



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 9. november 2016
(OR. en)

Institutsioonidevaheline
dokument:
2015/0277 (COD)

13505/16
ADD 2

LIMITE

AVIATION 215
CODEC 1490
RELEX 867

ARUANNE

Saatja: Nõukogu peasekretariaat

Saaja: Alaliste esindajate komitee (COREPER I)

Eelmise dok nr: 13219/16 ADD1 REV 1

Komisjoni dok nr: 14991/15 AVIATION 152 CODEC 1667 RELEX 1014

Teema: ***Nõukogu 1. detsembri 2016. aasta istungi (transport, telekommunikatsioon ja energeetika) ettevalmistamine***

Ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 216/2008

– Üldine lähenemisviis

I LISA

Artikli 2 lõike 3 punktis d osutatud õhusõidukid

1. Mehitatud õhusõidukite kategooriad, mille suhtes määrust ei kohaldata:
 - a) ajaloolised õhusõidukid, mis vastavad järgmistele tingimustele:
 - i) õhusõidukid, mille
 - esialgne konstruktsioon loodi enne 1. jaanuari 1955 ja
 - tootmine lõpetati enne 1. jaanuari 1975,või
 - ii) selge ajaloolise väärtusega õhusõidukid, mis on seotud
 - osavõtuga märkimisväärselt ajaloo­sündmusest,
 - olulise sammuga lennunduse arengus või
 - liikmesriigi relvajõududes täidetud olulise rolliga;
 - b) õhusõidukid, mis on konstrueeritud või ümber ehitatud spetsiaalselt uurimis-, katse- või teaduseesmärkidel ning mida tõenäoliselt toodetakse väga piiratud arvul;
 - c) õhusõidukid, millest vähemalt 51 % on ehitanud enda tarbeks ning mis tahes ärilise eesmärgita amatöör või amatööride mittetulundusühendus;
 - d) õhusõidukid, mida on kasutanud sõjavägi, välja arvatud juhul, kui õhusõiduk on sellist tüüpi, mille suhtes amet on vastu võtnud projekteerimisstandardi;

- e) ¹lennukid, mille varisemiskiirus või minimaalne stabiilse lennu kiirus maandumisel ei ületa 35 sõlme kalibreeritud õhkkiirust, [...] ning kuni kahekohalised jõuallikaga langevarjud, purilennukid ja mootorpurilennukid, mille maksimaalne liikmesriikides registreeritud stardimass on kuni:

	Maalennuk	[...]/ Jõuallikaga langevari / mootorpurilennu k	Purilennuk	Amfiib- või vesilennuk [...]	Plaanerile paigaldatud täielik päästelangevarjustus- eem
ühekohaline	maksimaalne stardimass 350 kg	maksimaalne stardimass 300 kg	maksimaalne stardimass 250 kg	maksimaalne lisanduv stardimass 30 kg	maksimaalne lisanduv stardimass 15 kg
kahekohaline	maksimaalne stardimass 500 kg	maksimaalne stardimass 450 kg	maksimaalne stardimass 400 kg	maksimaalne lisanduv stardimass 45 kg	maksimaalne lisanduv stardimass 25 kg
Kui amfiib- või vesilennukit[...] kasutatakse nii vesilennuki[...] kui ka maalennukina[...], tuleb pidada kinni kehtivast maksimaalsest stardimassist.					

i) [...];

ii) [...];

¹ BE toetab eesistujariigi eelmist tekstiversiooni, kuid on valmis tegema kompromisse.

iii) [...];

iv) [...];

v) [...];

vi) [...];

vii) [...];

viii) [...];

f) ühe- ja kahekojalised güro- **ja helikopterid** maksimaalse stardimassiga kuni 560 kg;

g) [...];

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

i) ühe- või kahekojalised õhupallid ja õhulaevad, mille suurim ette nähtud maht on kuuma õhu puhul 900 m³ ja muu õhku tõstmiseks kasutatava gaasi puhul 400 m³;

j) kõik muud õhusõidukid, mille maksimaalne tühimag koos kütusega ei ületa 70 kg.

2. Lisaks ei kohaldata käesolevat määrust trossiga kinnitatud jõuallikata õhusõidukite suhtes, mille trossipikkus on kuni 50 m ja

a) maksimaalne stardimag on koos lastiga kuni 25 kg või

b) õhust kergema õhusõiduki puhul on ruumala kuni 40 m³.

II LISA

Olulised lennukõlblikkusnõuded

1. TOOTE TERVIKLIKKUS

Toote terviklikkus peab olema tagatud kõikides eeldatavates lennutingimustes õhusõiduki kogu kasutusea jooksul. Vastavus kõikidele nõuetele peab olema tõendatud hinnangu või analüüsiga, millega vajadusel kaasneb katsetamine.

1.1. Konstruktsioon ja materjalid

1.1.1. Konstruktsiooni, sealhulgas jõuseadme terviklikkus peab olema tagatud õhusõiduki käituspiirides ja piisava varuga väljaspool seda ning säilima õhusõiduki kogu kasutusea jooksul.

1.1.2. Kõik õhusõidukiosad, mille rike võiks kahjustada konstruktsiooni terviklikkust, peavad vastama allpool toodud tingimustele, ilma et tekiks ohtlikku deformatsiooni või riket. See hõlmab kõiki märkimisväärse massiga elemente ja nende kinnitusviise.

- a) Arvesse tuleb võtta kõiki mõistlikult eeldatavaid kombinatsioone koormustest, mis võivad ilmneda õhusõiduki koormamise, raskuskeskme asukoha, käituspiiride ja kasutusea piires ning piisava varuga väljaspool seda. See hõlmab tuuleilidest, manöövritest, siserõhu säilitamisest, liikuvatest pindadest, juhtimissüsteemist ja jõuseadmest tulenevaid koormusi nii lennu ajal kui ka maa peal.
- b) Arvesse tuleb võtta maale või vette tehtavatest hädamaandumistest tingitud koormust ja tõenäolisi rikkeid.
- c) Lennu liigist olenevalt tuleb konstruktsiooni reaktsiooni puhul eespool nimetatud koormustele silmas pidada ka dünaamilist koormust, võttes arvesse õhusõiduki suurust ja konfiguratsiooni.

1.1.3. Õhusõidukis ei tohi olla aeroelastset ebastabiilsust ega liigset vibratsiooni.

1.1.4. Tootmisprotsess ja õhusõiduki konstruktsioonis kasutatavad materjalid peavad tulemuseks andma tuntud ja korratavad struktuursed omadused. Arvesse tuleb võtta materjali omaduste võimalikku muutumist seoses kasutuskeskkonnaga.

1.1.5. Võimaluse piires tuleb tagada, et tsükliline koormus, keskkonnaoludest tingitud kahjustumine ning juhuslikud ja märkamatud kahjustused ei vähenda struktuurset terviklikkust allapoole aktsepteeritava tugevusvaru. Kõik sellekohased lennukõlblikkuse säilitamiseks vajalikud juhised tuleb teha teatavaks.

1.2. Jõuseade

1.2.1. Jõuseadme (st mootori ja vajaduse korral propelleri) terviklikkus peab olema kontrollitud jõuseadme käituspiirides ja piisava varuga väljaspool seda ning see peab säilima jõuseadme kogu kasutusea jooksul, võttes arvesse jõuseadme osatähtsust õhusõiduki üldise ohutuse seisukohast.

1.2.2. Jõuseade peab ettenähtud piires andma vajaliku tõmbe või võimsuse kõikides lennutingimustes, võttes arvesse keskkonnamõju ja -tingimusi.

1.2.3. Tootmisprotsess ja jõuseadme konstruktsioonis kasutatavad materjalid peavad tulemuseks andma tuntud ja korratavad struktuursed omadused. Arvesse tuleb võtta materjali omaduste võimalikku muutumist seoses kasutuskeskkonnaga.

1.2.4. Tsükliline koormus, keskkonnaoludest ja käitamisest tingitud kahjustumine ning sellest tuleneda võivad osade kahjustused ei tohi vähendada jõusüsteemi terviklikkust allapoole aktsepteeritavat piiri. Kõik sellekohased lennukõlblikkuse säilitamiseks vajalikud juhised tuleb teha teatavaks.

1.2.5. Kõik jõuseadme ja õhusõiduki ohutu ja nõuetekohase koostöö tagamiseks vajalikud juhised, andmed ja nõuded tuleb teha teatavaks.

1.3. Süsteemid ja seadmed (v.a eraldiseisvad seadmed)

1.3.1. Õhusõidukil ei tohi olla konstruktsioonilahendusi ega -osi, mis kogemuste põhjal on osutunud ohtlikuks.

1.3.2. Õhusõiduk, sealhulgas tüübiprojekti hindamiseks vajalikud või käitamiseeskirjadest tulenevalt kohustuslikud süsteemid ja seadmed peavad toimima otstarbekohaselt õhusõiduki käituspiirides ja piisava varuga väljaspool seda, võttes nõuetekohaselt arvesse süsteemi või seadme kasutuskeskkonda. Muud süsteemid või seadmed, mis ei ole vajalikud tüübisertifitseerimiseks või ei ole käitamiseeskirjadest tulenevalt kohustuslikud, ei tohi vähendada ohutust ega kahjustada muude süsteemide või seadmete tööd, olenemata sellest, kas nad töötavad korralikult või mitte. Süsteemide ja seadmete käitamiseks ei ole vaja erakordseid oskusi ega erakordset jõudu.

1.3.3. Õhusõiduki süsteemid ja seadmed peavad nii eraldi võttes kui ka üksteise suhtes olema konstrueeritud nii, et iga üksik rike, mille tõenäosus ei ole kaduvväike, ei põhjustaks katastroofi põhjustavat riket, ning rikke tõenäosus ja selle kahjulik mõju õhusõidukile ning selles viibijatele peavad olema pöördvõrdelises seoses. Eespool nimetatud üksiku rikke kriteeriumi osas on kokku lepitud, et õhusõiduki suuruse ja arvukate konfiguratsioonivariantidega seoses tuleb teha vastavaid mööndusi ning see võib takistada nimetatud üksiku rikke kriteeriumi täitmist kopterite ja väikelennukite mõningate osade ja süsteemide puhul.

1.3.4. Meeskonnale või vajaduse korral hooldustöötajatele tuleb anda selgel, arusaadaval ja ühesel viisil ohutuks lendamiseks vajalikku teavet ning teavet ohtlike tingimuste kohta. Süsteemid, seadmed ja juhised, sealhulgas sildid ja teated, peavad olema konstrueeritud ja paigaldatud ohte põhjustada võivaid vigu minimeerival viisil.

1.3.5. Konstrueerimisel tuleb võtta ohutusmeetmeid, et minimeerida õhusõiduki seest või väljast lähtuvate mõistlikult tõenäoliste ohtude, sealhulgas infoturbeohtude, mõju õhusõidukitele ja selles viibijatele, muu hulgas kaitsta neid õhusõiduki mis tahes eraldiseisva seadme olulise rikke või häire eest.

1.4. Eraldiseisvad seadmed

1.4.1. Eraldiseisvad seadmed peavad täitma oma ohutus- või sellega seotud funktsiooni õhusõiduki kõikides eeldatavates käitamistingimustes, v.a juhul, kui kõnealust funktsiooni on võimalik ka muud moodi täita.

1.4.2. Eraldiseisvate seadmete kasutamiseks ei ole vaja erakordseid oskusi ega erakordset jõudu.

1.4.3. Eraldiseisvad seadmed peavad olema konstrueeritud nii, et ohte põhjustada võivaid vigu oleks võimalikult vähe.

1.4.4. Eraldiseisvad seadmed ei tohi vähendada ohutust ega kahjustada ühegi muu süsteemi ega seadme tööd, olenemata sellest, kas nad töötavad korralikult või mitte.

1.5. Jätkuv lennukõlblikkus

1.5.1. Tuleb koostada ja kättesaadavaks teha kõik vajalikud dokumendid, sh jätkuva lennukõlblikkuse juhendid, et tagada õhusõiduki tüübi ja seonduva osaga seotud lennukõlblikkustaseme säilimine õhusõiduki kogu kasutusea jooksul.

1.5.2. Jätkuva lennukõlblikkuse tagamiseks tuleb luua osade ja eraldiseisvate seadmete kontrollimise, reguleerimise, määrimise, eemaldamise või asendamise võimalused.

1.5.3. Jätkuva lennukõlblikkuse juhendid tuleb esitada käsiraamatu või käsiraamatutena vastavalt esitatavate andmete hulgale. Käsiraamatud peavad sisaldama hooldus- ja remondijuhendeid, teenindusteavet, veatuvastus- ja ülevaatusmenetlusi praktilist kasutamist võimaldaval viisil.

1.5.4. Jätkuva lennukõlblikkuse juhendid peavad sisaldama lennukõlblikkuspiiranguid, millega nähakse ette kõik kohustusliku komponentide asendamise ajad, ülevaatusvahemikud ja seonduvad ülevaatusmenetlused.

2. LENNUKÕLBLIKKUSEGA SEOTUD ASPEKTID TOOTE KÄITAMISEL

2.1. Tuleb tõendada, et toote käitamise ajal pardal ja maa peal viibijatele rahuldava ohutustaseme tagamiseks on tehtud järgmist:

- a) kindlaks peavad olema määratud õhusõiduki heakskiidetud käitamise viisid ning kehtestatud peavad olema ohutuks kasutamiseks vajalikud piirangud ja teave, sealhulgas keskkonnapiirangud ja lennutehnilised omadused;
- b) õhusõiduk peab oma suurusest ja konfiguratsioonist sõltuvalt olema ohutult juhitav ja manööverdatav kõikides eeldatavates käitamistingimustes, sealhulgas pärast ühe või vajaduse korral mitme jõuseadme riket. Nõuetekohaselt tuleb arvesse võtta piloodi füüsilist jõudu, piloodikabiini keskkonda, piloodi töökoormust ja muid inimtegureid ning lennuetappi ja lennu kestust;
- c) kõikides eeldatavates käitamistingimustes peab olema võimalik ühest lennuetapist teise siirduda, ilma et see nõuaks erilisi piloteerimisoskusi, tähelepanu, jõudu või töökoormust;

- d) õhusõiduk peab olema sedavõrd stabiilne, et piloodilt ei nõutaks liigset pingutust, pidades silmas lennuetappi ja lennu kestust;
- e) tuleb kehtestada tava ja hädaolukorras ning rikke korral tegutsemise menetlused;
- f) tuleb ette näha konkreetsele õhusõidukitüübile sobivad hoiatussignaalid või muud hoiatusvahendid, et vältida väljumist normaalsest lennurežiimide diapsoonist;
- g) õhusõiduki ja selle süsteemide omadused peavad võimaldama ohutut tagasipöördumist lennurežiimide diapsoonist võimaliku väljumise korral.

2.2. Käitamispiirangud ja muu ohutuks käitamiseks vajalik teave tuleb teha meeskonnaliikmetele kättesaadavaks.

2.3. Toote käitamine peab olema kaitstud ohtude eest, mida põhjustavad kahjulikud välis- ja sisetingimused, sealhulgas keskkonnatingimused.

- a) Eelkõige ei tohi lennu liigist sõltuvalt ohuolukorda põhjustada muu hulgas näiteks sellised nähtused nagu halb ilm, äike, kokkupõrge linnuga, kõrgsageduslikud kiirgusväljad, osoon jne, mille esinemist toote käitamise käigus on põhjust eeldada, võttes arvesse õhusõiduki suurust ja konfiguratsiooni.

- b) Salongis peavad lennu liigist sõltuvalt olema reisijatele tagatud sobivad veotingimused ja nõuetekohane kaitse lennutegevuse käigus tekkida võiva või hädaolukordadest tuleneva ohu, sh tule, suitsu, mürgiste gaaside ja kiire rõhulanguse eest, võttes arvesse õhusõiduki suurust ja konfiguratsiooni. Pardal viibijaile tuleb võimaldada kõik mõistlikud tingimused raskete kehavigastuste vältimiseks, õhusõidukist kiiresti evakueerimiseks ja enda kaitsmiseks inertsjõu mõju eest hädamaandumisel vette või maale. Vastavalt vajadusele tuleb tagada selged ja arusaadavad sildid ja teated, mis selgitavad pardal viibijatele sobivat ohutut käitumist ning ohutusvahendite asukohta ja õiget kasutamist. Nõuetekohased ohutusvahendid peavad olema hõlpsasti kättesaadavad.
- c) Meeskonnaruumid peavad lennu liigist sõltuvalt olema paigutatud viisil, mis hõlbustab lennutegevust, sealhulgas olukorrast teavitamist ning eeldatavate olukordade ja hädaolukordade lahendamist. Meeskonnaruumide keskkond ei tohi ohustada meeskonna võimet täita oma ülesandeid ning need peavad olema projekteeritud nii, et välditakse kõrvalist sekkumist ja juhiste väärkasutust.

3. KONSTRUEERIMISE, TOOTMISE, JÄTKUVA LENNUKÕLBLIKKUSE TAGAMISE VÕI HOOLDUSEGA TEGELEVAD ORGANISATSIOONID (SEALHULGAS FÜÜSILISED ISIKUD)

3.1. Tegevuse liigist sõltuvalt võib organisatsioonile anda sertifikaadi juhul, kui on täidetud järgmised tingimused:

- a) organisatsioonil peavad olema kõik oma ülesannete täitmiseks vajalikud vahendid. Nende vahendite hulka kuuluvad muu hulgas järgmised: rajatised, töötajad, seadmed, tööriistad ja materjalid, ülesandeid, kohustusi ja menetlusi käsitlevad dokumendid, juurdepääs asjakohastele andmetele ning andmete dokumenteerimine;

- b) tegevuse liigist ja organisatsiooni suurusest sõltuvalt peab organisatsioon rakendama ning töös hoidma juhtimissüsteemi, millega tagatakse nimetatud oluliste nõuete täitmine, juhtima ohutusriske ning püüdma seda süsteemi pidevalt täiustada;
- c) organisatsioon peab vastavalt vajadusele looma suhted teiste asjaomaste organisatsioonidega, et tagada nimetatud oluliste lennukõlblikkusnõuete jätkuv täitmine;
- d) organisatsioon peab punkti b kohase juhtimissüsteemi ja punkti c kohase tegevuskorra osana sisse seadma lennuohutust mõjutavatest juhtumitest teatamise süsteemi, et aidata järjepidevalt parandada ohutust.

3.2. Hooldusväljaõppe organisatsioonide suhtes punkti 3.1 alapunktides c ja d esitatud tingimusi ei kohaldata.

3.2a. Hooldusega tegelevad füüsilised isikud peavad omandama selles tegevusvaldkonnas nõutavad teoreetilised teadmised, praktilised oskused ja kogemused ning omandatud taset hoidma.

III LISA

Toodete keskkonnanõuetele vastavuse olulised nõuded

1. Tooted tuleb punkti 4 arvesse võttes konstrueerida võimalikult vaiksed.
2. Tooted tuleb punkti 4 arvesse võttes konstrueerida nii, et nendega kaasnevad heitkogused oleksid võimalikult väiksed.
3. Tooted tuleb punkti 4 arvesse võttes konstrueerida nii, et vedelike aurustumise või väljavoolamisega kaasnevad heitkogused oleksid võimalikult väiksed.
4. Müra minimeerimiseks kavandatud konstruktsioonilahenduste vahel tehtavate kompromisside puhul tuleb võtta arvesse eri liiki heiteid ja vedelike väljavoolamist.
5. Müra ja heitkoguste minimeerimisel võetakse arvesse kõiki tavapäraseid käitamistingimusi ja geograafilisi piirkondi, kus õhusõiduki käitamisega kaasnevad müra ja heitkogused tekitavad probleemi.
6. Keskkonnakaitse eesmärgil vajalikke õhusõidukisüsteeme ja -seadmeid tuleb konstrueerida, toota ja hooldada nii, et need töötaksid kõigis käitamistingimustes, mida on võimalik ette näha. Nad peavad olema piisavalt usaldusväärsed, et täita oma otstarvetseoses toote keskkonnanõuetele vastavusega.
7. Selleks et tagada lennundustootete jätkuv vastavus kõnealustele olulistele nõuetele, tuleb kehtestada sellekohased juhendid, protseduurid, vahendid, käsiraamatud, piirangud ja kontrollid ning esitada need selgelt ettenähtud kasutajatele.
8. Lennundustoodete konstrueerimise, tootmise ja hooldamisega tegelevad organisatsioonid on kohustatud tegema järgmist:

- a) omama kõiki vajalikke vahendeid, et tagada lennundustoote vastavus kõnealustele olulistele nõuetele ning
- b) vajaduse korral kehtestama/sõlmima kokkuleppeid muude asjaomaste organisatsioonidega, et tagada lennundustoote vastavus kõnealustele olulistele nõuetele.

IV LISA

Lennumeeskonda käsitlevad olulised nõuded

1. PILOODIKOOLITUS

1.1. Üldnõue

Õhusõiduki juhtimise koolitusel osalev isik peab olema hariduselt ning füüsiliselt ja vaimselt piisavalt küps, et omandada, säilitada ja tõendada asjakohaseid teoreetilisi teadmisi ja praktilisi oskusi.

1.2. Teoreetilised teadmised

Piloot peab omandama õhusõidukil täidetavatele ülesannetele vastava ja tegevuse liigiga kaasnevate riskidega proportsionaalsete teadmiste taseme ja selle säilitama. Need teadmised peavad hõlmama vähemalt järgmist:

- a) lennundusõigus;
- b) üldteadmised õhusõidukitest;
- c) õhusõiduki liigiga seotud tehnilised küsimused;
- d) lennu sooritamine ja planeerimine;
- e) inimvõimed ja nende piirid;
- f) meteoroloogia;
- g) navigatsioon;
- h) käitamisprotseduurid, sealhulgas meeskonnatöö korraldamine;

- i) aerodünaamika alused;
- j) side ja
- k) mittetehnilised oskused, sealhulgas ohtude ja vigade äratundmine ja lahendamine.

1.3. Teoreetiliste teadmiste tõendamine ja säilitamine

1.3.1. Teoreetiliste teadmiste omandamist ja säilitamist tuleb tõendada pideva hindamise käigus koolituse ajal ja vajaduse korral eksamitel.

1.3.2. Vajalikku teoreetiliste teadmiste taset tuleb säilitada.

1.4. Praktilised oskused

Piloot peab omandama õhusõidukil täidetavatele ülesannetele vastava praktiliste oskuste taseme ja seda säilitama. Need oskused peavad olema proportsionaalsed tegevuse liigiga kaasnevate riskidega ja hõlmama olenevalt õhusõidukil täidetavatest ülesannetest järgmist:

- a) toimingud enne lendu ja lennu ajal, sealhulgas õhusõiduki lennutehniliste näitajate, massi ja tasakaalu kindlaksmääramine, õhusõiduki ülevaatus ja teenindamine, kütuse/energia planeerimine, ilmastikuolude hindamine, marsruudi planeerimine, õhuruumi piirangud ja vaba raja olemasolu;
- b) lennuvälja ja liikluskorralduse toimingud;
- c) ettevaatusabinõud ja protseduurid kokkupõrke vältimiseks;
- d) õhusõiduki kontroll välise visuaalse vaatluse põhjal;
- e) lennumanöövrid, sealhulgas kriitilistes olukordades, ja nendega seotud tehniliselt teostatavad ettenägematust asendist väljatuleku manöövrid;
- f) tavalised ja külgtuulega stardid ja maandumised;
- g) lendamine ainult mõõdikute abil vastavalt tegevuse liigile;

- h) käitamisprotseduurid, sealhulgas meeskonna oskused ja meeskonnatöö korraldamine vastavalt lennu liigile kas ühe- või mitmeliikmelise meeskonnaga lendudel;
- i) navigatsioon ning lennureeglite ja nendega seotud protseduuride rakendamine, kasutades vajaduse korral visuaalset vaatlust või navigatsioonivahendeid;
- j) tegutsemine ebatavalises ja hädaolukorras, sealhulgas õhusõiduki seadmete häirete simulatsioonid;
- k) lennuliiklusteenuste nõuete ja sidepidamisprotseduuride järgimine;
- l) õhusõiduki tüübi või klassiga seotud eriaspektid;
- m) praktiliste oskuste alane täienduskoolitus, mida võidakse vajada konkreetsete tegevustega kaasnevate riskide leevendamiseks, ning
- n) mittetehnilised oskused, sealhulgas ohtude ja vigade äratundmine ja lahendamine asjakohaste hindamismeetodite abil koos tehniliste oskuste hindamisega.

1.5. Praktiliste oskuste tõendamine ja säilitamine

1.5.1. Piloot peab tõendama oma võimet sooritada protseduure ja manöövreid õhusõidukil täidetavatele ülesannetele vastaval oskuste tasemel järgmises:

- a) õhusõiduki käitamine selle võimaluste piires;
- b) hea otsustusvõime ja lennumeisterlikkuse rakendamine;
- c) lennundusalaste teadmiste rakendamine;
- d) lennuki juhitavuse säilitamine kogu lennu ajal viisil, mis tagab protseduuri ja manöövri eduka lõpuleviimise, ning

- e) mittetehnilised oskused, sealhulgas ohtude ja vigade äratundmine ja lahendamine asjakohaste hindamismeetodite abil koos tehniliste oskuste hindamisega.

1.5.2. Vajalikku teoreetiliste teadmiste taset tuleb säilitada.

1.6. Keeleoskus

Piloodil peab olema õhusõidukil täidetavate ülesannete tasemele vastav keeleoskus.

Niisugune keeleoskus hõlmab järgmist:

- a) võime aru saada meteoroloogilise teabe dokumentidest;
- b) lennumarsruutide, väljumis- ja lähenemiskaartide ning nendega seotud aeronavigatsiooniteabe dokumentide kasutamine ning
- c) võime suhelda asjaomase lennu raadiosides kasutatavas keeles teiste lennumeeskondade ja aeronavigatsiooniteenistustega lennu kõigil etappidel, sealhulgas lennu ettevalmistamisel.

1.7. Lennutreeningseadmed

Kui koolituseks või praktilise oskuse omandamise või säilimise tõendamiseks kasutatakse lennutreeningseadet (FSTD), peab seade vastama asjaomase ülesande täitmiseks vajalikule kindlale lennundustehniliste võimaluste tasemele. Eelkõige peab konfiguratsiooni, käsitsemisomaduste, õhusõiduki lennutehniliste omaduste ja süsteemide töö imitatsioon õhusõidukit piisavalt esindama.

1.8. Koolituskursused

1.8.1. Koolitus peab toimuma koolituskursuse vormis.

1.8.2. Koolituskursus peab vastama järgmistele tingimustele:

- a) iga kursuseliigi jaoks tuleb välja töötada õppekava ning

- b) koolituskursus peab koosnema teoreetiliste teadmiste ja vajaduse korral praktiliste oskuste (sealhulgas lennuõpe jälgendatud õppevahenditel) õpetamisest.

1.9. Instruktorid

1.9.1. Teooriaõpe

Teooriaõpet peavad korraldama vajaliku kvalifikatsiooniga instruktorid. Nad peavad:

- a) omama vajalikke teadmisi õpetatavast valdkonnast ja
- b) suutma kasutada sobivaid juhendamismeetodeid.

1.9.2. Piloteerimisõpe ja treening õhusõiduki lennutreeningseadmel.

Piloteerimisõpet ja treeningut lennutreeningseadmel peavad korraldama piisava kvalifikatsiooniga instruktorid, kes:

- a) omavad korraldatavale õppele vastavaid teoreetilisi teadmisi ja kogemusi;
- b) on võimelised kasutama sobivaid õppemeetodeid;
- c) on õpetatavate lennumanöövrite ja protseduuride õpetamise meetodeid praktikas rakendanud;
- d) on tõendanud võimet õpetada valdkondades, milles piloteerimisõpet korraldatakse, kaasa arvatud lennueelne ja -järgne ning maaapealne õpe, ja
- e) saavad regulaarselt täiendõpet õpetamise taseme alalhoidmiseks.

Õhusõidukis koolitust läbiviivatel lennuinstruktoritel peab olema ka õigus tegutseda selle õhusõiduki kaptenina, millel õpetamine toimub, välja arvatud uut tüüpi õhusõidukitega seotud koolitustel.

1.10. Kontrollpiloodid

Pilootide oskuste hindamise eest vastutavad isikud peavad:

- a) vastama lennuinstruktoritele või lennutreeningseadmel toimuva treeningu instruktoritele esitatavatele nõuetele ning
- b) olema võimelised hindama pilootide suutlikkust ning teostama kontroll-lende ja lennukontrolle.

2. PILOODILT NÕUTAVAD KOGEMUSED

Lennumeeskonna liikmena, instruktorina või eksamineerijana tegutsev isik peab oma ülesannete sooritamiseks omandama ja säilitama piisava kogemuse, välja arvatud juhul, kui pädevust tõendatakse vastavalt punktile 1.5.

3. PILOODI TERVISESEISUND

3.1. Tervisenõuded

3.1.1. Kõik piloodid peavad perioodiliselt tõendama, et nende tervise seisund võimaldab neil täita rahuldavalt nende ülesandeid, võttes arvesse tegevuse liiki. Nõuetele vastavust tuleb tõendada lennundusmeditsiini parimal taval põhineva nõuetekohase hindamisega, võttes arvesse tegevuse liiki ning vanusest tingitud vaimse ja füüsilise seisundi võimalikku halvenemist.

Piisavalt hea tervise seisund, mis hõlmab füüsilist ja vaimset tervist. tähendab seda, et piloodil ei ole haigust ega puuet, mille tõttu ta ei ole võimeline:

- a) sooritama õhusõiduki käitamiseks vajalikke ülesandeid,
- b) igal ajal täitma talle määratud tööülesandeid või
- c) tajuma õigesti oma ümbruskonda.

3.1.2. Kui piisavalt hea tervise seisund ei ole täielikult tõendatud, võib rakendada samaväärse lennuohutuse tagavaid leevendavaid meetmeid.

3.2. Lennundusarstid

Lennundusarst peab:

- a) omama meditsiinialast kvalifikatsiooni ja litsentsi;
- b) olema läbinud lennundusmeditsiinkoolituse ja korrapärased lennundusmeditsiinalased täienduskoolitused, et tagada ajakohase hindamistaseme säilitamine, ning
- c) olema omandanud praktilised teadmised ja kogemused tingimustest, milles piloodid oma tööülesandeid täidavad.

3.3. Lennundusmeditsiini keskused

Lennundusmeditsiini keskused peavad vastama järgmistele tingimustele:

- a) neil on kõik neile antud õigustega kaasnevate ülesannete ulatusele vastavad vahendid. Selliste vahendite hulka kuuluvad muu hulgas: rajatised, töötajad, seadmed, tööriistad ja materjalid, ülesandeid, kohustusi ja menetlusi käsitlevad dokumendid, juurdepääs asjakohastele andmetele ning andmete dokumenteerimine;
- b) tegevuse liigist ja organisatsiooni suurusest sõltuvalt rakendatakse ja hoitakse töös juhtimissüsteemi, millega tagatakse nimetatud oluliste nõuete täitmine, juhitakse ohutusriske ning püütakse seda süsteemi pidevalt täiustada, ning
- c) vajaduse korral sõlmitakse eelnimetatud nõuete jätkuva täitmise tagamiseks kokkulepped teiste asjaomaste organisatsioonidega.

4. SALONGITÖÖTAJAD

4.1. Üldnõue

Salongitöötajaid:

- a) tuleb korrapäraselt koolitada ja kontrollida, et nad omandaksid ja säilitaksid neile määratud ohutusalaste ülesannete täitmiseks piisava oskuste taseme, ning
- b) tuleb perioodiliselt hinnata, et teha kindlaks, kas nende tervises seisund võimaldab täita ohutult neile määratud ohutusalaseid ülesandeid. Nõuetele vastavust tuleb tõendada lennundusmeditsiini parimal taval põhineva nõuetekohase hindamisega.

4.2. Koolituskursused

4.2.1. Lennu liigist või õigustest sõltuvalt peab koolitus toimuma koolituskursuse vormis.

4.2.2. Koolituskursus peab vastama järgmistele tingimustele:

- a) iga kursuseliigi jaoks tuleb välja töötada õppekava ning
- b) koolituskursus peab koosnema teoreetiliste teadmiste ja vajaduse korral praktiliste oskuste (sealhulgas lennuõpe jäljendatud õppevahenditel) õpetamisest.

4.3. Salongitöötajate instruktorid

Õpet peavad andma vajaliku kvalifikatsiooniga instruktorid. Instruktorid peavad:

- a) omama vajalikke teadmisi õpetatavast valdkonnast;
- b) suutma kasutada sobivaid õppemeetodeid, ning
- c) saada korrapärast täiendõpet õpetamise taseme alalhoidmiseks.

4.4. Salongitöötajate eksamineerijad

Salongitöötajate eksamineerimise eest vastutavad isikud peavad:

- a) vastama salongitöötajate instruktorite suhtes kehtivatele nõuetele ja
- b) olema võimelised hindama salongitöötajate tööd ja neid eksamineerima.

5. KOOLITUSORGANISATSIOONID

Pilootide või salongitöötajate koolitust pakkuv koolitusorganisatsioon peab vastama järgmistele nõuetele:

- a) tal on kõik oma tegevusega kaasnevate ülesannete ulatusele vastavad vahendid. Selliste vahendite hulka kuuluvad muu hulgas: rajatised, töötajad, seadmed, tööriistad ja materjalid, ülesandeid, kohustusi ja menetlusi käsitlevad dokumendid, juurdepääs asjakohastele andmetele ning andmete dokumenteerimine;
- b) koolituse liigist ja organisatsiooni suurusest sõltuvalt peab organisatsioon rakendama ja töös hoidma juhtimissüsteemi, millega tagatakse nimetatud oluliste nõuete täitmine, juhtima ohutusriske, sealhulgas koolituse tasemega seotud riske, ning püüdma seda süsteemi pidevalt täiustada, ning
- c) sõlmib eelnimetatud nõuete jätkuva täitmise tagamiseks vajaduse korral kokkulepped teiste asjaomaste organisatsioonidega.

V LISA

Olulised lennutegevusnõuded

1. ÜLDNÕUDED

- 1.1. Lendu tohib sooritada vaid juhul, kui õhusõiduki meeskonna liikmed ja vajaduse korral [...] **kõik** teised lennu ettevalmistamise ja sooritamise seotud töötajad tunnevad oma tööülesannete täitmisega seotud ja läbitavate piirkondade, kasutatavate lennuväljade ja nendega seotud aeronavigatsioonivahendite suhtes kohaldatavaid õigusakte, norme ja protseduure.
- 1.2. Lend tuleb sooritada õhusõiduki käsiraamatus või, kui see on nõutav, tegevuskäsiraamatus lennu ettevalmistamise ja sooritamise suhtes ettenähtud töökorra kohaselt.
- 1.3. Enne iga lendu tuleb kindlaks määrata iga meeskonnaliikme ülesanded ja kohustused. Kapten peab vastutama õhusõiduki käitamise ja ohutuse ning kõigi meeskonnaliikmete, reisijate ja pardal oleva lasti ohutuse eest.
- 1.4. Õhusõidukis ei tohi vedada esemeid ega aineid, mis võivad oluliselt ohustada tervist, ohutust, vara või keskkonda, näiteks ohtlikke kaupu, relvi või laskemoona, välja arvatud juhul, kui sellega seotud ohtude leevendamiseks kohaldatakse spetsiaalseid ohutusprotseduure ja -juhiseid.
- 1.5. Iga lennu kohta säilitatakse kõik vajalikud andmed, dokumendid, sissekanded ja teave punktis 5.3 sätestatud tingimuste täitmiseks ning need peavad olema kättesaadavad minimaalse nõutava ajavahemiku jooksul olenevalt käitamise liigist.

2. LENNU ETTEVALMISTAMINE

Lendu ei tohi alustada enne, kui kõigi kättesaadavate mõistlike vahenditega on kindlaks tehtud, et täidetud on kõik järgmised tingimused.

- a) Lennu sooritamiseks on olemas lennuks ja õhusõiduki ohutuks käitamiseks otseselt nõutavad piisavad vahendid, sealhulgas side- ja navigatsioonivahendid, võttes arvesse kättesaadavat aeronavigatsiooniteabe teenistuse dokumentatsiooni.
- b) Meeskond peab teadma, kus asub asjakohane avariivarustus ja kuidas seda kasutada, ning reisijaid peab olema sellest teavitatud. Meeskonnale ja reisijatele tuleb anda piisavalt teavet sellise käitamise ja konkreetsete paigaldatud seadmete kohta, mis on seotud hädaolukorras tegutsemise viiside ja salongi ohutusvahendite kasutamisega.
- c) Kapten peab veenduma, et:
 - i) õhusõiduk on lennukõlblik vastavalt punktile 6;
 - ii) õhusõiduk on nõuetekohaselt registreeritud, kui see on nõutav, ning pardal on vastavad sellekohased sertifikaadid;
 - iii) õhusõidukisse on paigaldatud kõnealuse lennu sooritamiseks nõutavad, punktis 5 määratletud mõõdikud ja seadmed ning need on töökorras, välja arvatud juhul, kui kohaldatava minimaalvarustuse loetelu või samaväärse dokumendi põhjal on tehtud sellest nõudest mööndusi;
 - iv) õhusõiduki mass ja raskuskese võimaldavad sooritada lennu lennukõlblikkuse dokumentatsioonis ettenähtud piirides;
 - v) kogu käsipagas, registreeritud pagas ja last on nõuetekohaselt laaditud ja kinnitatud ning

- vi) lennu ajal ei ületata kordagi punktis 4 sätestatud õhusõiduki käitamispiiranguid.
- d) Lennumeeskonnale peab olema kättesaadav teave väljumise, sihtkoha ja vajaduse korral varulennuväljade ilmastikutingimuste ja marsruudil esinevate ilmastikutingimuste kohta. Erilist tähelepanu tuleb pöörata potentsiaalselt ohtlikele atmosfääritingimustele.
- e) Lennu jooksul ette tulla võivates ohtlikes atmosfääritingimustes käitumiseks tuleb ette näha asjakohased leevendusmeetmed või hädaolukorra lahendamise plaan.
- f) Visuaallennureeglitel põhineva lennu korral peavad lennumarsruudil olema sellised ilmastikutingimused, mis võimaldavad neid lennureegleid täita.
Instrumentaallennureeglitel põhineva lennu korral tuleb valida sihtkoht ja vajaduse korral varulennuväli või varulennuväljad, kuhu õhusõiduk saaks maanduda, võttes arvesse eelkõige prognoositavaid ilmastikutingimusi, aeronavigatsiooniteenuste olemasolu, maapealsete üksuste olemasolu ja sihtkoha ja/või varulennuvälja asukohariigi poolt heaks kiidetud instrumentaallennureegleid.
- g) Kavandatud lennu ohutu lõpuleviimise tagamiseks peab pardal olema piisavalt õhusõiduki liikumapanemiseks vajalikku kütust/energiat ja tarbekaupu, võttes arvesse ilmastikutingimusi, õhusõiduki lennutehnilisi võimalusi mõjutavaid asjaolusid ja võimalikke eeldatavaid viivitusi lennu ajal. Peale selle peab pardal olema kütuse-/energiavaru ettenägematuteks olukordadeks. Vajaduse korral tuleb kehtestada kord kütuse-/energiakasutuse korraldamiseks lennu ajal.

3. LENNUTEGEVUS

Lennutegevuse puhul peavad olema täidetud kõik järgmised tingimused:

- a) olenevalt õhusõiduki tüübist peavad kõik meeskonnaliikmed stardi ja maandumise ajal ja igal ajal, kui kapten seda ohutuse huvides vajalikuks peab, istuma oma kohal ja kasutama ettenähtud kinnitussüsteeme;

- b) olenevalt õhusõiduki tüübist peavad kõik lennu ajal kabiinis töötavad lennumeeskonna liikmed olema lennu ajal oma kohal ja jääma sinna ning olema kinnitatud turvavööga, välja arvatud liikumised füsioloogiliste või tööga seotud vajaduste tõttu;
- c) olenevalt õhusõiduki tüübist ning lennu liigist peab kapten tagama, et kõik reisijad on enne starti ja maandumist, ruleerimise ajal ja igal ajal, mil kapten seda ohutuse huvides vajalikuks peab, oma istekohal nõuetekohaselt kinnitatud;
- d) lend tuleb sooritada nii, et kõigil lennuetappidel säilib nõuetekohane eraldatus teistest õhusõidukitest ja tagatakse takistuste vältimine. See eraldatus peab olema vähemalt sama, mis on nõutav lennu liigi suhtes kohaldatavate lennureeglitega;
- e) lendu tohib jätkata vaid 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;
- f) hädaolukorras peab kapten tagama, et kõiki reisijaid on teavitatud sellest, kuidas tuleb tegutseda asjaoludele vastavates hädaolukordades;
- g) kapten peab võtma kõik vajalikud meetmed reisijate häiriva käitumise lendu mõjutavate tagajärgede minimeerimiseks;
- h) õhusõidukit tohib ruleerida lennuvälja liikluslal ja selle rootorit tohib sisse lülitada ainult juhul, kui juhiseid käsitseb asjakohase pädevusega isik;
- i) vajaduse korral tuleb järgida lennu ajal kohaldatavat kütuse-/energiakasutuse korraldamise korda.

4. ÕHUSÕIDUKI LENNUTEHNILISED OMADUSED JA KÄITAMISE PIIRANGUD

- 4.1. Õhusõidukit tuleb käitada kooskõlas selle lennukõlblikkusedokumentidega ja kõigi seonduvate käitamisprotseduuride ja -piirangutega, mis on esitatud selle heakskiidetud lennukäsiraamatus või muudes samaväärsetes dokumentides. Lennukäsiraamat või samaväärsed dokumendid peavad olema meeskonnale kättesaadavad ja neid tuleb iga õhusõiduki kohta ajakohastada.
- 4.2. Olenemata punktist 4.1 võib kopteriga teha lühiajalise lennu väljaspool ohutust tagavat kõrguskiiruse piirangu ala, tingimusel et on tagatud nõuetekohane ohutustase.
- 4.3. Õhusõidukit tuleb käitada kooskõlas kohaldatavate keskkonnadokumentidega.
- 4.4. Lendu tohib alustada või jätkata vaid juhul, kui õhusõiduki lennutehnilised näitajad, võttes arvesse kõiki selle jõudlustaset oluliselt mõjutavaid tegureid, võimaldavad planeeritud käitatismassiga sooritada kõiki lennuetappe kohaldatavate vahemaade/alade ja takistuste vältimise piires. Starti, marsruudil lendamist ja lähenemist/maandumist mõjutavad eelkõige järgmised lennutehnilised tegurid:
- a) käitamisprotseduurid;
 - b) lennuvälja rõhkkõrgus;
 - c) ilmastikutingimused (temperatuur, tuul, sademed ja nähtavus)
 - d) [...];
 - e) stardi- või maandumisala suurus, kalle ja seisund ning
 - f) plaaneri, jõuseadme või süsteemide seisund, võttes arvesse võimalikku amortiseerumist.

- 4.5. Neid tegureid tuleb otseselt arvesse võtta käitamisparameetritena või kaudselt lennutehniliste andmete kavandamisel ettenähtud hälbeid või varusid arvestades, olenevalt lennu liigist.

5. MÕÕDIKUD, ANDMED JA SEADMED

- 5.1. Õhusõiduk peab olema varustatud kõigi kavandatud lennuks vajalike navigatsiooni-, side- ja muude seadmetega, võttes arvesse kõigil lennuetappidel kohaldatavaid lennuliikluseeskirju ja lennureegleid.
- 5.2. Vajaduse korral peab õhusõiduk olema varustatud kõigi vajalike ohutus-, meditsiini-, evakuatsiooni- ja päästevahenditega, võttes arvesse lennutegevuse piirkondade, lennumarsruutide, -kõrguse ja -kestusega seotud riske.
- 5.3. Kõik meeskonnale lennu sooritamiseks vajalikud andmed peavad olema värsked ja õhusõiduki pardal kättesaadavad, võttes arvesse kohaldatavaid lennuliikluseeskirju, lennureegleid, lennukõrgusi ja lennutegevuse piirkondi.

6. JÄTKUV LENNUKÕLBLIKKUS JA TOODETE VASTAVUS KESKKONNANÕUETELE

- 6.1. Õhusõidukit tohib kasutada vaid järgmistel juhtudel:
- a) õhusõiduk on lennukõlblik ja seisukorras, mis võimaldab seda ohutult ja keskkonnanõudeid järgides kasutada;
 - b) kavandatud lennuks vajalikud kasutamise- ja avariivarustus on töökorras;
 - c) õhusõidukil on kehtiv lennukõlblikkust tõendav dokument ja vajaduse korral kehtiv mürasertifikaat ning
 - d) õhusõidukit hooldatakse vastavalt kohaldatavatele nõuetele.

- 6.2. Õhusõidukile tuleb teha enne igat lendu või omavahel seotud järjestikuseid lende lennueelne ülevaatus, et teha kindlaks selle kõlblikkus kavandatud lennuks.
- 6.3. Õhusõidukit tohib kasutada ainult juhul, kui see on hooldusjärgselt kasutatav. Teostatud hoolduse põhiandmed tuleb dokumenteerida.
- 6.4. Õhusõiduki lennukõlblikkuse ja keskkonnanõuetele vastavuse tõendamiseks vajalikke kandeid tuleb säilitada kohaldatavate jätkuva lennukõlblikkuse nõuete kehtivusele vastava ajavahemiku jooksul seni, kuni nendes sisalduv teave asendatakse mahult ja üksikasjade poolest samaväärse uue teabega, kuid mitte vähem kui 24 kuud.
- 6.5. Kõik muudatustööd ja remondid tuleb teha kooskõlas oluliste lennukõlblikkusnõuetega ja vajaduse korral toodete keskkonnanõuetele vastavust järgides. Lennukõlblikkusnõuetele vastavust ja toodete vastavust keskkonnanõuetele tõendavad andmed tuleb säilitada.
- 6.6. Õhusõiduki käitaja kohustus on tagada, et õhusõidukit hooldav kolmas isik vastab käitaja suhtes kehtivatele ohutus- ja julgestusnõuetele.

7. ÕHUSÕIDUKI MEESKONNA LIIKMED

- 7.1. Meeskonnaliikmete arvu ja koosseisu kindlaksmääramisel tuleb võtta arvesse järgmist:
- a) õhusõiduki sertifitseerimise piirangud, sealhulgas vajaduse korral hädaolukorras evakueerimise asjakohane demonstreerimine;
 - b) õhusõiduki konfiguratsioon ja
 - c) lennutegevuse liik ja kestus.
- 7.2. Kaptenil peab olema õigus anda kõiki korraldusi ja võtta kõiki kohaseid meetmeid õhusõiduki töö ning õhusõiduki ja selles olevate isikute ja/või vara ohutuse tagamiseks.

- 7.3. Hädalukorras, mis seab ohtu õhusõiduki töö ja õhusõiduki ja/või pardal olevate isikute ohutuse, peab kapten võtma meetmed, mida ta ohutuse huvides vajalikuks peab. Kui kõnealuse meetme võtmisega kaasneb kohalike normide või korra rikkumine, peab kapten sellest viivitamata teatama asjaomasele kohalikule ametiasutusele.
- 7.4. Eri- või hädalukordi tohib jälgendada üksnes juhul, kui pardal olevaid reisijaid on sellest enne **pardaleminekut** [...] nõuetekohaselt teavitatud ning nad on kaasnevate riskidega kursis.
- 7.5. Meeskonnaliige ei tohi lubada, et väsimus, võttes muu hulgas arvesse pikaajalist väsimust, magamatust, vahemaandumiseta lendude arvu, öiseid tööaegu või ajavööndite muutust, halvendaks tema ülesannete täitmist või otsuste tegemist sellisel määral, et see seaks ohtu lennu ohutuse. Puhkeajad peavad olema piisava pikkusega selleks, et meeskonnaliikmed taastuksid eelnevate tööülesannete täitmise mõjudest ning oleksid järgmiseks lennutööajaks hästi välja puhunud.
- 7.6. Meeskonnaliige ei tohi õhusõiduki pardal täita määratud ülesandeid, kui ta on psühhoaktiivsete ainete või alkoholi mõju all või töövõimetu vigastuse, väsimuse, ravimite, haiguse vms tõttu.

8. LISANÕUDED VÄIKELENNUKITE, KOPTERITE VÕI KOPTERLENNUKITEGA TEHTAVA, SERTIFITSEERIMISE VÕI DEKLARATSIOONI ESITAMISE KOHUSTUSE ALLA KUULUVA ÄRILISE LENNUTRASPORDI JA MUU LENNUTEGEVUSE KOHTA

- 8.1. Lennutegevus võib toimuda üksnes juhul, kui on täidetud järgmised tingimused:
- a) õhusõiduki käitajal on endal või kolmandate isikutega sõlmitud lepingute kaudu lennutegevuse mastaabiks ja ulatuseks vajalikud vahendid. Nende vahendite hulka kuuluvad muu hulgas järgmised: õhusõidukid, rajatised, juhtimisstruktuur, töötajad, seadmed, ülesandeid, kohustusi ja menetlusi käsitlevad dokumendid, juurdepääs asjakohastele andmetele ning andmete dokumenteerimine;

- b) õhusõiduki käitaja kasutab ainult sobiva kvalifikatsiooni ja koolitusega töötajaid ning rakendab ja hoiab käigus meeskonnaliikmete ja muu olulise personali koolitus- ja kontrolliprogramme;
- c) [...];
- d) tegevuse liigist ja organisatsiooni suurusest sõltuvalt peab õhusõiduki käitaja rakendama ja töös hoidma juhtimissüsteemi, millega tagatakse kõnealuste oluliste nõuete täitmine, juhtima ohutusriske ning püüdma seda süsteemi pidevalt täiustada.
- e) õhusõiduki käitaja peab alapunkti d kohase juhtimissüsteemi osana sisse seadma lennuohutust mõjutavatest juhtumitest teavitamise süsteemi, et aidata järjepidevalt parandada ohutustaset.

8.2. Lennutegevuses tuleb igal juhul järgida õhusõiduki käitaja tegevuskäsiraamatut. See käsiraamat peab sisaldama kõigi käitatavate õhusõidukite ja nende käitamisega seotud töötajate kohustuste täitmiseks vajalikke juhendeid, teavet ja menetlusi. Neis tuleb sätestada lennuaja, lennutööaja ja puhkeaegade suhtes kohaldatavad piirangud. Tegevuskäsiraamat ja selle muudatused peavad vastama heakskiidetud lennukäsiraamatule ja neis tuleb vajaduse korral teha muudatusi.

8.3. Õhusõiduki käitaja kehtestab sobiva korra reisijate lennuohutust mõjutava käitumise tagajärgede minimeerimiseks.

8.4. Õhusõiduki käitaja peab välja töötama ja käigus hoidma eelkõige järgmised julgestusprogrammid, mida on kohandatud vastavalt õhusõidukile ja lennu liigile:

- a) piloodikabiini turvalisuse tagamine;
- b) õhusõiduki läbiotsimise korra kontroll-loend;
- c) koolitusprogrammid ning

d) elektroonika- ja arvutisüsteemide kaitse süsteemide tahtliku või tahtmatu häirimise ja rikkumise vältimiseks.

8.5. Kui julgestusmeetmed võivad lennuohutust kahjustada, tuleb riske hinnata ja töötada välja sobiv kord ohutusriskide vähendamiseks, kasutades vajaduse korral eriseadmeid.

8.6. Õhusõiduki käitaja peab määrama lennuki kapteniks lennumeeskonna ühe piloodi.

8.7. Väsimuse tekkimist tuleb vältida väsimuse juhtimise süsteemi abil. Lennu või lennuseeria puhul peab see süsteem hõlmama lennuaega, lennutööaegu, tööaegu ja nendele vastavalt kohandatud puhkeaegu. Väsimuse juhtimise süsteemis kehtestatud piirangutes tuleb arvestada kõiki väsimust põhjustavaid asjakohaseid tegureid, näiteks vahemaandumiseta lendude arv, ajavööndite läbimine, magamatus, ööpäevatsükli häirimine, öötöö, töökohale lendamine, vahetuste aja kumuleerumine teatavatel perioodidel, meeskonnaliikmete vaheline tööjaotus, samuti meeskonna suurendamine.

8.8. Õhusõiduki käitaja peab tagama, et punktides 6.1, 6.4 ja 6.5 kirjeldatud ülesannete täitmist kontrollib jätkuva lennukõlblikkuse tagamise eest vastutav organisatsioon, mis peab vastama II lisa punkti 3.1 ning III lisa punktide 7 ja 8 nõuetele.

8.9. Õhusõiduki käitaja peab tagama, et punktiga 6.3 nõutud hooldustõendi annab välja toodete, osade ja eraldiseisvate seadmete hooldamise õigust omav organisatsioon. Kõnealune organisatsioon peab vastama II lisa punkti 3.1 nõuetele.

8.10. Punktis 8.8 osutatud organisatsioon kehtestab organisatsioonisese käsiraamatu, mis on mõeldud asjaomastele töötajatele suunisena kasutamiseks ja milles kirjeldatakse kõiki organisatsioonilisi jätkuva lennukõlblikkuse tagamise protseduure.

8.10a Õhusõiduki käitamise kõigis etappides peab õhusõiduki meeskonna liikmetel olema vajaduse korral kasutamiseks kättesaadav normaalsetes, ebanormaalses ja hädaolukorra tingimustes ja olukordades kohaldatav kontroll-loendite süsteem. Igaks võimalikuks ettenähtavaks hädaolukorraks tuleb kehtestada vastav kord.

8.10b Reisijaid või lasti vedaval õhusõidukil ei tohi simuleerida ebanormaalseid ega hädaolukordi.

VI LISA

Kvalifitseeritud üksusi käsitlevad olulised nõuded

1. Kvalifitseeritud üksus (edaspidi „üksus“), selle direktor ning sertifitseerimis- ja järelevalveülesannete täitmise eest vastutavad töötajad ei tohi ise ega volitatud esindajatena osaleda toodete, osade, eraldiseisvate seadmete, komponentide või süsteemide konstrueerimises, valmistamises, turustamises ega hooldamises, nende käitamises, teenindamises ega kasutamises. See ei välista tehnilise teabe vahetamise võimalust asjaomaste organisatsioonide ja kvalifitseeritud üksuse vahel.

Eelmine lõik ei takista lennuspordi või harrastuslennunduse edendamiseks loodud organisatsioonil saada kvalifitseeritud üksuse akrediteeringut, tingimusel et ta tõendab akrediteerimisasutusele, et on kehtestanud huvide konflikti ennetamiseks nõuetekohase töökorralduse.

2. Üksus ning sertifitseerimis- ja järelevalveülesannete täitmise eest vastutavad töötajad peavad oma ülesandeid täitma võimalikult kõrgel erialase usaldusväärsuse ja tehnilise pädevuse tasemel ning neil ei tohi olla mingisugust, eelkõige rahalist survet ega stiimulit, mis võiks mõjutada sertifitseerimis- ja järelevalveülesannete täitmisel tehtavaid otsuseid või uurimistulemusi, seda eriti kõnealuste tulemustega seotud isikute või isikute grupi poolt.
3. Üksusel peavad olema töötajad ja vahendid sertifitseerimis- ja järelevalvemenetlusega seotud tehniliste ja haldusülesannete nõuetekohaseks täitmiseks; samuti peab olema kättesaadav varustus erakorraliste kontrollide teostamiseks.
4. Uurimiste eest vastutaval üksusel ja selle töötajatel peavad olema:
 - a) hea tehniline ja erialane ettevalmistus või asjakohaste toimingute teostamise käigus omandatud piisav asjatundlikkus;
 - b) nõuetekohased teadmised teostatavate sertifitseerimis- ja järelevalveülesannete suhtes kehtivatest nõuetest ja piisav kogemus nende ülesannete täitmise alal;

- c) oskus koostada deklaratsioone, kandeid ja aruandeid, mis tõendavad sertifitseerimis- ja järelvalveülesannete täitmist.
5. Tagada tuleb sertifitseerimis- ja järelvalveülesannete täitmise eest vastutavate töötajate erapooletus. Nende tasustamine ei tohi sõltuda teostatud uurimiste arvust või uurimistulemustest.
6. Üksus peab võtma vastutuskindlustuse, välja arvatud juhul, kui vastutus kuulub mõnele liikmesriigile selle siseriikliku õiguse alusel.
7. Üksuse töötajad peavad hoidma ametisaladust, mis on seotud käesoleva määruse alusel täidetud ülesannete käigus omandatud teabega.

VII LISA

Lennuvälju käsitlevad olulised nõuded

9. FÜÜSILISED PARAMEETRID, TARISTU JA SEADMED

1.1. Liiklusala

1.1.1. Lennuväljal on määratud ala õhusõidukite maandumiseks ja stardiks ning see peab vastama järgmistele tingimustele:

- a) maandumis- ja stardiala mõõtmed ja omadused sobivad seda kasutavate õhusõidukite jaoks;
- b) maandumis- ja stardiala kandetugevus on piisav ettenähtud õhusõidukite korduvaks käitamiseks, kui see on kohaldatav. Alad, mis ei ole ette nähtud korduvaks käitamiseks, peavad õhusõidukit üksnes kandma;
- c) maandumis- ja stardiala projekteeritakse nii, et vesi juhitakse ära ja välditakse olukorda, kus seisev vesi võib põhjustada lubamatut riski õhusõiduki käitamisele;
- d) maandumis- ja stardiala kalle ja kaldemuutused ei tekita lubamatut riski õhusõiduki käitamisele;
- e) maandumis- ja stardiala pinnaomadused sobivad ettenähtud õhusõidukitele ning
- f) maandumis- ja stardiala on vaba takistustest, mis võivad põhjustada lubamatut riski õhusõiduki käitamisele.

1.1.2. Kui lennuväljal on mitu määratud maandumis- ja stardiala, on need sellised, et need ei põhjusta lubamatut riski õhusõiduki käitamisele.

1.1.3. Määratud maandumis- ja stardiala ümbritsetakse piiritletud aladega. Need alad on ette nähtud startimisel ja maandumisel neist üle lendavate õhusõidukite kaitsmiseks ning vajakmaandumise ja rajalt külgsuunas või raja otsast väljasõitmise tagajärgede leevendamiseks ja need vastavad järgmistele tingimustele:

- a) alade mõõtmed on sobivad õhusõiduki eeldatavaks käitamiseks;
- b) alade kalle ja kaldemuutused ei põhjusta lubamatut riski õhusõiduki käitamisele;
- c) alad on vabad takistustest, mis võivad põhjustada lubamatut riski õhusõiduki käitamisele. See ei välista kergesti purunevate seadmete paigaldamist nimetatud aladele, kui neid on vaja õhusõiduki käitamisele kaasaaitamiseks, ning
- d) igal sellisel alal on otstarbele vastav kandetugevus.

1.1.4. Lennuvälja alad koos vahetu ümbrusega, mis on nähtud ette õhusõidukite ruleerimiseks või parkimiseks, projekteeritakse nii, et tagada kasutatavate õhusõidukite ohutu käitamine kõigis kavandatud tingimustes, ja need vastavad järgmistele tingimustele:

- a) aladel on küllaldane kandetugevus ettenähtud õhusõidukite korduvaks käitamiseks, välja arvatud ajutise kasutusega alad, mille kandetugevus peab olema piisav üksnes õhusõiduki kandmiseks;
- b) alad projekteeritakse nii, et vesi juhitakse ära ja välditakse olukorda, kus seisev vesi võib tekitada lubamatut riski õhusõiduki käitamisele;
- c) alade kalle ja kaldemuutused ei põhjusta lubamatut riski õhusõiduki käitamisele;

- d) alade pinnaomadused sobivad kasutamiseks ettenähtud õhusõidukite poolt ning
- e) alad on vabad takistustest, mis võivad põhjustada lubamatut riski õhusõiduki käitamisele. See ei välista kõnealusel alal vajalike parkimisseadmete paigutamist spetsiaalselt kindlaks määratud kohta või piirkonda.

1.1.5. Õhusõiduki kasutamiseks ettenähtud muu taristu projekteeritakse nii, et selle kasutamine ei põhjusta õhusõidukile lubamatut riski.

1.1.6. Konstruktsioonid, ehitised, seadmed ja hoiustamisalad paigutatakse ja projekteeritakse nii, et need ei põhjusta lubamatut riski õhusõiduki käitamisele.

1.1.7. Liiklusalal on vahendid, et takistada volitamata isikute, sõidukite või suuruse tõttu õhusõiduki käitamisele lubamatut riski põhjustavate loomade sisenemist liiklusalale, ilma et see piiraks siseriiklikke ja rahvusvahelisi loomakaitsealaseid sätteid.

1.2. Kaugus takistustest

1.2.1 Lennuväljale maandumisel läheneva või lennuväljalt startiva õhusõiduki kaitsmiseks kehtestatakse lähenemis- ja väljumismarsruudid. Sellised marsruudid või alad tagavad õhusõiduki vajaliku kauguse lennuvälja ümbruses olevatest takistustest kohalikke füüsilisi parameetreid nõuetekohaselt arvesse võttes.

1.2.2. Kaugus takistustest vastab lennuetapile ja lennu liigile. Arvesse võetakse ka õhusõiduki asukoha määramise seadmeid.

1.3. Lennuvälja ohutusseadmed, sealhulgas visuaalsed ja mittevisuaalsed vahendid

1.3.1. Vahendid on otstarbekohased ja tuvastatavad ning annavad kasutajatele üheselt mõistetavat teavet kõikides ettenähtud käitamistingimustes.

- 1.3.2. Lennuvälja ohutusseadmed toimivad ettenähtud käitamistingimustes nõuetekohaselt. Käitamistingimustes või rikete korral ei põhjusta lennuvälja ohutusseadmed lennundusohutusele lubamatut riski.
- 1.3.3. Vahendid ja nende elektritoitesüsteem konstrueeritakse nii, et rikked ei põhjusta asjakohatu, eksitava või puuduliku teabe esitamist kasutajatele ega oluliste teenuste katkemist.
- 1.3.4. Vahendite kahjustumise või rikete vältimiseks kasutatakse sobivaid kaitsemeetmeid.
- 1.3.5. Kiirusallikad või liikuva või fikseeritud esemed ei häiri ega halvenda lennunduse side-, navigatsiooni- ega seiresüsteemide toimimist.
- 1.3.6. Asjaomaseid töötajaid teavitatakse lennuvälja ohutusseadmete funktsioonidest ja kasutamisest, sealhulgas antakse selged juhised tingimuste kohta, mis võivad põhjustada lubamatuid riske lennundusohutusele.

1.4. Lennuväljaandmestik

- 1.4.1. Lennuvälja ning pakutavate teenuste kohta koostatakse andmestik ja seda ajakohastatakse.
- 1.4.2. Andmed on täpsed, arusaadavad, täielikud ja üheselt mõistetavad. Tagatakse andmestiku asjakohane terviklikkuse tase.
- 1.4.3. Andmed on kasutajatele ja asjaomastele aeronavigatsiooniteenuste osutajatele kättesaadavad õigel ajal piisavalt turvaliste, töökindlate ja kiirete sidevahendite kaudu.

10. KÄITAMINE JA JUHTIMINE

2.1. Lennuvälja käitaja kohustused

Lennuvälja käitamise eest vastutab lennuvälja käitaja. Lennuvälja käitaja kohustused on järgmised:

- a) lennuvälja käitajal on endal või kolmandate isikutega sõlmitud kokkulepete kaudu kõik vajalikud vahendid õhusõiduki ohutu käitamise tagamiseks lennuväljal. Nende vahendite hulka kuuluvad muu hulgas rajatised, töötajad, seadmed ja materjalid, ülesanded, kohustusi ja menetlusi käsitlevad dokumendid, juurdepääs asjakohastele andmetele ning andmete dokumenteerimine;
- b) lennuvälja käitaja kontrollib, et punkti 1 [...] nõudeid täidetakse pidevalt, või võtab nõuete mittetäitmisega seotud riskide vähendamiseks asjakohaseid meetmeid. Kehtestatakse menetlused kõigi kasutajate õigeaegseks teavitamiseks sellistest meetmetest ning kohaldatakse neid menetlusi;
- c) lennuvälja käitaja koostab ja rakendab ise või kolmandate isikutega sõlmitud kokkulepete kaudu elusloodusega seotud riskide haldamise programmi;
- d) lennuvälja käitaja tagab ise või kolmandate isikutega sõlmitud kokkulepete kaudu, et sõidukite ja isikute liikumist liiklusalal ning muudel käitamisaladel kooskõlastatakse õhusõidukite liikumisega, et vältida kokkupõrkeid ja õhusõidukite kahjustamist;
- e) lennuvälja käitaja tagab, et on kehtestatud menetlused riskide vähendamiseks õhusõiduki käitamisel talvetingimustes, halbades ilmastikuoludes, halva nähtavuse korral või, kui see on asjakohane, öösel, ning et neid menetlusi rakendatakse;

- f) lennuvälja käitaja sõlmib kokkuleppeid teiste asjaomaste organisatsioonidega käesolevate lennuvälju käsitlevate oluliste nõuete jätkuva täitmise tagamiseks. Selliste organisatsioonide hulka kuuluvad muu hulgas õhusõidukite käitajad, aeronavigatsiooniteenuste osutajad, maapealse teeninduse ja perrooniteenuse pakkujad ning muud organisatsioonid, mille tegevus või tooted võivad mõjutada õhusõiduki ohutust;
- g) lennuvälja käitaja veendub selles, et õhusõidukite kütust ladustavad / liikumapanevat energiat salvestavad ja väljastavad organisatsioonid kasutavad protseduure, mis tagavad õhusõidukite varustamise puhta ja nõuetele vastava kütuse / liikumapaneva energiaga;
- h) lennuväljaseadmete hooldamise käsiraamatud peavad olema kättesaadavad, neid tuleb kasutada ning need peavad sisaldama hooldus- ja remondijuhendeid, teenindusteavet, veatuvastus- ning ülevaatusmenetlusi;
- i) lennuvälja käitaja kehtestab ja rakendab ise või kolmandate isikutega sõlmitud kokkulepete kaudu lennuvälja hädaolukorra lahendamise plaani, mis hõlmab lennuvälja või selle vahetu läheduse võimalike hädaolukordade stsenaariume. Plaan kooskõlastatakse vajaduse korral kohaliku omavalitsuse hädaolukordade lahendamise plaaniga lennuvälja ümbruses ette tulevate hädaolukordade lahendamiseks;
- j) lennuvälja käitaja tagab ise või kolmandate isikutega sõlmitud kokkulepete kaudu, et lennuväljal on olemas nõuetekohane pääste- ja tuletõrjeteenistus. Pääste- ja tuletõrjeteenistus reageerivad intsidendi või õnnetuse korral vajaliku kiirusega ning neil peavad olema vähemalt seadmed, kustutusvahendid ja piisaval arvul töötajaid;
- k) lennuvälja käitaja kasutab lennuvälja käitamiseks ja hooldamiseks üksnes asjakohase väljaõppe ja kvalifikatsiooniga töötajaid ning rakendab ja hoiab töös ise või kolmandate isikutega sõlmitud kokkulepete kaudu kogu asjaomase personali kvalifikatsiooni hoidmiseks vajalikke koolitus- ja kontrolliprogramme;

- l) lennuvälja käitaja tagab, et kõik isikud, kellel on lubatud järelevalveta viibida lennuvälja liikluslalal või muudel käitamisaladel, on asjakohase väljaõppe ja kvalifikatsiooniga;
- m) päästetöötajad ja tuletõrjujad on lennuvälja keskkonnas tegutsemiseks vajaliku väljaõppe ja kvalifikatsiooniga. Lennuvälja käitaja rakendab ja hoiab töös ise või kolmandate isikutega sõlmitud kokkulepete kaudu väljaõppe- ja kontrolliprogramme, et hoida kõigi asjaomaste töötajate kvalifikatsiooni, ning
- n) kõik päästetöötajad ja tuletõrjujad, kes peavad vajaduse korral tegutsema hädaolukorras, tõendavad perioodiliselt tervislikku seisundit, mis võimaldab neil täita rahuldavalt oma ülesandeid, võttes arvesse tegevuse liiki. Käesolevas kontekstis tähendab piisav tervises seisund, mis hõlmab füüsilist ja vaimset tervist, et töötajal ei ole haigust ega puuet, mille tõttu kõnealune töötaja ei suuda:
 - täita hädaolukorras tegutsemiseks vajalikke ülesandeid;
 - igal ajal täita talle määratud tööülesandeid või
 - tajuda õigesti oma ümbruskonda.

2.2. Juhtimissüsteemid

2.2.1. Tegevuse liigist ja organisatsiooni suurusest sõltuvalt peab lennuvälja käitaja rakendama ja töös hoidma juhtimissüsteemi, millega tagatakse kõnealuste oluliste nõuete täitmine, juhtima ohutusriske ning püüdma seda süsteemi pidevalt täiustada.

2.2.2. Lennuvälja käitaja peab punkti 2.2.1 kohase juhtimissüsteemi osana sisse seadma ohutust mõjutavatest juhtumitest teatamise süsteemi, et aidata järjepidevalt parandada ohutustaset. Kõnealuse lennuohutust mõjutavatest juhtumisest teatamise süsteemi kaudu saadud teavet analüüsivad vastavalt asjaoludele eespool punkti 2.1 alapunktis f loetletud isikud.

2.2.3. Lennuvälja käitaja peab koostama lennuvälja käsiraamatu ja käitama lennuvälja selle järgi.

Käsiraamat peab sisaldama kõiki juhendeid, teavet ja menetlusi, mida läheb vaja lennuvälja ja juhtimissüsteemi kasutamiseks ning mida käitamis- ja hooldustöötajad vajavad oma tööülesannete täitmiseks.

11. LENNUVÄLJA ÜMBRUS

3.1. Lennuvälja liiklusalasid ümbritsev õhuruum hoitakse vaba takistustest, et lennuväljal oleks võimalik õhusõidukit ettenähtud korras käitada, ilma et lennuvälja ümbruse takistused põhjustaksid lubamatuid riske. Seepärast töötatakse välja ja võetakse kasutusele takistuste seire alad, mida jälgitakse katkematult igasuguse rikkuva sissetungimise kindlakstegemise eesmärgil.

- a) Seirealadel esinevate rikkumiste korral tuleb hinnata, kas tegemist on lubamatu riskiga või mitte. Kõik objektid, mis kujutavad lubamatut riski, tuleb kõrvaldada või võtta asjakohaseid leevendusmeetmeid lennuvälja kasutava õhusõiduki kaitsmiseks.
- b) Andmed kõikide selliste allesjäävate takistuste kohta avaldatakse ning vastavalt vajadusele takistused tähistatakse ja varustatakse hoiatustuledega.

3.2. Jälgitakse inimtegevuse ja maakasutusega, sh järgmises mitteammendavas nimekirjas toodud asjaoludega seotud riske. Tuleb hinnata ja vajaduse korral vähendada järgmisi inimtegevuse ja maakasutuse põhjustatud riske:

- a) lennuvälja piirkonna maakasutusega seotud mis tahes arendustegevus või muudatused;
- b) takistuste põhjustatud võimalik turbulents;
- c) ohtliku, segava ja eksitava valgustuse kasutamine;

- d) suurte ja tugevasti peegeldavate pindade põhjustatud pimestus;
- e) eluslooduse jaoks soodsate tingimustega alade loomine lennuvälja liiklusala lähedal või
- f) nähtamatu kiirguse allikad või liikuvad või paiksed objektid, mis võivad häirida või takistada lennunduse side-, navigatsiooni- või seiresüsteemide toimimist.

3.3. Lennuvälja ümbruses ette tulevate lennundusalaste hädaolukordade lahendamiseks kehtestatakse hädaolukordade lahendamise plaan.

12. MAAPEALNE TEENINDUS

4.1. Maapealse teeninduse teenuse osutaja kohustused

Maapealse teeninduse teenuse osutaja vastutab oma toimingute ohutu teostamise eest lennuväljal. Kõnealuse teenuseosutaja kohustused on järgmised:

- a) teenuseosutajal on kõik vajalikud vahendid teenuse ohutuks osutamiseks lennuväljal. Nende vahendite hulka kuuluvad muu hulgas rajatised, töötajad, seadmed ja materjalid;
- b) teenuseosutaja järgib lennuvälja käsiraamatus ette nähtud menetlusi, sealhulgas seoses oma sõidukite, seadmete ja töötajate liikumisega ning talvistes, öistes ja halbades ilmastikutingimustes lennuvälja käitamisest tuleneva ohuga;
- c) teenuseosutaja pakub maapealset teenindust kooskõlas teenindatava õhusõiduki käitaja sätestatud menetluste ja juhistega;

- d) [...];
- e) [...];
- f) [...];
- g) [...];
- h) teenuseosutaja tagab, et maapealse teeninduse seadmete käitamise ja hooldamise käsiraamatud on kättesaadavad, et neid kasutatakse ning et need sisaldavad käitamis-, hooldus- ja remondijuhendeid, teenindusteavet, vigade leidmise menetlusi ja ülevaatusmenetlusi;
- i) teenuseosutaja kasutab üksnes piisava väljaõppe ja kvalifikatsiooniga töötajaid ning tagab kõigi asjaomaste töötajate pideva pädevuse tagamiseks vajalike koolitus- ja kontrolliprogrammide rakendamise ja kasutamise.

4.2. Juhtimissüsteemid

4.2.1. Tegevuse liigist ja organisatsiooni suurusest sõltuvalt peab teenuseosutaja rakendama ja töös hoidma juhtimissüsteemi, millega tagatakse kõnealuste oluliste nõuete täitmine, juhtima ohutusriske ning püüdma seda süsteemi pidevalt täiustada. Nimetatud süsteem tuleb kooskõlastada lennuvälja käitaja juhtimissüsteemiga.

4.2.2. Teenuseosutaja peab punkti 4.2.1 kohase juhtimissüsteemi osana sisse seadma lennuohutust mõjutavatest juhtumitest teatamise süsteemi, et aidata järjepidevalt parandada ohutustaset. Ilma, et see piiraks muid aruandekohustusi, teatab teenuseosutaja kõigist lennuohutust mõjutavatest juhtumitest lennuvälja käitaja ja vajaduse korral lennuliiklusteenuste osutaja vastavasse teatamise süsteemi.

4.2.3. Maapealse teeninduse osutaja töötab välja sellekohase käsiraamatu ja tegutseb selle järgi. Käsiraamat peab sisaldama kõiki teeninduseks, juhtimissüsteemi käitamiseks ja töötajate töökohustuste täitmiseks vajalikke juhendeid, teavet ja menetlusi.

4a. Perrooniteenused

- 4.a.1. Perrooniteenuste osutaja pakub oma teenuseid kooskõlas lennuvälja käsiraamatus sisalduvate käitamismenetlustega.
- 4.a.2. Tegevuse liigist ja organisatsiooni suurusest sõltuvalt peab perrooniteenuse osutaja rakendama ja töös hoidma juhtimis-, sealhulgas ohutusjuhtimise süsteemi, millega tagatakse kõnealuste oluliste nõuete täitmine.
- 4.a.3. Perrooniteenuste osutaja sõlmib lennuvälja käitaja ja lennuliiklusteenuse osutajaga ametlikud kokkulepped, milles on kirjeldatud osutatavate teenuste ulatus.
- 4.a.4. Perrooniteenuse osutaja peab punkti 4.a.2 kohase juhtimissüsteemi osana sisse seadma lennuohutust mõjutavatest juhtumitest teatamise süsteemi, et aidata järjepidevalt parandada ohutust. Ilma, et see piiraks muid aruandekohustusi, teatab teenuseosutaja kõigist lennuohutust mõjutavatest juhtumitest lennuvälja käitaja ja vajaduse korral lennuliiklusteenuste osutaja vastavasse teatamise süsteemi.
- 4.a.5. Perrooniteenuse osutaja osaleb lennuvälja käitaja kehtestatud ohutusprogrammides.

13. MUUD

Ilma, et see piiraks lennuvälja käitaja kohustusi, tagab lennuvälja käitaja, et õhusõiduk ei kasuta lennuvälja ega selle osi, mille jaoks lennuväli ning selle käitamismenetlused ei ole tavaolukorras ette nähtud, välja arvatud õhusõiduki hädaolukorras, kui õhusõiduk suunatakse ümber teisele lennuväljale, või muudel, igal konkreetsel juhul riigi pädeva asutuse kindlaks määratud tingimustel.

VIII LISA

Lennuliikluse korraldamist / aeronavigatsiooniteenuseid ning lennujuhte käsitlevad olulised nõuded

14. ÕHURUUMI KASUTAMINE

- 1.1. Kõiki õhusõidukeid, välja arvatud neid, mis on seotud artikli 2 lõike 3 punktis a osutatud tegevusvaldkondadega, käitatakse igal lennuetapil või lennuvälja liiklusalas vastavalt ühtsetele üldistele käitamiseeskirjadele ning kõikidele kohaldatavatele menetlustele, mille kasutamine on asjaomases õhuruumis ette nähtud.
- 1.2. Kõik õhusõidukid, välja arvatud need, mis on seotud artikli 2 lõike 3 punktis a osutatud tegevusvaldkondadega, varustatakse nõutavate koostisosadega ja neid käitatakse nõuetekohaselt. Lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste süsteemis kasutatavad koostisosad vastavad ka punktis 3 esitatud nõuetele.

15. TEENUSED

2.1. Õhuruumi kasutajatele aeronavigatsiooniks esitatavad andmed ja aeronavigatsiooniteave

- 2.1.1. Aeronavigatsiooniteabe allikana kasutatavad andmed peavad olema piisavalt kvaliteetsed, täielikud ja ajakohased ning need tuleb esitada õigel ajal.
- 2.1.2. Aeronavigatsiooniteave peab olema täpne, täielik, ajakohane, üheselt mõistetav ning piisavalt terviklik kasutajatele sobivas vormis.
- 2.1.3. Kõnealune aeronavigatsiooniteave edastatakse õhuruumi kasutajatele õigel ajal, kasutades piisavalt töökindlaid ja kiireid sidevahendeid, mis on kaitstud tahtlike või tahtmatute häirete ja andmete rikkumise eest.

2.2. Meteoroloogiateenused

- 2.2.1. Lennumeteoroloogilise teabe allikana kasutatavad andmed peavad olema piisavalt kvaliteetsed, täielikud ja ajakohased.
- 2.2.2. Lennumeteoroloogiline teave peab olema õhuruumi kasutajate vajaduste täitmiseks võimalikult täpne, täielik, ajakohane, piisavalt terviklik ja üheselt mõistetav.
- 2.2.3. Kõnealune lennumeteoroloogiline teave edastatakse õhuruumi kasutajatele õigel ajal, kasutades piisavalt töökindlaid ja kiireid sidevahendeid, mis on kaitstud häirete ja andmete rikkumise eest.

2.3. Lennuliiklusteenused

- 2.3.1. Lennuliiklusteenuste osutamise alusena kasutatavad andmed peavad olema täpsed, täielikud ja ajakohased.
- 2.3.2. Lennuliiklusteenuste osutamine peab olema kasutajate vajaduste täitmiseks piisavalt täpne, täielik, ajakohane ja üheselt mõistetav.
- 2.3.3. Kasutajatele teavet või nõuandeid edastavaid automatiseeritud seadmeid konstrueeritakse, toodetakse ja hooldatakse nõuetekohaselt, et tagada nende otstarbekohasus.
- 2.3.4. Lennujuhtimisteenuste ja seotud protsessidega tagatakse õhusõidukite nõuetekohane eraldatus teistest õhusõidukitest ning välditakse õhusõidukite kokkupõrkeid lennuvälja manööverdamisalal olevate takistustega ning vajaduse korral aidatakse kaitsta õhusõidukeid muude õhus esinevate ohtude eest ning tagatakse kiire ja õigeaegne kooskõlastamine kõikide asjakohaste kasutajate ning õhuruumi piirnevate osadega.
- 2.3.5. Lennuliiklusteeninduse ja õhusõiduki vaheline ning asjaomaste lennuliiklusteenuseid osutavate üksuste omavaheline sidepidamine peab olema õigeaegne, selge, täpne ja üheselt mõistetav, kaitstud häirete eest ning kõik asjaosalised peavad seda ühtemoodi mõistma ja vajaduse korral vastuvõtmist kinnitama.

2.3.6. Kehtestatakse meetmed võimalike hädaolukordade avastamiseks ning vajaduse korral tõhusa otsimis- ja päästetegevuse algatamiseks. Selliste meetmete hulka kuuluvad vähemalt asjakohased häiremehhanismid, kooskõlastamismeetmed ning vastutuspiirkonna tõhusaks katmiseks vajalikud menetlused, vahendid ja töötajad.

2.4. Sideteenused

Saavutatakse ja säilitatakse sideteenuste piisav toimimine seoses teenuste kättesaadavuse, terviklikkuse, järjepidevuse ja õigeaegsusega. Sideteenused peavad olema kiired ja kaitstud andmete rikkumise eest.

2.5. Navigatsiooniteenused

Navigatsiooniteenused saavutavad ja säilitavad sellise toimimistaseme, mis on piisav suunamise, positsioneerimise ja, kui sellist teenust pakutakse, siis ajastamist käsitleva teabe osas. Toimivuskriteeriumid hõlmavad teenuse täpsust, terviklikkust, kättesaadavust ja järjepidevust.

2.6. Seireteenused

Seireteenused määravad kindlaks õhusõiduki suhtelise asukoha õhus ning muude õhusõidukite ja maapealsete sõidukite asukoha lennuväljal, tehes seda täpsuse, terviklikkuse, järjepidevuse ja avastamise tõenäosuse seisukohast piisavalt tõhusalt.

2.7. Lennuliiklusvoo juhtimine

Lennuliiklusvoo taktikalisel juhtimisel liidus kasutatakse ja esitatakse piisavalt täpset ja ajakohast teavet teenuste osutamist mõjutava kavandatava lennuliikluse mahu ja laadi kohta ning kooskõlastatakse ja arutatakse liiklusvoo ümbersuunamist või edasilükkamist, et vähendada ülekoormuse tekkimise ohtu õhus või lennuväljadel. Lennuliiklusvoo juhtimise eesmärk on optimeerida õhuruumi olemasoleva läbilaskevõime kasutamist ja parandada lennuliiklusvoo juhtimise protsesse. Sellise juhtimise puhul lähtutakse Euroopa piirkonna aeronavigatsioonikavast tulenevalt ohutus-, läbipaistvus- ja tõhususpõhimõttest, tagades läbilaskevõime paindliku ja õigeaegse jaotamise.

Artiklis 37a osutatud meetmed, mis käsitlevad lennuliiklusvoo juhtimist, toetavad operatiivseid otsuseid, mida teevad aeronavigatsiooniteenuste osutajad, lennuväljade käitajad ja õhuruumi kasutajad, ning hõlmavad järgmisi valdkondi:

- a) lendude planeerimine;
- b) õhuruumi olemasoleva läbilaskevõime kasutamine kõikides lennuetappides, sealhulgas marsruudi teenindusaegade eraldamine;
- c) marsruutide kasutamine üldises lennuliikluses, sealhulgas
 - lennuteede ja -liikluse suuniste ühtse avaldamise korraldamine;
 - võimalused üldise lennuliikluse kõrvalejuhtimiseks tihedalt asustatud piirkondadest ja
 - eesõiguseeskirjad õhuruumile juurdepääsu kohta üldise lennuliikluse puhul, eelkõige ülekoormatud ja kriisiperioodidel; ning
- d) lennuplaanide ja lennujaamade teenindusaegade vaheline kooskõla ning vajalik koordineerimine naaberpiirkondadega, kui see on asjakohane.

2.8. Õhuruumi korraldamine

Konkreetsete õhuruumiosade määramist teatavaks kasutuseks jälgitakse, kooskõlastatakse ja avalikustatakse õigel ajal, et vähendada igas olukorras õhusõidukite hajutusmiinimumi rikkumise ohtu. Võttes arvesse liikmesriikide vastutusel olevat sõjalise tegevuse ja sellega seotud aspektide korraldust, toetatakse õhuruumi korraldamisega ka ICAO poolt kirjeldatud ja määruse (EÜ) nr 551/2004 alusel rakendatud õhuruumi paindliku kasutamise kontseptsiooni ühtset kohaldamist, et lihtsustada õhuruumi ja lennuliikluse korraldamist ühise transpordipoliitika raames.

2.9. Õhuruumi kavandamine

Õhuruumi struktuurid ja lennu sooritamise protseduurid kavandatakse, vaadatakse üle ja valideeritakse enne, kui need saab õhusõidukitel kasutusele võtta.

16. SÜSTEEMID JA KOOSTISOSAD

3.1. Üldnõuded

Lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste süsteemid ja koostisosad, mis edastavad asjaomast teavet õhusõidukitele, õhusõidukitelt ning maa peal, konstrueeritakse, valmistatakse, hooldatakse ja käitatakse nõuetekohaselt, et tagada nende vastavus oma otstarbele.

Need süsteemid ja protseduurid peavad hõlmama eelkõige järgmiste funktsioonide ja teenuste toetamiseks vajalikku:

- a) õhuruumi korraldamine
- b) lennuliiklusvoo juhtimine
- c) lennuliiklusteenused, eelkõige lennuandmete töötlemise süsteemid, seireandmete töötlemise süsteemid ja kasutajaliidese süsteemid
- d) sidesüsteemid, sh maa-maa- / satelliit-, õhk-maa- ja õhk-õhk- / satelliit-side
- e) navigeerimine
- f) seire
- g) aeronavigatsiooniteabe teenused
- h) meteoroloogiateenused
- i) [...]

3.2. Süsteemide ja koostisosade terviklikkus, toimivus ja usaldusväärsus

3.2.1. Õhusõidukitel, maapinnal või õhuruumis paiknevate süsteemide ja koostisosade terviklikkus ja ohutusalane suutlikkus peavad olema otstarbekohased. Need peavad vastama nõutavale käitamistasemele kõikides kavandatud käitamistingimustes ja kogu oma kasutusea jooksul.

3.2.2. Lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste süsteemide ning nende koostisosade konstrueerimisel, ehitamisel, hooldamisel ja käitamisel kasutatakse asjakohaseid ja valideeritud menetlusi viisil, millega tagatakse Euroopa lennuliikluse juhtimise võrgustiku tõrgeteta toimimine igal ajal ja kõikides lennuetappides. Tõrgeteta toimimine tähendab eelkõige teabe jagamist (sealhulgas asjakohane tegevusolukorda käsitlev teave, teabest ühtemoodi arusaamine, võrreldavad töötlemismenetlused ning seonduvad menetlused, mis võimaldavad ühiselt toimida), nagu on kokku lepitud kogu Euroopa lennuliikluse juhtimise võrgustiku (EATMN) või selle osade jaoks.

3.2.3. Euroopa lennuliikluse juhtimise võrgustik, selle süsteemid ja nende koostisosad peavad kooskõlastatult toetama uusi kokkulepitud ja valideeritud toimimispõhimõtteid, mis parandavad aeronavigatsiooniteenuste kvaliteeti, jätkusuutlikkust ja tõhusust, eelkõige ohutuse ja läbilaskevõime näol.

3.2.4. Euroopa lennuliikluse juhtimise võrgustik, selle süsteemid ja nende koostisosad toetavad tsiviil- ja sõjandusvaldkonna koostöö järkjärgulist elluviimist määral, mis on vajalik õhuruumi ja lennuliiklusvoo juhtimise tõhusaks korraldamiseks ning õhuruumi ohutuks ja tõhusaks kasutamiseks kõikide kasutajate poolt, järgides seejuures õhuruumi paindliku kasutamise põhimõtet.

3.2.5. Kirjeldatud eesmärkide saavutamiseks peavad Euroopa lennuliikluse juhtimise võrgustik, selle süsteemid ja nende koostisosad toetama kõikides lennuetappides korrektse ja ühetaolise teabe jagamist tsiviil- ja sõjandusala osapoolte vahel, ilma et see piiraks julgeoleku- või kaitsepoliitika huvide kaitsmist, sealhulgas konfidentsiaalsusnõuete kohaldamist.

3.3. Süsteemide ja koostisosade konstrueerimine

3.3.1. Süsteemide ja koostisosade konstrueerimisel tuleb järgida kohaldatavaid ohutus- ja vajaduse korral julgestusnõudeid.

3.3.2. Süsteemid ja koostisosad konstrueeritakse nii tervikuna, eraldi kui ka üksteise suhtes nii, et sellise rikke tõenäosus, mille tagajärjel süsteem lakkab täielikult töötamast, oleks pöördvõrdelises seoses rikke korral teenindusohutusele avalduva mõju raskusastmega.

3.3.3. Süsteemide ja koostisosade konstrueerimisel nii eraldi kui üksteisega seotult võetakse arvesse inimvõimete ja -tegevuse piire.

3.3.4. Süsteemid ja koostisosad konstrueeritakse nii, et need ja nende edastavad andmed oleksid kaitsstud kahjuliku kokkupuute eest sise- ja välisteguritega.

3.3.5. Süsteemide ja koostisosade tootmiseks, paigaldamiseks, käitamiseks ja hooldamiseks vajalik teave ning ohtlikke tingimusi käsitlev teave esitatakse töötajatele selgelt, ühtselt ja üheselt mõistetavalt.

3.4. Püsiv teenindustase

Teenuse osutamise ajal ja selle mis tahes muutmise korral säilitatakse süsteemide ja koostisosade ohutustase.

17. LENNUJUHTIDE KVALIFIKATSIOON

4.1. Üldnõuded

Lennujuhi koolitusel osalev isik või lennujuhiõpilane peab hariduse poolest ning füüsiliselt ja vaimselt olema piisavalt küps vajalike teoreetiliste teadmiste ning praktiliste oskuste omandamiseks, säilitamiseks ja tõendamiseks.

4.2. Teoreetilised teadmised

4.2.1. Lennujuht peab omandama ja säilitama sellise teadmistetaseme, mis vastab tema täidetavate ülesannete keerukusele ja on proportsionaalne asjaomase teenuseliigiga seotud riskidega.

4.2.2. Teoreetiliste teadmiste omandamist ja säilimist kontrollitakse pideva hindamise kaudu koolituse jooksul või asjakohaste eksamite abil.

4.2.3. Vajalik teoreetiliste teadmiste tase tuleb säilitada. Nõuetele vastavust kontrollitakse korrapäraste hindamiste või eksamitega. Eksamite sagedus peab olema proportsionaalne teenuseliigiga seotud riskidega.

4.3. Praktilised oskused

4.3.1. Lennujuht peab omandama ja säilitama oma ülesannete täitmiseks vajalikud praktilised oskused. Sellised oskused peavad olema proportsionaalsed teenuseliigiga seotud riskidega ning, kui see on täidetavate ülesannete puhul asjakohane, hõlmama vähemalt järgmisi valdkondi:

- a) käitamisprotseduurid;
- b) konkreetsete ülesannetega seotud küsimused;
- c) ebatavalised ja hädaolukorrad ning
- d) inimtegurid.

4.3.2. Lennujuht tõendab oma suutlikkust teostada asjakohaseid protseduure ja ülesandeid tema täidetavatele funktsioonidele vastaval pädevustasemel.

4.3.3. Praktiliste oskuste puhul tuleb säilitada rahuldav oskuste tase. Nõuetele vastavust kontrollitakse korrapäraste hindamistega. Selliste hindamiste sagedus vastab asjaomase teenuseliigi ja täidetavate ülesannete keerukusele ning riskitasemele.

4.4. Keeleoskus

4.4.1. Lennujuht tõendab oma võimet rääkida ja mõista inglise keelt määral, mida on vaja konkreetsetel ja tööga seotud teemadel, sealhulgas hädaolukorras, tõhusa teabevahetuse pidamiseks ainult hääle (telefon/raadiotelefon) abil või inimestega vahetult kohtudes.

4.4.2. Kui see on vajalik lennuliiklusteenuse osutamiseks kindlaksmääratud õhuruumiosas, peab lennujuht suutma rääkida ja mõista ka riigikeelt (riigikeeli) eespool kirjeldatud tasemel.

4.5. Lennutreeningseadmed

Kui olukorrateadlikkuse ja inimtegurite alase õppepraktika raames või oskuse omandamise või säilimise tõendamisel kasutatakse lennutreeningseadet, peab see olema asjaomasele praktikale vastava töökeskkonna ja operatiivolukorra jälgendamiseks piisavalt funktsionaalne.

4.6. Koolituskursused

4.6.1. Koolitus toimub koolituskursuse vormis, mis võib hõlmata teoreetilist ja praktilist õpet ning vajaduse korral koolitust lennutreeningseadmel.

4.6.2. Kursus tuleb määratleda ja heaks kiita iga koolitusliigi jaoks eraldi.

4.7. Instruktorid

4.7.1. Teoreetilist koolitust korraldavad asjakohase kvalifikatsiooniga instruktorid. Nad peavad:

- a) omama vajalikke teadmisi õpetatavast valdkonnast; ja
- b) olema tõendanud oma suutlikkust kasutada sobivaid õppemeetodeid.

4.7.2. Praktilisi oskusi õpetavad vajaliku kvalifikatsiooniga instruktorid, kes:

- a) omavad õppele vastavaid teoreetilisi teadmisi ja kogemusi;
- b) on tõendanud oma suutlikkust õpetada ja kasutada sobivaid õppemeetodeid;
- c) on õpetatavate protseduuride õpetamise meetodeid praktikas rakendanud ning
- d) saama regulaarselt täienduskoolitust õpetamisoskuste säilitamiseks.

4.7.3. Praktiliste oskuste instruktoritel peab olema või olema olnud õigus tegutseda lennujuhina.

4.8. Tasemetestijad

4.8.1. Lennujuhtide oskuste hindamise eest vastutavad isikud:

- a) on tõendanud oma suutlikkust hinnata lennujuhtide tegevust ning neid testida ja kontrollida ning
- b) saavad hindamisstandardite ajakohasuse tagamiseks korrapärast täienduskoolitust.

4.8.2. Praktiliste oskuste taseme testijatel on või on olnud õigus tegutseda lennujuhina valdkondades, milles hindamist teostatakse.

4.9. Lennujuhi tervises seisund

4.9.1. Kõik lennujuhid tõendavad korrapäraselt oma ülesannete täitmiseks piisavat tervises seisundit.

Nõuetele vastavust näitab nõuetekohane hindamine, mille käigus võetakse arvesse võimalikku vanusest tulenevat vaimse ja füüsilise seisundi halvenemist.

4.9.2. Piisav tervises seisund, mis hõlmab füüsilist ja vaimset tervist, tähendab seda, et lennujuhtimisteenust osutaval isikul ei ole haigust ega puuet, mille tõttu ta ei ole võimeline:

- a) nõuetekohaselt täitma lennujuhtimisteenuse osutamisega seotud ülesandeid;
- b) igal ajal täitma talle määratud tööülesandeid või
- c) tajuma õigesti oma ümbruskonda.

4.9.3. Kui piisavat tervises seisundit ei ole võimalik täielikult tõendada, võib rakendada riskide vähendamise meetmeid, mis tagavad samaväärse ohutustaseme.

18. TEENUSE OSUTAJAD JA KOOLITUSORGANISATSIOONID

5.1. Teenuseid osutatakse üksnes juhul, kui on täidetud järgmised tingimused:

- a) teenuseosutajal on vahetult või kolmandate isikutega sõlmitud lepingute kaudu kõik teenuse mahuks ja ulatuseks vajalikud vahendid. Nende vahendite hulka kuuluvad muu hulgas süsteemid, rajatised, sealhulgas energiavarustus, juhtimisstruktuur, töötajad, seadmed ja nende hooldamine, ülesandeid, kohustusi ja menetlusi käsitlevad dokumendid, juurdepääs asjakohastele andmetele ning andmete dokumenteerimine;

- b) teenuseosutaja koostab teenuste osutamise kohta juhtimis- ja käitamiskäsiraamatud, mida ta järgib ja ajakohastab. Sellised käsiraamatud peavad sisaldama kõiki juhtimissüsteemi käitamiseks, juhtimissüsteemiks ning käitamisega seotud töötajate kohustuste täitmiseks vajalikke juhendeid, teavet ja menetlusi;
- c) tegevuse liigist ja organisatsiooni suurusest sõltuvalt peab organisatsioon rakendama ja töös hoidma juhtimissüsteemi, millega tagatakse kõnealuste oluliste nõuete täitmine, juhtima ohutusriske ning püüdma seda süsteemi pidevalt täiustada;
- d) teenuseosutaja kasutab üksnes sobiva kvalifikatsiooni ja koolitusega töötajaid, kehtestab töötajate koolitus- ja kontrolliprogrammid ning täidab neid;
- e) teenuseosutaja korraldab käesolevate oluliste nõuete täitmise tagamiseks ametliku koostöö kõikide huvirühmadega, kes võivad otseselt mõjutada teenuste ohutust;
- f) teenuseosutaja koostab ja rakendab hädaolukorra lahendamise plaani, mis hõlmab kõiki osutatava teenuse puhul esineda võivaid häda- ja ebatavalisi olukordi;
- g) teenuseosutaja peab alapunkti c kohase juhtimissüsteemi osana sisse seadma lennuohutust mõjutavatest juhtumitest teatamise süsteemi, et aidata järjepidevalt parandada ohutust ning
- h) teenuseosutaja kehtestab korra, mille kohaselt kontrollitakse, et igal ajal on täidetud kõikide käitatavate süsteemide ja koostisosade ohutus- ja toimivusnõuded.

5.2. Lennujuhtimisteenuseid osutatakse üksnes juhul, kui on täidetud järgmised tingimused:

- a) lennujuhtimisteenust osutavate töötajate väsimuse tekkimist välditakse tööajakorraldusega. Sellise tööajakorraldusega tuleb reguleerida vahetuste kestust ja tööaega ning nendele vastavalt kohandatud puhkeaega. Tööajakorralduses kehtestatud piirangutes tuleb arvestada väsimust põhjustavaid asjakohaseid tegureid, näiteks magamatust, ööpäevatsükli häirimist, öötööd, vahetuste aja kumuleerumist teatavatel perioodidel ning ka töötajate vahelist tööjaotust;
- b) lennujuhtimisteenust osutavate töötajate stressi vältimiseks kasutatakse õppe- ja ennetusprogramme;
- c) lennujuhtimisteenuse osutaja on kehtestanud menetlused, millega kontrollitakse, et lennujuhtimisteenust osutavate töötajate kognitiivne otsustusvõime ei oleks häiritud ega tervises seisund ebapiisav; ning
- d) lennujuhtimisteenuse osutaja võtab oma tegevuse kavandamisel ja elluviimisel arvesse nii kõiki käitamisega seotud ja tehnilisi piiranguid kui ka inimtegureid.

5.3. Side-, navigatsiooni- ja/või seireteenuseid osutatakse üksnes juhul, kui on täidetud järgmine tingimus:

teenuseosutaja teavitab kõiki asjaomaseid õhuruumi kasutajaid ning lennuliiklusteeninduse üksusi õigel ajal lennuliiklusteeninduse võimaldamiseks osutatavate teenuste olukorrast (ja selle muutustest).

5.4. Koolitusorganisatsioonid

Lennujuhtimisteenust osutavaid töötajaid koolitav organisatsioon peab vastama järgmistele nõuetele:

- a) tal on kõik oma tegevusega kaasnevate ülesannete ulatusele vastavad vahendid. Nende vahendite hulka kuuluvad muu hulgas rajatised, töötajad, seadmed, meetodid, ülesandeid, kohustusi ja menetlusi käsitlevad dokumendid, juurdepääs asjakohastele andmetele ning andmete dokumenteerimine;
- b) koolituse liigist ja organisatsiooni suuruselt sõltuvalt peab organisatsioon rakendama ja töös hoidma juhtimissüsteemi, millega tagatakse nimetatud oluliste nõuete täitmine, juhtima ohutusriske, sealhulgas koolituse tasemega seotud riske, ja püüdma seda süsteemi pidevalt täiustada, ning
- c) sõlmib vajaduse korral kokkulepped teiste asjaomaste organisatsioonidega käesolevate oluliste nõuete pideva täitmise tagamiseks.

19. LENNUNDUSARSTID JA LENNUNDUSMEDITSIINI KESKUSED

6.1. Lennundusarstid

Lennundusarst peab:

- a) omama meditsiinalast kvalifikatsiooni ja litsentsi;
- b) olema läbinud lennundusmeditsiinkoolituse ja korrapärased lennundusmeditsiinalased täienduskoolitused, et tagada ajakohase hindamistaseme säilimine, ning
- c) olema omandanud praktilisi teadmisi ja kogemusi tingimustest, milles lennujuhid oma ülesandeid täidavad.

6.2. Lennundusmeditsiini keskused

Lennundusmeditsiini keskused peavad vastama järgmistele tingimustele:

- a) neil on kõik tegevusega kaasnevate ülesannete ulatusele vastavad vahendid. Nende vahendite hulka kuuluvad muu hulgas rajatised, töötajad, seadmed, tööriistad ja materjalid, ülesandeid, kohustusi ja menetlusi käsitlevad dokumendid, juurdepääs asjakohastele andmetele ning andmete dokumenteerimine;
- b) tegevuse liigist ja organisatsiooni suurusest sõltuvalt rakendatakse ja hoitakse töös juhtimissüsteemi, millega tagatakse nimetatud oluliste nõuete täitmine, juhitakse ohutusriske ning püütakse seda süsteemi pidevalt täiustada, ning
- c) vajaduse korral luuakse kokkulepped teiste asjaomaste organisatsioonidega eelnimetatud nõuete jätkuva täitmise tagamiseks.

IX LISA

Mehitamata õhusõidukile esitatavad olulised nõuded

20. MEHITAMATA ÕHUSÕIDUKI KONSTRUEERIMISE, TOOTMISE, HOOLDAMISE JA KÄITAMISE OLULISED NÕUDED

- 1.1 Mehitamata õhusõiduki käitaja peab olema kursis liidus ja liikmesriikides kohaldatavate kavandatud käitamise alaste õigusnormidega, eelkõige ohutuse, eraelu puutumatuse, andmekaitse, tsiviilvastutuse, kindlustuse, julgeoleku ja keskkonnakaitse alal. Mehitamata õhusõiduki käitaja peab suutma tagada mehitamata õhusõiduki ohutu käitamise ning ohutu vahemaa selle õhusõiduki ja maa peal olevate inimeste ja teiste õhuruumi kasutajate vahel. See hõlmab ka mehitamata õhusõiduki tootja poolt ette nähtud käitamisjuhendite, õhusõiduki kõikide asjakohaste funktsioonide, kohaldatavate lennureeglite ning lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenustega seotud protseduuride tundmist.
- 1.2 Mehitamata õhusõiduk tuleb projekteerida ja konstrueerida nii, et see vastab oma otstarbele ja et seda on võimalik käitada, kohandada ja hooldada ilma inimesi ohustamata, kui neid toiminguid tehakse õhusõiduki jaoks ettenähtud tingimustes.
- 1.3 Kui on vaja vähendada mehitamata õhusõiduki käitamisest tulenevaid riske, mis on seotud ohutuse, eraelu puutumatuse, isikuandmete kaitse, julgeoleku või keskkonnakaitsega, peavad mehitamata õhusõidukil olema konkreetset sellekohased omadused ja funktsioonid, mis oma konstruktsiooni poolest juba vaikimisi arvestavad eraelu puutumatuse ja isikuandmete kaitse põhimõtetega. Vastavalt vajadusele peavad need omadused ja funktsioonid tagama õhusõiduki, lennu laadi ja eesmärgi hõlpsa tuvastatavuse ning kohaldatavate piirangute, keeldude ja tingimuste järgimise, eriti seoses lennuga konkreetsetes geograafilises piirkonnas, mehitamata õhusõiduki käitajast teatavatest vahemaadest kaugemal ja teatavatel kõrgustel.

- 1.4 Mehitamata õhusõidukite tootmise või turustamise eest vastutav organisatsioon peab andma kõnealuse õhusõiduki käitajale ja vajaduse korral hooldusorganisatsioonile teavet selle kohta, missuguste kasutusviiside jaoks õhusõiduk on ette nähtud, samuti teavet selle ohutu käitamise ja sellekohaste piirangute kohta, sh käitamis- ja keskkonnamõju, lennukõlblikkuspiirangute ja hädaolukorras tegutsemise korra kohta. Sellist teavet tuleb anda selgelt, järjepidevalt ja üheselt mõistetavalt. Sellise mehitamata õhusõiduki, mida võib kasutada lendudeks, mille jaoks ei ole vaja sertifikaati ega deklaratsiooni, tegevussuutlikkus peab võimaldama kehtestada selliste lendude suhtes kohaldatavate õhuruumi kasutamise eeskirjade kohaseid piiranguid. *(tõstetud ümber lõike 2.1 punktist g)*

21. ARTIKLI 46 LÕIGETES 1 JA 2 OSUTATUD MEHITAMATA ÕHUSÕIDUKI KONSTRUEERIMISE, TOOTMISE, HOOLDAMISE JA KÄITAMISE OLULISED LISANÕUDED

Selleks et tagada maa peal olevatele inimestele ja teistele õhuruumikasutajatele piisav ohutustase mehitamata õhusõiduki käitamise ajal, tuleb lennu riskitaset arvestades täita järgmisi nõudeid.

2.1. Lennukõlblikkus

- 2.1.1 Mehitamata õhusõiduk peab olema konstrueeritud viisil või selle omadused või detailid peavad olema sellised, mis võimaldavad piisavalt tõendada mehitamata õhusõidukit käitava isiku või kolmandate poolte, sealhulgas omandi, ohutust õhus või maa peal.
- 2.1.2 Mehitamata õhusõiduki puhul peab olema tagatud toote terviklikkus vastavalt eeldatavates lennutingimustes esinevatele riskidele.
- 2.1.3 Mehitamata õhusõiduk peab vastavalt vajadusele olema ohutult juhitud ja manööverdatav kõikides eeldatavates käitamistingimustes, sealhulgas pärast ühe või asjakohasel juhul ka mitme süsteemi riket. Nõuetekohaselt tuleb arvesse võtta inimteguriga seotud asjaolusid, eelkõige olemasolevaid teadmisi sellest, kuidas tagada tehnika ohutu käitamine inimese poolt.

- 2.1.4 Mehitamata õhusõiduk ning selle mootorid, propellerid, osad, eraldiseisvad seadmed ja mehitamata õhusõiduki kaugjuhtimisseadmed peavad toimima eesmärgikohaselt igasugustes ettenähtavates käitamistingimustes kogu õhusõiduki konstrueerimistingimustele vastava käitamise ajal ja piisava aja jooksul pärast seda.
- 2.1.5 Mehitamata õhusõiduk ning selle mootorid, propellerid, osad, eraldiseisvad seadmed ja mehitamata õhusõiduki kaugjuhtimisseadmed tuleb üksikult või üksteise suhtes võetuna konstrueerida nii, et rikke tõenäosus ning selle kahjuliku mõju suurus, hinnatuna artikli 4 lõikes 2 sätestatud põhimõtete alusel, oleks maa peal olevate inimeste ja teiste õhuruumikasutajate jaoks võimalikult väike.
- 2.1.6 Kõik mehitamata õhusõiduki käitamisel kasutatavad kaugjuhtimisseadmed, sh olukorrast ülevaate saamist tagavad vahendid, peavad hõlbustama lennutegevust ning eeldatavate ja hädaolukordade lahendamist.
- 2.1.7 [...]
- 2.1.8 Mehitamata õhusõidukite, mootorite ja propellerite konstrueerimisse kaasatud organisatsioonid peavad rakendama ettevaatusabinõusid, et minimeerida ohte, mis tulenevad mehitamata õhusõidukit ja selle süsteeme mõjutavatest sise- ja välistingimustest, mis kogemuste kohaselt mõjutavad ohutust. Siia hulka kuulub ka kaitse elektroonikaseadmetega põhjustatud häirete eest.
- 2.1.9 Mehitamata õhusõidukite valmistamise protsess ning selle tootmisel kasutatavad materjalid ja komponendid peavad olema nõuetekohaste ja korratavate omadustega ning neil peab olema konstruktsiooninõuetele vastav jõudlus.

2.2. Organisatsioonid

Mehitamata õhusõidukite konstrueerimise, tootmise, hooldamise ja käitamise ning sellekohaste teenuste osutamise ja koolitusega tegelevad organisatsioonid peavad vastama järgmistele tingimustele:

- d) organisatsioonil peavad olema kõik oma töö jaoks vajalikud vahendid ning ta peab vastama oma tegevusega seotud asjakohastele olulistele nõuetele ja artikli 47 kohaselt vastu võetud rakendusmeetmetele;
- e) organisatsioon peab rakendama ja töös hoidma juhtimissüsteemi, millega tagatakse asjakohaste oluliste nõuete täitmine, juhtima ohutusriske ja püüdma seda süsteemi pidevalt täiustada. Selline juhtimissüsteem peab olema proportsionaalne organisatsiooni tegevuse liigi ja suurusega;
- f) organisatsioon peab juhtimissüsteemi osana sisse seadma lennuohutust mõjutavatest juhtumitest teatamise süsteemi, et aidata järjepidevalt parandada ohutustaset. Selline teavitamise süsteem peab olema proportsionaalne organisatsiooni tegevuse liigi ja suurusega;
- g) organisatsioon peab vajaduse korral sõlmima kokkuleppeid teiste organisatsioonidega, et tagada asjakohaste oluliste nõuete järjepidev täitmine.

2.3. Mehitamata õhusõidukite käitajad

Mehitamata õhusõidukit käitava isikul peavad olema teadmised ja oskused, mis on vajalikud lennuohutuse tagamiseks ja proportsionaalsed lennu liigiga seotud riskiga. Kõnealune isik peab ka tõendama piisavat tervises seisundit, kui on vaja vähendada asjaomase lennuga kaasnevaid riske.

2.4. Käitamine

Mehitamata õhusõidukit käitav isik vastutab käitamise eest ja peab võtma kõik selle ohutuse tagamiseks vajalikud meetmed.

Lend peab toimuma kooskõlas kohaldatavate õigusnormide ja menetlustega, mis tulenevad tööülesannete täitmisest ning on ette nähtud kasutatava piirkonna või õhuruumi või kasutatavate lennuväljade või kohtadega, ning vajaduse korral kooskõlas seonduvate lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste süsteemidega.

- a) Mehitamata õhusõidukiga teostatavate lendude korral tuleb tagada maa peal olevate kolmandate isikute või teiste õhuruumikasutajate ohutus ning minimeerida riske, mis tulenevad kahjulikest välis- ja sisetingimustest, sealhulgas keskkonnatingimustest, säilitades kõikidel lennuetappidel nõuetekohase kauguse teistest õhusõidukitest.
- b) Mehitamata õhusõidukit võib käitada üksnes siis, kui see on lennukõlblik ja kui kavandatud käitamiseks vajalikud seadmed ning muud komponendid ja teenused on kättesaadavad ja töökorras.
- c) Mehitamata õhusõidukit käitav isik peab tagama, et sellel õhusõidukil on vajalikud navigatsiooni-, side-, seire-, avastamis- ja vältimisseadmed, samuti kõik muud kavandatud lennu ohutuse tagamise seadmed, võttes arvesse lennu laadi, lennuliikluseeskirju ning mis tahes lennuetapis kohaldatavaid lennureegleid.

22. MEHITAMATA ÕHUSÕIDUKILE ESITATAVAD OLULISED KESKKONNANÕUDED

Mehitamata õhusõiduk peab vastama III lisas esitatud keskkonnamõjunõuetele.

X LISA²

Vastavustabel

Määrus (EÜ) nr 216/2008	Käesolev määrus
Artikli 1 lõige 1	Artikli 2 lõiked 1 ja 2
Artikli 1 lõige 2	Artikli 2 lõige 3
Artikli 1 lõige 3	Artikli 2 lõige 5
Artikkel 2	Artikkel 1
Artikkel 3	Artikkel 3
Artikli 4 lõike 1 punkt a	Artikli 2 lõike 1 punkt a
Artikli 4 lõike 1 punkt b	Artikli 2 lõike 1 punkti b alapunkt i
Artikli 4 lõike 1 punkt c	Artikli 2 lõike 1 punkti b alapunkt ii
Artikli 4 lõike 1 punkt d	Artikli 2 lõike 1 punkt c
Artikli 4 lõige 2	Artikli 2 lõige 2
Artikli 4 lõige 3	Artikli 2 lõike 1 punktid b ja c
Artikli 4 lõige 3a	Artikli 2 lõike 1 punktid d ja e ning lõige 2
---	Artikli 2 lõige 6

² Vastavustabelit tuleb mõnes hilisemas seadusandliku protsessi järgus muuta pärast seda, kui ettepaneku regulatiivosa on stabiilne.

Artikli 4 lõige 3b	Artikli 2 lõige 7
Artikli 4 lõige 3c	Artikli 2 lõike 1 punkt g ja lõige 2
Artikli 4 lõiked 4 ja 5	Artikli 2 lõike 3 punkt d
Artikli 4 lõige 6	---
---	Artikli 2 lõige 4
---	Artikkel 4
---	Artikkel 5
---	Artikkel 6
---	Artikkel 7
---	Artikkel 8
Artikli 5 lõiked 1, 2 ja 3	Artiklid 9–16
Artikli 5 lõike 4 punktid a ja b	Artikli 17 lõige 2
Artikli 5 lõike 4 punkt c	Artikli 17 lõike 1 punkt b
---	Artikli 17 lõike 1 punkt a
Artikli 5 lõige 5	Artikkel 18
Artikli 5 lõige 6	Artikkel 4
Artikkel 6	Artiklid 9–11

Artikli 7 lõiked 1 ja 2	Artiklid 19 ja 20
Artikli 8 lõige 4	Artikkel 21
Artikli 7 lõiked 3–7	Artiklid 22–25
Artikli 8 lõiked 1–3	Artikkel 26 ning artikli 27 lõiked 1 ja 2
---	Artikli 27 lõige 3
Artikli 8 lõige 5	Artikkel 28
Artikli 8 lõige 6	Artikkel 4
Artikli 8a lõiked 1–5	Artiklid 29–34
Artikli 8a lõige 6	Artikkel 4
Artikli 8b lõiked 1–6	Artikkel 35 kuni artikli 39 lõige 2
Artikli 8b lõige 7	Artikli 39 lõige 3 ja artikkel 4
Artikli 8c lõiked 1–10	Artiklid 40–44
Artikli 8c lõige 11	Artikkel 4
---	Artiklid 45–47
Artikkel 9	Artiklid 48–50
Artikli 10 lõiked 1–3	Artikli 51 lõiked 1 ja 2
---	Artikli 51 lõiked 3–5

Artikli 10 lõige 4	Artikli 51 lõige 6
---	Artikli 51 lõiked 7–9
Artikli 10 lõige 5	Artikli 51 lõige 10
---	Artikkel 52
---	Artikkel 53
---	Artikkel 54
---	Artikkel 55
Artikli 11 lõiked 1–3	Artikli 56 lõiked 1–3
Artikli 11 lõiked 4–5b	---
Artikli 11 lõige 6	Artikli 56 lõige 4
Artikli 12 lõige 1	Artikkel 57
Artikli 12 lõige 2	---
Artikkel 13	Artikkel 58
Artikli 14 lõiked 1–3	Artikkel 59
Artikli 14 lõiked 4–7	Artikkel 60
Artikkel 15	Artikkel 61
Artikkel 16	Artikkel 62
---	Artikkel 63

Artikkel 17	Artikkel 64
Artikkel 18	Artikli 65 lõiked 1–5
Artikkel 19	Artikli 65 lõiked 1–5
Artikkel 20	Artikkel 66
Artikkel 21	Artikkel 67
Artikli 22 lõige 1	Artikli 65 lõige 6
Artikli 22 lõige 2	Artikli 65 lõige 7
Artikkel 22a	Artikkel 68
Artikkel 22b	Artikkel 69
Artikkel 23	Artikli 70 lõiked 1 ja 2
---	Artikli 70 lõige 3
Artiklid 24 ja 54	Artikkel 73
Artikkel 25	Artikkel 72
Artikkel 26	Artikkel 74
---	Artikkel 75
---	Artikkel 76

Artikli 27 lõiked 1–3	Artikli 77 lõiked 1–3
---	Artikli 77 lõiked 4–6
---	Artikkel 78
---	Artikkel 79
---	Artikkel 80
Artikli 28 lõiked 1 ja 2	Artikli 81 lõiked 1 ja 2
---	Artikli 81 lõige 3
Artikli 28 lõiked 3 ja 4	Artikli 81 lõiked 4 ja 5
Artikli 29 lõiked 1 ja 2	Artikli 82 lõiked 1 ja 2
Artikli 29 lõige 3	---
Artikkel 30	Artikkel 83
Artikkel 31	Artikkel 84
Artikli 32 lõige 1	Artikli 108 lõige 3
Artikli 32 lõige 2	Artikli 108 lõige 5
Artikkel 33	Artikli 85 lõiked 1–5
---	Artikli 85 lõige 6

Artikli 34 lõige 1	Artikli 86 lõiked 1 ja 2
---	Artikli 86 lõige 3
Artikli 34 lõiked 2 ja 3	Artikli 86 lõiked 4 ja 5
Artikkel 35	Artikkel 87
Artikkel 36	Artikkel 88
Artikli 37 lõiked 1–3	Artikli 89 lõiked 1–3
---	Artikli 89 lõige 4
---	Artikkel 90
Artikli 38 lõiked 1–3	Artikli 91 lõiked 1–3
---	Artikli 91 lõige 4
Artikkel 39	---
---	Artikkel 92
Artikkel 40	Artikkel 93
Artikkel 41	Artikkel 94
Artikkel 42	Artikkel 95
Artikkel 43	Artikkel 96

Artikkel 44	Artikkel 97
Artikkel 45	Artikkel 98
Artikkel 46	Artikkel 99
Artikkel 47	Artikkel 100
Artikkel 48	Artikkel 101
Artikkel 49	Artikkel 102
Artiklid 50 ja 51	Artikkel 103
Artikli 52 lõiked 1–3	Artikkel 104
Artikli 52 lõige 4	Artikli 65 lõige 6
Artikli 53 lõiked 1 ja 2	Artikli 105 lõiked 1 ja 2
Artikli 53 lõige 3	Artikli 65 lõige 6
Artikkel 54	Artikkel 73
Artikkel 55	Artikkel 71
Artikkel 56	Artikkel 106
Artikkel 57	Artikkel 107
Artikli 58 lõiked 1 ja 2	Artikli 108 lõiked 1 ja 2

Artikli 58 lõige 3	Artikli 108 lõige 4
Artikli 58 lõige 4	Artikli 121 lõige 2
Artikli 59 lõiked 1–4	Artikli 109 lõiked 1–4
---	Artikli 109 lõige 5
Artikli 59 lõiked 5–11	Artikli 109 lõiked 6–12
Artikkel 60	Artikkel 110
Artikkel 61	Artikkel 111
---	Artikkel 112
Artikkel 62	Artikkel 113
Artikkel 63	Artikkel 114
Artikli 64 lõiked 1–5	Artikli 115 lõiked 1–5
---	Artikli 115 lõige 6
Artikkel 65	Artikkel 116
Artikkel 65 a	---
---	Artikkel 117
Artikkel 66	Artikkel 118
---	Artikkel 119

Artikkel 67	---
Artikkel 68	Artikkel 120
---	Artikli 121 lõige 1
Artikli 58 lõige 4	Artikli 121 lõige 2
Artikkel 69	----
---	Artikkel 122
---	Artikkel 123
---	Artikkel 124
---	Artikkel 125
---	Artikkel 126
Artikkel 70	Artikkel 127

Määrus (EÜ) nr 552/2004	Käesolev määrus
Artikkel 1	Artiklid 1, 2 ja 4
Artikkel 2	Artikkel 35
Artikkel 3	Artiklid 37–38a
Artikkel 4	Artikli 65 lõiked 3 ja 104
Artikkel 5	Artikli 38 lõige 2
Artikkel 6	Artikli 38 lõige 1
Artikkel 6a	-
Artikkel 7	Artiklid 50a, 56 ja 59
Artikkel 8	Artikkel 58
Artikkel 9	-
Artikkel 10	-
Artikkel 11	-
Artikkel 12	-
I lisa	-

II LISA	VIII LISA
III LISA	-
IV LISA	-
V LISA	VI LISA
