



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 12. juuni 2020
(OR. en)

Institutsioonidevaheline
dokument:
2020/0120(NLE)

8797/20
ADD 1

ICAO 15
AVIATION 127
RELEX 446

SAATEMÄRKUSED

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Jordi AYET PUIGARNAU, direktor
Kättesaamise kuupäev:	12. juuni 2020
Saaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	COM(2020) 247 final
Teema:	LISA järgmise dokumendi juurde: ETTEPANEK: NÕUKOGU OTSUS seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis seoses teavitamisega COVID-19 pandeemiast tulenevatest erinevustest rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 1. ja 6. lisas

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2020) 247 final - ANNEX.

Lisatud: COM(2020) 247 final-ANNEX

Brüssel, 12.6.2020
COM(2020) 247 final

ANNEX

LISA

järgmise dokumendi juurde:

ETTEPANEK: NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis seoses teavitamisega COVID-19 pandeemiast tulenevatest erinevustest rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 1. ja 6. lisas

LISA

Euroopa Liidu nimel võetav seisukoht seoses Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni teavitamisega COVID-19 pandeemiaga seotud erinevustest

1. VÕETAV SEISUKOHT

Liidu nimel vastusena Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni poolt 3. aprillil 2020 riikidele saadetud kirjale AN 11/55-20/50 võetav seisukoht on teavitada Chicago konventsiooni 1. ja 6. lisa puudutavatest erinevustest, mis tulenevad COVID-19 pandeemia tõttu võetud ajutistest meetmetest ja on esitatud käesolevas lisas ning mida iga teavitav liikmesriik on täpsustanud vastavalt sellele, millist üksikerandit ta määruse (EL) 2018/1139 artikli 71 alusel kohaldab.

2. ÜSIKASJALIK SELGITUS

Erinevused, millest teavitatakse, on esitatud järgmises tabelis ja iga teavitav liikmesriik täpsustab neid vastavalt sellele, millist üksikerandit ta määruse (EL) 2018/1139 artikli 71 alusel kohaldab:

COVID-19 PANDEEMIAST TULENEVATEST AJUTISTEST ERINEVUSTEST TEAVITAMISE VORM

Riikidele saadetud kirjaga AN/11/55-20/50 seoses loodi olemasolevas erinevuste elektroonilise esitamise (Electronic Filing of Differences, EFOD) süsteemis CCRD allsüsteem, kuhu sisestatakse kõik ICAO sertifitseerimis- ja litsentseerimisstandardite erinevused, mis võivad tuleneda COVID-19 leviku tõttu rakendatavatest leevendusmeetmetest.

Mis?

On teada, et riikidel võib olla vaja kasutada paindlikke lähenemisviise, mis võimaldavad teenuseosutajatel ja töötajatel hoida oma sertifikaadid, load ja muud kooskõlastused COVID-19 pandeemia tingimustes kehtivana. See vorm võimaldab riigil need ajutised erinevused välja tuua.

Miks?

See on vajalik, et toetada riike konventsiooni artiklitest 38, 39 ja 40 tulenevate kohustuste täitmisel ja rahvusvaheliste lendude teostamisel olukorras, kus sertifikaadid ja load erinevad lisades esitatud miinimumstandarditest. See võimaldab ka jagada teavet selle kohta, kas teised riigid tunnustavad sellel perioodil erinevusi, millest neid on teavitatud.

Millal?

Neid ajutisi meetmeid kohaldatakse 31. märtsini 2021. See kuupäev võib muutuda.

Kes?

Vormi täitja osas piiranguid ei ole. Selle võib aga esitada üksnes riiklik pideva järelevalve koordineerija või liikmesriigi volitatud kasutaja, kes vastutavad esitatud teabe täpsuse eest.

Kuidas?

Vormis on loetletud konkreetsed töötajate sertifitseerimise ja litsentseerimisega seotud standardid, millest erinevusi riigid võivad vajalikuks pidada. Konkreetne viide lisale ja seotud standardile on esitatud esimeses ja teises veerus. Igasse järgnevasse veergu peab sisestama järgmise teabe.

Kolmas veerg: erinevuste kirjeldus.

Esitage kokkuvõtte erinevustest sertifitseerimis- ja litsentseerimisstandardites. Vajaduse korral lisage viide vastavatele reguleerivatele dokumentidele.

Neljas veerg: märkused.

Esitage erinevuste põhjendused ning vajaduse korral tingimuste ja leevendusmeetmete üksikasjad.

Viies veerg: teiste riikide erinevuste tunnustamine.

Märkige, kas teie riik tunnustab või aktsepteerib teiste riikide sertifikaatide ja lubade kehtivust nende poolt CCRD kaudu esitatud ajutiste erinevuste alusel. Lihtsuse huvides võib selle välja tuua välistusena (millised teiste riikide ajutised erinevused ei ole vastuvõetavad) selle asemel, et esitada nimekiri erinevustest, mis oleksid vastuvõetavad.

Palun saatke vorm e-posti teel aadressile ops@icao.int.

1. lisa 1.2.4.4.1	1.2.4.4.1 Arstliku hinnangu kehtivust võib piloodilube väljastava asutuse äranägemisel pikendada kuni 45 päeva. <i>Märkus — Soovitav on jätta arstliku hinnangu aegumise kalendripäev aastast aastasse samaks nii, et praeguse arstliku hinnangu aegumise kuupäev oleks uue kehtivusaja alguse kuupäev tingimusel, et arstlik läbivaatus toimub praeguse arstliku hinnangu kehtivusajal, aga mitte varem kui 45 päeva enne selle aegumist.</i>	[Riigi] väljastatud klassi 1 ja 3 tervisetõendite kehtivust pikendatakse 4 kuu võrra.	a) Põhjendus Klassi 1 ja 3 tervisetõendite omanikud, kes on tervisetõendi pikendamiseks kohustatud läbima korduvalt arstliku läbivaatuse, et jätkata oma loast või sertifikaadist tulenevate õiguste kasutamist, ning kellel ei ole võimalik õigeaegselt lennundusarsti või lennundusmeditsiini keskusega ühendust võtta või nende juurde pääseda, et läbida vajalik arstlik läbivaatus. Lisaks sellele on lennundusarstid mitmes riigis COVID-19 puhanguga seoses teise valdkonda suunatud. Nimetatud tõendid võivad seetõttu aeguda. b) Tingimused/leevendused [Riik] nõuab, et leevendusest kasu saavatel klassi 1 ja 3 tervisetõendite omanikel oleks kehtiv piiranguteta (v.a nägemisega seotud piirangud) tervisetõend, enne kui nad leevendust taotlema hakkavad.	Teksti sisestamiseks klõpsake või vajutage siia. ELi liikmesriikides väljastatud sertifikaatides ja lubades esinevaid erinevusi tunnustatakse automaatselt määruse (EL) 2018/1139 alusel. ELi mittekuuluvate riikide väljastatud, ajutiste (COVID-19 pandeemiaga seotud) erimeetmete poolt mõjutatud sertifikaatide ja lubade tunnustamise või aktsepteerimise suhtes kohaldatakse määrust (EL) nr 452/2014, millega kehtestatakse kolmandate riikide käitajate lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused¹. . .
1. lisa 1.2.5.1.2	1.2.5.1.2 Loa väljastanud osalisriik tagab, et teistel osalisriikidel on võimalik loa kehtivust kontrollida.	[Riigi] väljastatud lubade kehtivusaega pikendatakse 4 kuu võrra. Kui leevenduse andmise põhjused	a) Põhjendus Ametipiloodi lubade omanikud, kellelt nõutakse nii lennuoskuse	

¹ Komisjoni 29. aprilli 2014. aasta määrus (EL) nr 452/2014, millega kehtestatakse kolmandate riikide käitajate lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 133, 6.5. 2014).

	<i>Märkus 1 – 2. novembrini 2022 võib ärilises lennutranspordis osalevate lennumeeskonna või kauglennumeeskonna liikmete pädevuse säilitamist rahuldavalt kontrollida 6. lisa kohaselt sooritatud lennuoskuse tasemekontrolli käigus näidatud oskuste alusel.</i> <i>Märkus 1 — 3. novembrist 2022 võib ärilises lennutranspordis osalevate lennumeeskonna liikmete pädevuse säilitamist rahuldavalt kontrollida 6. lisa kohaselt sooritatud lennuoskuse tasemekontrolli käigus näidatud oskuste alusel.</i> <i>Märkus 2 — 2. novembrini 2022 võib pädevuse säilitamise märke kanda käitaja andmetesse või lennumeeskonna liikme isiklikku logiraamatusse või loale.</i> <i>Märkus 2 — 3. novembrist 2022 võib pädevuse säilitamise märke rahuldavalt kanda käitaja andmetesse või lennumeeskonna või kauglennumeeskonna liikme isiklikku logiraamatusse või loale.</i> <i>Märkus 3 — 2. novembrini 2022 võivad lennumeeskonna liikmed registreerimisriigi poolt võimalikuks peetavas ulatuses oma pädevuse olemasolu näidata vastava riigi poolt heakskiidetud lennutreeningseadmetel (FSTD-d).</i>	pikendatud perioodi lõpu poole ikka veel kehtivad, võib kehtivusaega veel kuni 4 kuu võrra pikendada. Kuna vastavat standardit tuleb järgida kõigi litsentsiga seotud pädevus- ja oskumärgete (tüüp, klass ja instrumentaallennupädevus, üksuse oskumärke) puhul, kohaldatakse kehtivusaja pikendamist järgmisele: 1) klassipädevus, tüübipädevus ja instrumentaallennupädevus (CPL, MPL, ATPL), mis on märgitud käitaja lennukid ja helikoptereid käitavate pilootide ametipiloodi lubadele; 2) klassipädevus, tüübipädevus ja instrumentaallennupädevus, mis on märgitud selliste pilootide lubadele (PPL, CPL, ATPL), kes käitavad lennukid ja helikoptereid väljaspool käitajat; 3) lennujuhilubades esitatud üksuse oskumärked.	tasemekontrolli sooritamist tüübipädevuse ja instrumentaallennupädevuse kehtivusaja pikendamiseks kui ka kohaldatava käitaja jätkuõppe ja nõuetekohase kontrolli läbimiseks, et nad saaksid jätkata oma õiguste kasutamist, ei pääse lennusimulaatoritele õigeaegselt ligi, et läbida vajalik koolitus ja kontroll. Nende pädevusmärged võivad seetõttu aeguda. Piloodiloo omanikud, kes tegutsevad väljaspool käitajat ning kes peavad oma klassi-, tüübi- ja instrumentaallennupädevuse kehtivusaja pikendamiseks sooritama lennuoskuse tasemekontrolli, ei pääse õhusõidukile või lennusimulaatorile õigeaegselt ligi, et sooritada vajalikud lennud, koolitused ja kontrollid. Lennujuhiloo omanikel on raske lennutreeningseadmetele ligi pääseda, et oma plaaniline jätkuõppe/hindamine läbida b) Tingimused/leevendused [Riik] nõuab, et:	
--	---	--	---	--

	Märkus 3 — 3. novembrist 2022 võivad lennumeeskonna ja kauglennumeeskonna liikmed registreerimisriigi või käitaja riigi piloodilube väljastava asutuse poolt võimalikuks peetavas ulatuses oma pädevuse olemasolu näidata vastava riigi poolt heakskiidetud lennutreeningseadmetel. Märkus 4 — Vt „Manual of Criteria for the Qualification of Flight Simulation Training Devices“ (Lennutreeningseadmete kõlblikkuse kriteeriumide käsiraamat) (Dok 9625). Märkus 5 — Vt „Manual of Procedures for Establishment and Management of a State’s Personnel Licensing System“ (Riigi lennundusspetsialistide lubade süsteemi loomise ja haldamise korra käsiraamat) (Dok 9379), mis sisaldab juhendmaterjali riskihindamiskorra väljatöötamiseks.		1) loaomanikud, kelle load kehtisid enne leevenduse taotlemist ja kes tegutsevad käitaja juures, peavad läbima täiendusõppe, millele järgneb hindamine käitaja kehtestatud viisil, et teha kindlaks, kas vastava klassi või tüübi käitamiseks vajalikud teadmised on säilitatud. Selline hindamine sisaldab klassi- või tüübispetsiifilisi ebatavalise ja hädaolukorra protseduure. Täiendusõppe ja hindamise eduka läbimise korral märgitakse loale uus aegumiskuupäev või lisatakse sellele [riigi] väljastatud uue aegumiskuupäevaga ametlik dokument; 2) loaomanikud, kelle load kehtisid enne leevenduse taotlemist ja kes ei tegutse käitaja juures, peavad läbima vastava instruktoriõigustega juhendaja korraldatud infotunni, et värskendada vastava klassi või tüübi käitamiseks ning vastavate manöövrite ja protseduuride tegemiseks vajalikke teoreetilisi teadmisi. Selline infotund peab sisaldama klassi- ja tüübispetsiifilisi ebatavalise ja hädaolukorra protseduure. Infotunni eduka läbimise korral märgitakse loale uus	
--	--	--	---	--

			aegumiskuupäev või lisatakse sellele [riigi] väljastatud uue aegumiskuupäevaga ametlik dokument; 3) ATCO lubadel olevate ATCO üksuse oskumärgete korral tagab aeronavigatsiooniteenuse osutaja (ANSP), et lennutreeningseadmete võimalikku puudumist leevendatakse esimesel võimalusel muude vahenditega, nt arvutipõhise väljaõppe või täiendusõppega.	
6. lisa 1. osa 9.4.1.1	9.4 Kvalifikatsioon <i>Märkus — Vt „Manual of Procedures for Establishment and Management of a State’s Personnel Licensing System“ (Riigi lennundusspetsialistide lubade süsteemi loomise ja haldamise korra käsiraamat) (Dok 9379), mis sisaldab üldist juhendmaterjali cross-crew qualification, mixed-fleet flying ja cross-credit kohta.</i> 9.4.1 Hiljutine kogemus – õhusõiduki kapten ja teine piloot 9.4.1.1 Käitaja ei määra õhusõiduki kaptenit ega teist pilooti kasutama lennukitüübi või tüübivariandi	Riskihinnangu alusel [riigi] antud leevendus võimaldab üksikkäitajatel määrata lennumeeskonna liikmete ülesandeid pilootidele, kes ei täida kõiki hiljutise kogemuse nõudeid. Leevendused on seotud kas a) nõutavate startide, lähenemiste ja maandumiste arvu vähendamisega; või b) 90-päevase perioodi pikendamisega; või c) mõlemaga. Leevenduste suhtes kohaldatakse leevendusmeetmeid. Lennumeeskonna moodustamise kriteeriumides eristatakse piloote, kelle kogemused on „hiljutised“,	a) Põhjendus COVID-19 kriisi tõttu katkes/vähenes äriplane lennutransport märkimisväärselt ning seetõttu on raske pääseda ligi kohtadele, kus asuvad sobivad lennusimulaatorid. Seetõttu on väga paljudel pilootidel võimatu täita hiljutise lennukogemuse nõudeid. b) Tingimused/leevendused [Riik] nõuab järgmist. Üksikpiloodi hiljutist kogemust ja kutseoskusi ning nende kombinatsiooni lennumeeskonna koostöö keskkonnas võetakse leevendatud meeskonnakoosseisu määramisel arvesse.	Teksti sisestamiseks klõpsake või vajutage siia. ELi liikmesriikides väljastatud sertifikaatides ja lubades esinevaid erinevusi tunnustatakse automaatselt määruse (EL) 2018/1139 alusel. ELi mittekuuluvate riikide poolt väljastatud ajutiste (COVID-19 pandeemiaga seotud) erimeetmete poolt mõjutatud sertifikaatide ja lubade kehtivuse tunnustamise või aktsepteerimise suhtes kohaldatakse määrust (EL) nr 452/2014, millega kehtestatakse kolmandate riikide käitajate lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja

	juhtimisseadmeid stardil ja maandumisel, välja arvatud juhul, kui kõnealune piloot on kasutanud juhtimisseadmeid eelmise 90 päeva jooksul vähemalt kolm korda sama tüüpi lennuki stardil ja maandumisel või sel eesmärgil heakskiidetud lennusimulaatoril.	„osaliselt hiljutised“ ja „mitte hiljutised“. „Osaliselt hiljutised“ viitab piloodile, kes on piloodina lennates teinud viimase 90 päeva jooksul vähemalt 2 starti, lähenemist ja maandumist või viimase 30 päeva jooksul 1 stardi, lähenemise ja maandumise. Lisaks sellele arvestatakse piloodi lennukogemust (kokku ja vastavas tüübis) ja kutseoskusi (nt instruktor). Leevenduse kohaldamise periood piirdub ajaga, mida käitaja vajab, et tulla toime vähendatud lennugraafiku ja lennusimulaatorite mittekättesaadavusega. Leevendusi ei anta, kui kõik vajalikud lennumeeskonna liikmed ei ole eelneva 90 päeva jooksul üldse lennanud / simulaatorit kasutanud.	Käitaja peab tegema riskihindamise, et teha kindlaks, kui suur on tõenäosus, et lennumeeskonna pädevus on lennuülesannete pikaajalise puudumise tõttu halvenenud, ja selle võimalik tõsisus. Vaja on kindaks määrata ja kohaldada leevendusmeetmed, millega maandatakse tuvastatud riske ja millega on seotud üks või mitu kogu lennumeeskonnale kehtivat käitamispiirangut, et vähendada nende kokkupuudet ohtlike olukordadega (nt maksimaalse külgtuule piirangu vähendamine, suuremad täppislähenemise miinimumid, raja olukorra tingimuste piiramine, lähetamine ainult toimiva automaatse maandumissüsteemiga, kui see on paigaldatud).	haldusmenetlused.
6. lisa 1. osa 9.4.2.1	9.4.2 Hiljutine kogemus – teise piloodi vahetuspiloot 9.4.2.1 Käitaja ei määra pilooti teise piloodi vahetuspiloodiks lennuki tüübis või tüübivariandis, välja arvatud juhul, kui kõnealune piloot on eelneva 90 päeva jooksul: a) sama tüüpi lennukis kapteni,	Punktis 9.4.1.1 kirjeldatud leevendus võib hõlmata ka punkti 9.4.2.1, kuna selles käsitletakse terve lennumeeskonna koosseisu.		

	teise piloodi või teise piloodi vahetuspiloodina lennanud; või b) läbinud lennuoskuste täiendusõppe, sealhulgas praktiseerinud konkreetset reisilendude horisontaallennuosade tavalise, ebatavalise ja hädaolukorra protseduure sama tüüpi lennukitel või lennusimulaatoril ning harjutanud lähenemise ja maandumise protseduure seal, kus lähenemist ja maandumist on võimalik harjutada piloodina, kes lennukit ei juhi.			
6. lisa 1. osa 9.4.4.1	9.4.4 Piloodi lennuoskuse tasemekontroll 9.4.4.1 Käitaja tagab, et lennukijuhtimise tehnikat ja oskust rakendada hädaolukorras tegutsemise korda kontrollitakse nii, et see näitab piloodi pädevust lennuki iga tüübi või tüübivariandi korral. Kui käitamine võib toimuda instrumentaallennureeglite kohaselt, tagab käitaja, et piloodi pädevust selliseid reegleid järgida näidatakse kas käitaja kontrollipiloodile või käitaja riigi esindajale. Selliseid kontrolle tehakse iga üheaastase perioodi jooksul kaks korda. Kaks kontrolli, mis on sarnased ja tehakse nelja järjestikuse kuu jooksul, ei tähenda, et see nõue oleks täidetud. <i>Märkus 1 — Käitaja riigi poolt heakskiidetud lennutreeningseadmeid võib</i>	Käitaja tehtud lennuoskuse tasemekontrolli kehtivusaega iga üksikpiloodi suhtes pikendatakse [riigi] poolt 4 kuu võrra. Kui pikenduse lõpu poole otsustab [riik], et leevenduse andmise põhjused kehtivad endiselt, võib kehtivusaega pikendada veel kuni 4 kuu võrra.	a) Põhjendus: COVID-19 puhangu tulemusena on kehtestatud ülirangeid reisipiiranguid. Piiride sulgemine enamiku ELi riikide vahel on piiranud käitajate võimalust kontrollida pilootide pädevust kaks korda aastas lennusimulaatori abil. Selliste kontrollide tegemine lennukis ei ole alati võimalik ja mõnel juhul võib see põhjustada suuremaid riske kui need, mis on leevendusega seotud. b) Tingimused/leevendused [Riik] nõuab, et piloodid peavad läbima täiendusõppe, millele järgneb hindamine käitaja kehtestatud viisil, et teha kindlaks, kas lennumeeskonna liikmele vajalikud teadmised on	ELi liikmesriikides väljastatud sertifikaatides ja lubades esinevaid erinevusi tunnustatakse automaatselt määruse (EL) 2018/1139 alusel. ELi mittekuuluvate riikide poolt väljastatud ajutiste (COVID-19 pandeemiaga seotud) erimeetmete poolt mõjutatud sertifikaatide ja lubade kehtivuse tunnustamise või aktsepteerimise suhtes kohaldatakse määrust (EL) nr 452/2014, millega kehtestatakse kolmandate riikide käitajate lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused.

	<i>kasutada nendes kontrollide osades, milleks nad on konkreetselt heaks kiidetud.</i> <i>Märkus 2 — Vt „Manual of Criteria for the Qualification of Flight Simulation Training Devices“ (Lennutreeningseadmete kõlblikkuse kriteeriumide käsiraamat) (Dok 9625).</i>		säilitatud. Selline hindamine sisaldab klassi- või tüübispetsiifilisi ebatavalise ja hädaolukorra protseduure.	
6. lisa 2. osa 3.9.4.2	3.9.4.2 Hiljutine kogemus – õhusõiduki kapten Käitaja ei määra õhusõiduki kapteniks pilooti, kes ei ole eelneva 90 päeva jooksul teinud sama tüübi või tüübivariandi lennukil või sel eesmärgil kasutamiseks heakskiidetud lennusimulaatoril vähemalt kolme starti ja maandumist.	Punktis 9.4.1.1 kirjeldatud leevendus võib hõlmata punkti 3.9.4.2, kuna selles käsitletakse terve lennumeeskonna koosseisu.		
6. lisa 2. osa 3.9.4.3	3.9.4.3 Hiljutine kogemus – teine piloot- Käitaja ei määra teist pilooti kasutama lennuki juhtimisseadmeid stardil ja maandumisel, välja arvatud juhul, kui kõnealune piloot on eelmise 90 päeva jooksul vähemalt kolm korda sama tüüpi lennukil või sel eesmärgil heakskiidetud lennusimulaatoril startinud ja maandunud.	Punktis 9.4.1.1 kirjeldatud leevendus võib hõlmata punkti 3.9.4.3, kuna selles käsitletakse terve lennumeeskonna koosseisu.		
6. lisa 3. osa	7.4 Kvalifikatsioon	Puuduvad		

7.4.1.1	<i>Märkus — Vt „Manual of Procedures for Establishment and Management of a State’s Personnel Licensing System“ (Riigi lennundusspetsialistide lubade süsteemi loomise ja haldamise korra käsiraamat) (Dok 9379), mis sisaldab üldist juhendmaterjali cross-crew qualification, mixed-fleet flying ja cross-credit kohta.</i> 7.4.1 Hiljutine kogemus – õhusõiduki kapten ja teine piloot 7.4.1.1 Käitaja ei määra õhusõiduki kaptenit ega teist pilooti kasutama helikopteri tüübi või tüübivariandi juhtimisseadmeid stardil ja maandumisel, välja arvatud juhul, kui kõnealune piloot on kasutanud juhtimisseadmeid eelmise 90 päeva jooksul vähemalt kolm korda sama tüüpi helikopteri stardil ja maandumisel või sel eesmärgil heakskiidetud lennusimulaatoril.			
6. lisa 3. osa 7.4.3.1	7.4.3 Piloodi lennuoskuse tasemekontroll 7.4.3.1 Käitaja tagab, et lennukijuhtimise tehnikat ja oskust rakendada hädaolukorras tegutsemise korda kontrollitakse nii, et see näitab piloodi pädevust helikopteri iga tüübi või tüübivariandi korral. Kui käitamine toimub	Käitaja tehtud lennuoskuse taseme kehtivusaega iga üksikpiloodi suhte pikendatakse [riigi] poolt 4 kuu võrra Kui pikenduse lõpu poole[riik/riik X] leiab, et leevenduse andmise põhjal kehtivad endiselt, võib kehtivusaega pikendada veel kuni 4 kuu võrra	a) Põhjendus: COVID-19 puhangu tulemusena on kehtestatud ülirangeid reisipiiranguid. Piiride sulgemine enamiku ELi riikide vahel on piiranud käitajate võimalust teha pilootide pädevuskontrolle kaks korda aastas	ELi liikmesriikides väljastatud sertifikaatides ja lubades esinevaid erinevusi tunnustatakse automaatselt määruse (EL) 2018/1139 alusel. ELi mittekuuluvate riikide poolt väljastatud ajutiste (COVID-19

	instrumentaallennureeglite kohaselt, tagab käitaja, et piloodi oskust selliseid reegleid järgida näidatakse kas käitaja kontrollipiloodile või käitaja riigi esindajale. Selliseid kontrolle tehakse iga üheaastase perioodi jooksul kaks korda. Kaks kontrolli, mis on sarnased ja tehakse nelja järjestikuse kuu jooksul, ei tähenda, et see nõue oleks täidetud. <i>Märkus 1 — Käitaja riigi poolt heakskiidetud lennutreeningseadmeid võib kasutada nendes kontrollide osades, milleks nad on konkreetselt heaks kiidetud.</i> <i>Märkus 2 — Vt „Manual of Criteria for the Qualification of Flight Simulation Training Devices“ (Lennutreeningseadmete kõlblikkuse kriteeriumide käsiraamat) (Dok 9625), II köide – Helikopterid.</i>		<u>lennusimulaatori abil.</u> <u>Selliste kontrollide tegemine</u> <u>lennukis ei ole alati võimalik ja mõnel juhul võivad sellega kaasnevad riskid olla suuremad, kui leevendusega seotud riskid.</u> <u>b) Tingimused/leevendused</u> <u>[Riik] nõuab, et piloodid</u> <u>läbiksid täiendusõppe,</u> <u>millele järgneb hindamine käitaja</u> <u>kehtestatud vahendite abil, et mää</u> <u>kindlaks, kas lennukimeeskonna liik</u> <u>töötamiseks vajalik teadmiste tase</u> <u>on säilinud. See hindamine</u> <u>hõlmab klassi- või tüübi-</u> <u>spetsiifilisi ebatavalise ja hädaoluko</u> <u>protseduure.</u>	pandeemiaga seotud) erimeetmete poolt mõjutatud sertifikaatide ja lubade tunnustamise või aktsepteerimise suhtes kohaldatakse määrust (EL) nr 452/2014, millega kehtestatakse kolmandate riikide käitajate lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused.
<u>1. lisa</u> <u>1.2.9</u>	1.2.9 Keeleoskus 1.2.91. 2. novembrini 2022 peavad lennuki-, õhulae vertikaalstardiga õhusõiduki piloodid, lennujuhid ja lennuse raadiooperaatorid näitama, et nad on võimelised rääkima ja mõistma raadiotelefonides kasutatavat keelt tase on sätestatud 1. liites esitatud keeleoskusnõuetes. 1.2.9.1 3. novembrist 2022 peavad lennuki-, õhulae helikopteri- ja vertikaalstardiga õhusõiduki piloodid õhulaeva, purilennuki, tiivikõhusõiduki, vertikaalsta õhusõiduki või vabalennuõhupalli kaugpiloodid; lennujuhid; ja lenn raadiooperaatorid näitama,	<u>[Riigi] poolt lennuki- ja</u> <u>helikopterilubade omanike, kelle</u> <u>keeleoskuse tase jääb allapoole</u> <u>ekspertide taset (6. tase) või kelle</u> <u>keeleoskusmärke on aegumas,</u> <u>keeleoskuse formaalseks</u> <u>hindamiseks kehtestatud</u> <u>ajavahemikku pikendatakse 8 kuu</u> <u>võrra.</u> [Riigi] poolt lennujuhtide, kelle keeleoskusmärke on aegumas, keeleoskuse formaalseks hindamiseks kehtestatud ajavahemikku pikendatakse 4 kuu	a) Põhjendus COVID-19 puhangu tulemusena on kehtestatud ülirangeid reisipiiranguid ja suletud piirid enamiku riikide vahel. Seetõttu ei ole pilootidel ja lennujuhtidel võimalik õigeaegselt oma keeleoskuse säilitamiseks vajalikku eksamit sooritada. Nende keeleoskusmärked võivad seetõttu aeguda. b) Tingimused/leevendused [Riik] nõuab järgmist.	ELi liikmesriikides väljastatud sertifikaatides ja lubades esinevaid erinevusi tunnustatakse automaatselt määruse (EL) 2018/1139 alusel. ELi mittekuuluvate riikide poolt väljastatud ajutiste (COVID-19 pandeemiaga seotud) erimeetmete poolt mõjutatud sertifikaatide ja lubade tunnustamise või aktsepteerimise suhtes kohaldatakse määrust (EL) nr 452/2014, millega

et nad on võimelised rääkima ja mõistma raadiotelefonides kasutatavat keelt tasemel, mis on sätestatud 1. liites esitatud keeleoskusuues. <i>1.2.9.2 Soovitus — Pardainsenerid ning purilennuki ja vabalennuõhupalli piloodid peavad olema võimelised rääkima ja mõistma raadiosides kasutatavat keelt.</i> 1.2.9.3 Pardanavigaatorid, kes peavad õhusõiduki pardal raadiotelefoni kasutama, näitavad, et nad on võimelised rääkima ja mõistma raadiotelefonides kasutatavat keelt. <i>1.2.9.4 Soovitus — Pardanavigaatorid, kes peavad õhusõiduki pardal raadiotelefoni kasutama, peaksid näitama, et nad on võimelised rääkima ja mõistma raadiotelefonides kasutatavat keelt tasemel, mis on sätestatud 1. liites esitatud keeleoskusuuetes.</i> 1.2.9.5 2. novembrini 2022 hinnatakse lennuki-, õhulaeva-, helikopteri- ja vertikaalstardiga õhusõiduki pilootide, lennujuhtide lennuse raadiooperaatorite, kelle keeleoskuse tase jääb allapoole ekspertide taset (6 keeleoskust formaalselt teatud ajavahemike järel vastavalt isiku poolt näidatud oskuste tasemele. 1.2.9.5 3. novembrist 2022 hinnatakse lennuki-, õhulaeva-, helikopteri- ja vertikaalstardiga õhusõiduki pilootide; lennuki, õhupurilennuki, tiivikõhusõiduki, vertikaalstardiga õhusõiduki või vabalennuõhupalli	võrra. <u>Kui leevenduse andmise põhjused pikendatud perioodi lõpu poole on endiselt kehtivad, võib kehtivusaega pikendada veel kuni 4 kuu võrra.</u>	Pilootidel on kehtivad keeleoskumärked ja vastava instruktoriõigustega juhendaja korraldab infotunni, et täiendada neilt nõutavat raadiotelefonides kasutava keele rääkimise ja mõistmise oskust, mis on vajalik ohutuks tegutsemiseks. Infotunni eduka läbimise korral märgitakse loale uus aegumiskuupäev või lisatakse sellele [riigi] väljastatud uue aegumiskuupäevaga ametlik dokument. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad tagavad kehtiva keeleoskumärkega lennujuhtidele keeleoskuse säilitamiseks muud võimalused (nt veebikursused), kui neil ei ole võimalik keeleoskuse hindamise asutust külastada.	kehtestatakse kolmandate riikide käitajate lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused.
--	---	---	---

kaugpilootide; lennujuhtide; ja lennuside raadiooperaatorite, kelle keeleoskustase jääb allapoole ekspertide taset (6. tase), keeleoskust formaalselt teatud ajavahemike järel vastavalt isiku poolt näidatud oskuste tasemele. <i>1.2.9.6 Soovitus — 2. novembrini 2022 tuleks lennuki-, õhulaeva-, helikopteri- ja vertikaalstardiga õhusõidukit pilootide, pardanavigaatorite, kes peavad õhusõiduki pardal raadiotelefoni kasutama, lennujuhtide ja lennuside raadiooperaatorite, kelle keeleoskuse tase jääb allapoole ekspertide taset (6. tase), keeleoskust hinnata formaalselt teatud ajavahemike järel vastavalt isiku poolt näidatud oskuste tasemele järgmiselt:</i> <i>a) neid, kelle keeleoskus on kutsetasemel (4. tase), hinnata vähemalt kord kolme aasta tagant, ning</i> <i>b) neid, kelle keeleoskus on kõrgtasemel (5. tase), tuleks hinnata vähemalt kord kuue aasta tagant.</i> <i>Märkus 1 — Formaalne hindamine ei ole vajalik, kui kandidaat näitab, et tema keeleoskus on eksperditasemel, nt emakeele rääkijad ja väga hea võõrkeeleoskusega rääkijad, kelle dialekt või aktsent on rahvusvahelisele lennunduskogukonnale arusaadav.</i> <i>Märkus 2 — Punkti 1.2.9 sätteid viitavad 5. peatüki II köite 10. lisale, mille kohaselt raadiotelefonsides kasutatav keel võib olla maapealses jaamas tavapäraselt kasutatav keel või inglise keel. Seepärast esineb praktikas olukordi, kus lennumeeskonna liikmed peavad ainult rääkima maapealses jaamas</i>			
---	--	--	--

	tavapäraselt kasutatavat keelt. 1.2.9.6 Soovitus — 3. novembrist 2022 tuleks lennuki-, õhulaeva-, helikopteri- ja vertikaalstardiga õhusõiduki pilootide; lennuki, õhulaeva, purilennuki, tiivikõhusõiduki, vertikaalstardiga õhusõiduki või vabalennuõhupalli kaugpilootide; pardanavigaatorite, kes peavad õhusõiduki pardal raadiotelefoni kasutama; lennujuhtide; ja lennusiide raadiooperaatorite, kelle keeleoskustase jääb allapoole ekspertide taset (6. tase), keeleoskust formaalselt hinnata teatud ajavahemike järel vasta poolt näidatud oskuste tasemele järgmiselt: a) neid, kelle keeleoskus on kutsetasemel (4. tase), tuleks hinnata vähemalt korra aasta tagant, ning b) neid, kelle keeleoskus on kutsetasemel (5. tase), tuleks hinnata vähemalt kord kuue aasta tagant. Märkus 1 — Formaalne hindamine ei ole vajalik, kui kandidaat näitab, et tema keeleoskus on eksperditasemel, nt emakeele rääkijad ja väga hea võõrkeeleoskusega rääkijad, kelle dialekt või aktsent on rahvusvahelisele lennunduskogukonnale arusaadav. Märkus 2 — Punkti 1.2.9 sätteid viitavad 5. peatüki 10. lisale, mille kohaselt raadiotelefonides kasutatav keel võib olla maapealses jaamas tavapäraselt kasutatav keel või inglise keel. Seepärast esineb praktikas olukordi, kus lennumeeskonna liikmed ja kauglennumeeskonna liikmed peavad rääkima alati maapealses jaamas tavapäraselt			
--	---	--	--	--

	<i>kasutatavat keelt</i>			
<u>1. lisa, 4.2.2.</u>	4.2.2.2 Punktis 4.2.2.1 nimetatud lennundustehnilise töötaja loa omaniku õigusi kasutatakse ainult juhul, kui: c) loaomanikul on eelmise 24 kuu jooksul saadud kogemus lennuki või selle osade kontrollimisel, teenindamisel või hooldamisel vastavalt õigustele, mis tulenevad mitte vähem kui kuus kuud isikule kuulunud loast, või ta on täitnud vastavate õigustega loa väljastamiseks kehtestatud tingimused piloodilube väljastavat asutust rahuldaval viisil.	[Riik] pikendab „eelnevat perioodi“ 6 kuu võrra, st eelnev periood on kokku 30 kuud. 6 kuu pikkust hiljutist kogemust ei muudeta.	Põhjendus COVID-19 puhangu tulemusena on kehtestatud ülirangeid reisi piiranguid. Kohalikud piirangud võivad takistada sertifitseeritud organisatsioonidel ja kvalifitseeritud töötajatel näidata, et nad on oma sertifikaatide või õiguste jätkumiseks vajalikud nõuded õigeaegselt täitnud. Tingimused/leevendused [Riik] nõuab, et kui lennundustehnilised töötajad töötavad sertifitseeritud hooldusorganisatsiooni heaks, võib see organisatsioon kohaldada pikendust oma lennundustehniliste töötajate hiljutiste kogemuste nõuetele, kui sertifitseeritud organisatsiooni suhtes ei kohaldata ühtegi kehtetuks tunnistamise, peatamise või muutmise menetlust või kui tema luba ei ole viimase 24 kuu jooksul pädeva asutuse poolt peatatud. Lisaks sellele tagatakse määruse	ELi liikmesriikides väljastatud sertifikaatides ja lubades esinevaid erinevusi tunnustatakse automaatselt määruse (EL) 2018/1139 alusel. ELi mittekuuluvate riikide poolt väljastatud ajutiste (COVID-19 pandeemiaga seotud) erimeetmete poolt mõjutatud sertifikaatide ja lubade tunnustamise või aktsepteerimise suhtes kohaldatakse määrust (EL) nr 452/2014, millega kehtestatakse kolmandate riikide käitajate lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused.

			(EL) nr 1321/2014 III lisa (osa 66) punktiga 66.B.500 täiendavad leevendusmeetmed, mille korral pädev asutus peatab lennundustehnilise töötaja loa, tunnistab selle kehtetuks või kehtestab sellele piiranguid juhul, kui ta on avastanud ohutusalase puudujäägi või loaomaniku väärkäitumise.	
--	--	--	--	--