ta ei ole võimeline:

- i) sooritama õhusõiduki juhtimiseks vajalikke ülesandeid; või
- ii) täitma igal ajal talle pandud kohustusi; või
- iii) tajuma õigesti oma ümbruskonda.

3.a.2. Kui piisavat tervislikku seisundit ei ole võimalik täielikult näidata, võib rakendada samaväärset lennuohutust tagavaid leevendavaid meetmeid.

3.b. Lennundusmeditsiinalase läbivaatuse tegijad

3.b.1 Lennundusmeditsiinalase läbivaatuse tegija peab:

- i) omama meditsiinalast kvalifikatsiooni ja litsentsi;
- ii) olema läbinud lennundusmeditsiinalase koolituse ja regulaarsed lennundusmeditsiinalased täienduskoolitused hindamistaseme alalhoidmise tagamiseks;
- iii) olema omandanud praktilisi teadmisi ja kogemusi tingimustest, milles lendurid oma ülesandeid täidavad.

3.c Lennundusmeditsiini keskused

3.c.1 Lennundusmeditsiini keskused peavad vastama järgmistele tingimustele:

- i) omama kõiki nende tegevusega kaasnevate ülesannete ulatusele vastavaid vahendeid. Nende vahendite hulka kuuluvad muu hulgas: rajatised, personal, seadmed, riistad ja materjalid, ülesandeid, kohustusi ja korda käsitlevad dokumendid, ligipääs asjakohastele andmetele ja registreerimine;
- ii) rakendama ja käigus hoidma ohutusega ja koolituse tasemega seotud haldussüsteemi ning võtma eesmärgiks selle süsteemi pideva täiustamise; ja
- iii) seadma vajaduse korral sisse sidemed teiste asjaomaste organisatsioonidega eelnimetatud nõuete jätkuva täitmise tagamiseks.”

### III lisa

### “IV lisa

## Olulised nõuded lennundustegevusele

1. Üldine
  - 1.a. Lendu tohib sooritada vaid sel juhul, kui meeskonnaliikmed ja vajaduse korral ka kõik teised lennu ettevalmistamise ja sooritamisega seotud töötajad tunnevad nende kohustuste täitmisega seotud ja läbitavate piirkondade, kasutatavate lennuväljade ja nendega seotud aeronavigatsioonivahendite suhtes ette nähtud kohaldatavaid seadusi, eeskirju ja korda.
  - 1.b. Lend tuleb sooritada lennukäsiraamatus või, kui see on nõutav, tegevuskäsiraamatus lennu ettevalmistamiseks ja ette nähtud töökorra kohaselt. Selle hõlbustamiseks peab õhusõiduki kasutamisel kõigil etappidel olema lennumeeskonnale kasutamiseks tavalistes, ebatavalistes ja hädaolukorra tingimustes ja olukordades kättesaadav kohaldatav kontroll-loendite süsteem. Igaks võimalikuks ettenähtavaks hädaolukorraks tuleb kehtestada vastav kord.
  - 1.c. Enne iga lennu tuleb määratleda iga meeskonnaliikme ülesanded ja kohustused. Kapten vastutab õhusõiduki kasutamise ja ohutuse ning kõigi meeskonnaliikmete, reisijate ja pardal oleva lasti ohutuse eest.
  - 1.d. Õhusõidukis ei tohi vedada artikleid ega aineid, mis võivad oluliselt ohustada tervist, ohutust, vara või keskkonda, näiteks ohtlikke kaupu, relvi või laskemoona, välja arvatud, kui sellega seotud riskide leevendamiseks kohaldatakse spetsiaalset ohutuskorda ja -juhiseid.
  - 1.e. Iga lennu kohta säilitatakse kõik vajalikud andmed, dokumendid, sissekanded ja teave punktis 2.c sätestatud tingimuste täitmiseks ning need peavad olema kättesaadavad minimaalse nõutava ajavahemiku jooksul, mis oleneb tegevuse liigist.
2. Lennu ettevalmistamine
  - 2.a. Lendu tohib alustada alles siis, kui kõigi kättesaadavate mõistlike vahenditega on kindlaks määratud, et kõik järgmised tingimused on täidetud:
    - 2.a.1. Lennu sooritamiseks on olemas lennuks ja õhusõiduki ohutuks kasutamiseks otseselt nõutavad piisavad vahendid, sealhulgas side- ja navigatsioonivahendid, võttes arvesse kättesaadavat aeronavigatsioonialase teabe teenistuse (AIS) dokumentatsiooni.
    - 2.a.2. Meeskond peab tundma asjakohaste hädaolukorra vahendite asukohta ja kasutamist ja reisijaid peab olema neist teavitatud. Meeskonnale ja reisijatele antakse piisavalt eriteavet hädaolukorras tegutsemise korra ja salongi ohutusvahendite kasutamise kohta.
    - 2.a.3. Kapten peab veenduma, et:
      - i) õhusõiduk on vastavalt punktile 6 lennukõlbulik;

- ii) õhusõiduk on nõuetekohaselt registreeritud, kui see on nõutav, ning et lennuki pardal on vastavad sellekohased sertifikaadid;
  - iii) õhusõidukisse on paigaldatud ja aktiveeritud selle lennu sooritamiseks nõutavad punktis 5 ette nähtud instrumendid ja vahendid, kui õhusõidukit ei ole kohaldatava seadmete minimaalse nimekirja või samaväärse dokumendiga sellest nõudest vabastatud;
  - iv) õhusõiduki mass ja raskuskese võimaldavad sooritada lennu lennukõlblikkuse dokumentatsioonis ette nähtud piirides;
  - v) kogu käsipagas, registreeritud pagas ja last on nõuetekohaselt laaditud ja kinnitatud; ja
  - vi) lennu ajal ei ületata kordagi punktis 4 sätestatud õhusõiduki tegevuspiiranguid.
- 2.a.4. Lennumeeskonnale peab olema kättesaadav teave väljumise, sihtkoha ja vajaduse korral alternatiivsete lennuväljade meteoroloogiliste tingimuste, samuti marsruudi kestel esinevate tingimuste kohta. Erilist tähelepanu tuleb pöörata potentsiaalselt ohtlikele atmosfääritingimustele.
- 2.a.5. Kui lennatakse teadaolevalt või eeldatavalt jäätumistingimustesse, peab õhusõiduk olema neis tingimustes ohutult kasutamiseks sertifitseeritud, varustatud ja/või töödeldud.
- 2.a.6. Visuaallennureeglitel põhineva lennu puhul peavad lennumarsruudil olema sellised meteoroloogilised tingimused, mis võimaldaksid neid lennureegleid täita. Instrumentaallennureeglitel põhineva lennu puhul tuleb valida sihtkoht ja vajaduse korral alternatiivne lennuväli või alternatiivsed lennuväljad, kuhu õhusõiduk saaks maanduda, võttes arvesse eelkõige prognoositavaid meteoroloogilisi tingimusi, aeronavigatsiooniseadmete olemasolu, maapealsete rajatiste olemasolu ja sihtkoha ja/või alternatiivse lennuvälja asukohariigi poolt heakskiidetud instrumentaallennureegleid.
- 2.a.7 Kavatsitava lennu ohutu lõpuleviimise tagamiseks peab pardal olema piisavalt kütust ja õli, võttes arvesse meteoroloogilisi tingimusi, õhusõiduki jõudlust mõjutavaid elemente ja võimaliku eeldatavaid viivitusi lennu ajal. Peale selle peab ettenägematuteks olukordadeks olema pardal kütusevaru. Kui see on kohane, tuleb kehtestada kord kütuse haldamiseks lennu ajal.
3. Lennuoperatsioonid
- 3.a. Lennuoperatsioonide osas peavad olema täidetud kõik järgmised tingimused:
- 3.a.1. Olenevalt õhusõiduki tüübist, peavad kõik meeskonnaliikmed istuma ohutuse mõttes õhkutõusmise ja maandumise ajal ja igal ajal, mil kapten seda vajalikuks peab, oma meeskonnaruumis ja kasutama õhusõiduki tüübile vastavaid ettenähtud kinnitussüsteeme.
- 3.a.2. Kõik lennu ajal tekil valves olevad lennumeeskonna liikmed peavad olema lennu ajal oma kohal ja jääma sinna kinnitatud turvavööga, välja arvatud liikudes füsioloogiliste või tööga seotud vajaduste tõttu.

- 3.a.3. Olenevalt õhusõiduki tüübist peab kapten tagama, et kõik reisijad oleksid enne õhkutõusmist ja maandumist, ruleerimise ajal ja igal ajal, mil kapten seda vajalikuks peab, istekohal või magamisasemel, turvavöö nõuetekohaselt kinnitatud.
- 3.a.4. Lend tuleb sooritada selliselt, et lennu kõigil etappidel püsiks nõuetekohane vahe teiste õhusõidukitega ning piisav kaugus takistustest. See vahe peab olema vähemalt kohaldatavate õhueskirjadega nõutav vahe.
- 3.a.5. Lendu tohib jätkata vaid sel juhul, kui teadaolevad tingimused püsivad vähemalt samaväärsed punktis 2 sätestatud tingimustega. Peale selle ei tohi instrumentaallennureeglitel põhineva lennu puhul jätkata lennuväljale lähenemist allpool teatavat ettenähtud kõrgust või teatavast asukohast kaugemale, kui ettenähtud nähtavustingimused ei ole täidetud.
- 3.a.6. Hädaolukorras peab kapten tagama, et kõiki reisijaid oleks asjaoludele vastavas hädaolukorras tegutsemiseks instrueeritud.
- 3.a.7. Kapten peab võtma kõiki vajalikke meetmeid reisijate häiriva käitumise poolt lennule avalduva mõju minimeerimiseks.
- 3.a.8. Õhusõidukit tohib ruleerida lennuvälja liikumisalal ja selle rootorit tohib sisse lülitada ainult sel juhul, kui juhtseadmeid reguleerib nõuetekohase kvalifikatsiooniga isik.
- 3.a.9. Vajaduse korral järgitakse lennu ajal kohaldatavat kütuse haldamise korda.
4. Õhusõiduki jõudlus ja tegevuspiirangud
- 4.a. Õhusõidukit kasutatakse kooskõlas selle lennukõlblikkusedokumentidega ja kõigi nendega seotud töökordade ja piirangute kohaselt, mis on esitatud selle heakskiidetud lennukäsiraamatus või muudes samaväärsetes dokumentides. Lennukäsiraamat või samaväärsed dokumendid peavad olema meeskonnale kättesaadavad ja neid tuleb iga sõiduki puhul pidevalt uuendada.
- 4.b. Õhusõidukit kasutatakse kooskõlas kohaldatavate keskkonnaalaste dokumentidega.
- 4.c. Lendu tohib alustada või jätkata vaid sel juhul, kui õhusõiduki ettenähtud jõudlus, võttes arvesse kõiki selle jõudluse taset oluliselt mõjutavaid tegureid, võimaldab planeeritud töömassisga sooritada lennu kõiki etappe kohaldatavate vahekauguste/alade ja takistusteni ulatuvate kauguste piires. Õhkutõusmist, marsruudil lendamist ja lähenemist/maandumist mõjutavad eelkõige järgmised jõudluse tegurid:
- i) töökord;
  - ii) lennuvälja rõhkkõrgus merepinnast;
  - iii) temperatuur;
  - iv) tuul;
  - v) õhkutõusmis- või maandumisala kalle ja seisund; ja
  - vi) õhusõiduki kere, jõuseadme või süsteemide seisund, võttes arvesse võimalikku amortiseerumist.

- 4.c.1. Neid tegureid tuleb arvestada otseselt tööparameetritena või kaudselt jõudluseandmete kavandamisel ette nähtud hälbeid või varusid arvestades, olenevalt kasutamise liigist.
5. Instrumendid, andmed ja seadmed
- 5.a. Õhusõiduk peab olema varustatud kõigi kavandatud lennuks vajalike navigatsiooni-, side- ja muude seadmetega, võttes arvesse lennu kõigil etappidel kohaldatavaid õhuliikluseeskirju ja õhueskirju.
- 5.b. Kui see on kohane, peab õhusõiduk olema varustatud kõigi vajalike ohutus-, meditsiini-, evakuatsiooni- ja päästevahenditega, võttes arvesse kasutusala, lennumarsruutide, -kõrguse ja -kestusega seotud riske.
- 5.c. Kõik meeskonna poolt lennu sooritamiseks vajalikud andmed peavad olema uuendatud ja õhusõiduki pardal kättesaadavad, võttes arvesse kohaldatavaid õhuliikluseeskirju, õhueskirju, lennukõrgusi ja tegevusalasid.
6. Lennukõlblikkuse säilitamine
- 6.a. Õhusõidukit tohib kasutada vaid sel juhul, kui:
- i) õhusõiduk on lennukõlblikus seisundis;
  - ii) kavatsetavaks lennuks vajalikud töö- ja päästevahendid on kasutamiskõlblikud;
  - iii) õhusõiduki lennukõlblikkust tõendav dokument on kehtiv; ja
  - iv) õhusõidukile on tehtud selle hooldusprogrammile vastav hooldus.
- 6.b. Õhusõidukile tuleb teha enne igat lendu lennueelne kontroll selle kõlblikkuse kohta kavatsetavaks lennuks.
- 6.c. Hooldusprogramm peab sisaldama eelkõige hooldusülesandeid ja intervale, eriti neid, mis on lennukõlblikkuse säilitamise juhistes kohustuslikena sätestatud.
- 6.d. Õhusõidukit tohib kasutada vaid sel juhul, kui seda on hooldanud ja hooldusjärgselt kasutamiseks väljastanud nende ülesannete täitmiseks kvalifitseeritud isikud või organisatsioonid. Allakirjutatud dokumendis hooldusjärgselt kasutamiseks väljastamise kohta peavad olema esitatud eelkõige teostatud hoolduse põhiandmed.
- 6.e. Kõik õhusõiduki lennukõlblikkust näitavad andmed tuleb säilitada kuni sellekohase teabe asendamiseni uue sama ulatuse ja sama üksikasjaliku teabega, kuid üksikasjalikud hooldusandmed vähemalt ühe aasta jooksul. Õhusõiduki alatiseks kasutamisest kõrvaldamisel kohaldatakse minimaalset ajavahemikku 90 päeva. Õhusõiduki rentimisel tuleb säilitada kõik õhusõiduki lennukõlblikkust näitavad andmed vähemalt rendiperioodi jooksul.
- 6.f. Kõik muudatused ja remondid peavad vastama olulistele lennukõlblikkuse nõuetele. Lennukõlblikkuse nõuetele vastavust tõendavad andmed tuleb säilitada.
7. Meeskonnaliikmed
- 7.a. Meeskonnaliikmete arvu ja koosseisu määramisel tuleb võtta arvesse:



- i) õhusõiduki sertifitseerimispiiranguid, sealhulgas vajaduse korral hädaolukorras evakueerimise asjakohast demonstreerimist;
  - ii) õhusõiduki konfiguratsiooni; ja
  - iii) lennu liiki ja kestust.
- 7.b. Salongitöötajaid:
- i) tuleb regulaarselt koolitada ja kontrollida piisava pädevusetaseme saavutamiseks ja säilitamiseks neile määratud ohutuslaste kohustuste täitmisel; ja
  - ii) neil tuleb perioodiliselt hinnata tervislikku seisundit neile määratud ohutuslaste kohustuste ohutuste täitmiseks. Vastavust tuleb tõendada lennumeditsiini parimal taval põhineva sobiva hindamise teel.
- 7.c. Kaptenil peab olema õigus anda kõiki korraldusi ja võtta kõiki kohaseid meetmeid õhusõiduki töö ja õhusõiduki ja selles olevate isikute ja/või vara ohutuse tagamiseks.
- 7.d. Hädaolukorras, mis seab ohtu õhusõiduki töö ja õhusõiduki ja/või pardal olevate isikute ohutuse, peab kapten võtma meetmeid, mida ta ohutuse huvides vajalikuks peab. Kui selle meetme võtmisega kaasneb kohalike eeskirjade või korra rikkumine, peab kapten sellest viivitamata teavitama asjaomast kohalikku ametiasutust.
- 7.e. Reisijaid või lasti vedaval õhusõidukil ei tohi simuleerida ebatavalisi hädaolukordi.
- 7.f. Meeskonnaliige ei tohi võimaldada väsimusel, väsimuse kuhjumisel, magamatusel, lennusektorite arvul, öisel ajal vms halvendada oma ülesannete täitmist või otsuste tegemist sel määral, et see seaks ohtu lennu ohutuse. Puhkeajad peavad võimaldama meeskonnaliikmetel ületada varasemate töövahetuste mõju ja puhata järgmise lennuvahetuse alguseks hästi välja.
- 7.g. Meeskonnaliige ei tohi täita õhusõiduki pardal määratud ülesandeid psühhoaktiivsete ainete ega alkoholi mõju all või kui ta on võimetu neid täitma vigastuse, väsimuse, ravimite, haiguse vms tõttu.
8. Täiendavad nõuded ärieesmärgilisele lennundusele ja keerukate mootoriga õhusõidukite käitamisele.
- 8.a. Osalemiseks ärilennundustegevuses ja keerukate mootoriga õhusõidukite kasutamiseks peavad olema täidetud järgmised tingimused:
- 8.a.1. ettevõtjal peavad olema otseselt või kaudselt lepingute kaudu lennu mastaabiks ja ulatuseks vajalikud vahendid. Nende vahendite hulka peavad kuuluma vähemalt järgmised: õhusõidukid, tegevuskohad, personal, seadmed, ülesannete, kohustuste ja korra dokumenteerimine, oluliste andmete kättesaadavus ja säilitamine;
  - 8.a.2. ettevõtja peab kasutama ainult nõuetekohase kvalifikatsiooni ja koolitusega personali ning rakendama ja hoidma käigus meeskonnaliikmete ja muu olulise personali koolitus- ja kontrollimisprogramme;

- 8.a.3. ettevõtja peab kehtestama seadmete minimaalse nimekirja või samaväärse dokumendi, võttes arvesse järgmisi asjaolusid:
- i) dokumendis peab olema ette nähtud õhusõiduki kasutamine teatavates tingimustes ja teatavate instrumentide, seadmete või funktsioonidega, mis on lennu algul aktiveerimata;
  - ii) dokument tuleb koostada iga õhusõiduki kohta eraldi, võttes arvesse ettevõtja asjakohaseid kasutamise- ja hooldustingimusi; ja
  - iii) seadmete minimaalne nimekiri peab põhinema seadmete minimaalsel koondnimekirjal, kui see on kättesaadav, ning ei tohi olla seadmete minimaalsest koondnimekirjast piiravam;
- 8.a.4. ettevõtja peab rakendama ja käigus hoidma oma haldussüsteemi, et tagada nende oluliste nõuete täitmine kasutamisel ning võtma eesmärgiks selle süsteemi pideva täiustamise; ja
- 8.a.5. ettevõtja peab kehtestama ja hoidma käigus õnnetusjuhtumite vältimise ja ohutuse programmi, sealhulgas juhtumitest teatamise programmi, mida juhtimissüsteem peab kasutama õhusõiduki kasutamise ohutuse pidevaks täiustamiseks.
- 8.b. Osalemisel ärilennundustegevuses ja keerukate mootoriga õhusõidukite kasutamisel tuleb järgida ettevõtja tegutsemisjuhendit. See juhend peab sisaldama kõigi kasutatavate õhusõidukite kasutamiseks ja nende kasutamisega seotud personali kohustuste täitmiseks vajalikke juhiseid, vajalikku teavet ja korda. Neis tuleb sätestada lennuaja, lennuvahetuste ja puhkeaegade suhtes kohaldatavad piirangud. Tegutsemisjuhend ja selle muudatused peavad vastama heakskiidetud lennukäsiraamatule ja neis tuleb vajaduse korral muudatusi teha.
- 8.c. Ettevõtja peab kehtestama sobiva korra lennuohutusele mõju avaldava reisijate häiriva käitumise tagajärgede minimeerimiseks.
- 8.d. Ettevõtja peab töötama välja ja hoidma käigus õhusõiduki ja lennu liigi suhtes kohandatud turvaprogramme, eelkõige:
- i) lennumeeskonnaruumi turvalisuse tagamise;
  - ii) õhusõiduki läbiotsimise korra kontroll-loendi;
  - iii) koolitusprogrammid;
  - iv) elektroonika- ja arvutisüsteemide kaitse süsteemide tahtliku häirimise ja rikkumise vältimiseks; ja
  - v) ebaseadusliku häirimise juhtumitest teatamine.
- Kui turvameetmed võivad lennuohutust kahjustada, tuleb riske hinnata ja töötada välja sobiv kord ohutusvaldkorra riskide leevendamiseks, kasutades vajaduse korral eriseadmeid.
- 8.e. Ettevõtja peab määrama lennumeeskonna ühe lenduri kapteniks.

- 8.f. Väsimuse tekkimist tuleb ennetada tööaja korraldusega. Lennu või lendude seeria töökorraldusega tuleb reguleerida lennuajad, lennuvahetuste kestus ning vahetuste ja puhkeaegade vaheldumine. Tööaja korralduses kehtestatud piirangutes tuleb arvestada kõiki väsimust põhjustavaid asjakohaseid tegureid, näiteks lennatud sektorite arv, ajavööndite läbimine, magamatus, ööpäevase tsükli häirimine, öötöö, paigutamine, vahetuste aja kumuleerumine teatavatel perioodidel, meeskonnaliikmete vaheline tööjaotus, samuti meeskonna suurendamine.
- 8.g. Punktis 6.a sätestatud ja ka punktides 6.d. ja 6.e. kirjeldatud ülesandeid peab kontrollima lennukõlblikkuse säilimise juhtimise eest vastutav organisatsioon, mis peab vastama lisaks I lisa punkti 3.a nõuetele järgmistele tingimustele:
- i) organisatsioonil peab olema õigus hooldada tema vastutusel olevaid tooteid, osi ja seadmeid või olema sõlmitud leping organisatsiooniga, kellel on õigus neid tooteid, osi ja seadmeid hooldada; ja
  - ii) organisatsioon peab kehtestama organisatsiooni juhendi, milles sisalduvad töötajatele kasutamiseks ja juhendumiseks kõigi organisatsiooni lennukõlblikkuse säilitamise protseduuride kirjeldused, kaasa arvatud vajaduse korral organisatsiooni ja heakskiidetud hooldusorganisatsiooni vahelise halduskorra kirjeldus.”