

II

(Muud kui seadusandlikud aktid)

MÄÄRUSED

KOMISJONI MÄÄRUS (EL) nr 965/2012,

5. oktoober 2012,

millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

tulenevalt tuleks arvesse võtta Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (edaspidi „ICAO”) ja Euroopa Ühinenud Lennuametite egiidi all 30. juunini 2009 heakskiidetud nõudeid ja haldusmenetlusi ning konkreetse liikmesriigi olukorda käsitlevaid kehtivaid õigusakte.

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määrust (EÜ) nr 216/2008, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 91/670/EMÜ, määrus (EÜ) nr 1592/2002 ning direktiiv 2004/36/EÜ, ⁽¹⁾ eriti selle artikli 8 lõiget 5 ja artikli 10 lõiget 5,

ning arvestades järgmist:

(1) Teatava õhusõiduki käitamisega seotud käitajad ja töötajad peavad vastama määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisas esitatud asjakohastele olulistele nõuetele.

(2) Määruse (EÜ) nr 216/2008 kohaselt peavad liikmesriigid lisaks oma väljaantud sertifikaatide järelevalvele tegema uurimisi, sealhulgas teostama õhusõidukite tehnilist kontrolli seisuplatsil, ning võtma kõik meetmed, sealhulgas keelama õhusõiduki lendu, et ära hoida rikkumise jätkumise.

(3) Komisjon peaks kooskõlas määrusega (EÜ) nr 216/2008 vastu võtma vajalikud rakenduseeskirjad, millega kehtestatakse õhusõidukite ohutu käitamise tingimused.

(4) Tsiviillennundusohutusele sujuva ülemineku ja selle kõrge taseme tagamiseks Euroopa Liidus peaksid rakendusmeetmed kajastama kõige uuemaid arengusuundi, sealhulgas parimaid tavasid ning teaduslikke ja tehnoloogilisi edusamme õhusõidukite käitamise valdkonnas. Sellest

(5) Lennundussektorile ja liikmesriikide haldusasutustele on vaja anda piisavalt aega uue raamistikuga kohanemiseks ning enne käesoleva määruse kohaldamise algust väljaantud sertifikaatide, tõendite ja tunnistuste kehtivuse tunnustamiseks teatavatel tingimustel.

(6) Kuna käesolev määrus kujutab endast määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 8 lõikes 5 ja artikli 10 lõikes 5 osutatud rakendusmeetet, loetakse nõukogu määruse (EMÜ) nr 3922/91 ⁽²⁾ III lisa ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2004/36/EÜ ⁽³⁾ kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 69 lõigetega 3 ja 5 kehtetuks tunnistatuks. Siiski peaks III lisa käesoleva määrusega ettenähtud üleminekuperioodide lõppemiseni ajutiselt kehtima jääma nendes valdkondades, kus rakendusmeetmeid veel vastu ei ole võetud. Samuti tuleks direktiivi 2004/36/EÜ kohaldamist ajutiselt jätkata seni, kuni käesoleva määrusega ettenähtud üleminekuperioodid on lõppenud.

(7) Euroopa Lennundusohutusamet on ette valmistanud rakenduseeskirjade eelnõu ja esitanud selle arvamusena komisjonile kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 19 lõikega 1.

(8) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 65 alusel loodud komitee arvamusega,

⁽¹⁾ ELT L 79, 19.3.2008, lk 1.

⁽²⁾ EÜT L 373, 31.12.1991, lk 4.

⁽³⁾ ELT L 143, 30.4.2004, lk 76.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Reguleerimisese ja -ala

1. Käesolevas määruses kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad lennukite ja kopterite käitamise kohta ärilises lennutranspordis, mis muu hulgas hõlmavad mõne teise riigi ohutusjärelevalve alla kuuluvate käitajate selliste õhusõidukite seisuplatsil kontrollimist, mis on maandunud sellise teise riigi lennuväljal, mille territooriumil kohaldatakse aluslepingu sätteid.

2. Peale selle kehtestatakse käesolevas määruses üksikasjalikud eeskirjad sertifikaatide väljaandmise kohta määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 4 lõike 1 punktides b ja c osutatud ning ärilises lennutranspordis kasutatavate õhusõidukite käitajatele, samuti kõnealuste sertifikaatide pikendamise, muutmise, peatamise, tühistamise või neile piirangute kehtestamise kohta, ning sertifikaadi omanike õigused ja kohustused ning tingimused, mille korral tuleb ohutuse huvides lennutegevus keelata, seda piirata või seada sellele tingimused.

3. Käesolevat määrust ei kohaldata määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 1 lõike 2 punkti a reguleerimisalasse kuuluva lennutegevuse suhtes.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 1) „ärilise lennutranspordi lend” – reisijate, lasti või posti transportimine õhusõidukiga tasu eest;
- 2) „B-suutlikkusklassi lennukid” – propellermootoriga lennukid, mille suurim lubatud reisijakohtade arv on kuni üheksa ja mille maksimaalne stardimass on kuni 5 700 kg;
- 3) „avalikes huvides kasutatav käitamiskoht (PIS)” – koht, mida kasutatakse üksnes avalikes huvides toimuvateks lendudeks;
- 4) „1. suutlikkusklassi lend” – lend, kus kopter suudab kriitilise mootori rikke korral maanduda katkestatud stardiks kasutatava stardidistantsi piires või jätkata lendu sobiva maandumiskohani, olenevalt sellest, kus rike ilmneb.

II–V lisas kasutatavad täiendavad mõisted on sätestatud I lisas.

Artikkel 3

Järelevalvesuutlikkus

1. Iga liikmesriik määrab ühe või mitu üksust liikmesriigi pädevaks asutuseks, millel on määruse (EÜ) nr 216/2008 ja

selle rakenduseeskirjadega hõlmatud isikute ja organisatsioonide sertifitseerimise ja järelevalvega seotud asjaomased volitused ja kohustused.

2. Kui liikmesriik määrab pädevaks asutuseks rohkem kui ühe üksuse, kohaldatakse järgmisi sätteid:

- a) iga pädeva asutuse pädevusvaldkondlikud kohustused ja pädevusvaldkonna geograafilised piirid peavad olema selgelt kindlaks määratud ning
 - b) üksused peavad tegema koostööd, et tagada kõikide määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjadega hõlmatud isikute ja organisatsioonide tulemuslik järelevalve nende vastavates valdkondades.
3. Liikmesriigid tagavad, et pädeva(te)l asutus(te)l on vajalik suutlikkus teostada kõikide nende järelevalveprogrammiga hõlmatud isikute ja organisatsioonide järelevalvet, sealhulgas piisavad vahendid käesolevas määruses sätestatud nõuete täitmiseks.

4. Liikmesriigid tagavad, et pädeva asutuse töötajad ei täida järelevalveülesandeid juhul, kui tõendatakse, et sellega võib kaasneda otsene või kaudne huvide, eelkõige perekondlike või finantshuvide konflikt.

5. Töötajatel, kelle pädev asutus volitab sertifitseerimis- ja/või järelevalveülesandeid täitma, peab olema õigus täita vähemalt järgmisi ülesandeid:

- a) kontrollida asjaomaseid dokumente, andmeid, protseduure ja kõiki muid sertifitseerimis- ja/või järelevalveülesande täitmise seadega seotud materjale;
- b) teha nendest dokumentidest, andmetest, protseduuridest ja muudest materjalidest koopiaid või väljavõtteid;
- c) küsida kohapeal suulisi selgitusi;
- d) siseneda vajalikesse ruumidesse, käitamiskohtadesse või transpordivahenditesse;
- e) teha auditeid, uurimisi, hindamisi ja kontrolle, sealhulgas õhusõiduki kontrolli seisuplatsil ning etteteatamiseta kontrollkäike;
- f) võtta või algatada vajalikke täitemeetmeid.

6. Lõikes 5 loetletud ülesandeid tuleb täita kooskõlas asjaomase liikmesriigi õigusnormidega.

Artikkel 4

Õhusõiduki kontroll seisuplatsil

Teise liikmesriigi ohutusjärelevalve alla kuuluvate käitajate õhusõidukeid kontrollitakse seisuplatsil kooskõlas II lisa RAMP-alajaoga.

Artikkel 5**Lennutegevus**

1. Käitajad käitavad õhusõidukit ärilise lennutranspordi lendudeks ainult vastavalt III ja IV lisale.

2. Ärilise lennutranspordiga tegelevad käitajad järgivad V lisa asjakohaseid sätteid järgmiste õhusõidukite käitamisel:

a) lennukid ja kopterid, mida kasutatakse järgmisteks lendudeks:

i) sooritusel põhineva navigatsiooni (PBN) lennud;

ii) navigatsiooni miinimumnõuete (MNPS) kohased lennud;

iii) lennud vähendatud kõrgushajutusmiinimumidega (RVSM) õhuruumis;

iv) lennud halva nähtavusega (LVO);

b) lennukid ja kopterid, mida kasutatakse ohtlike kaupade veoks;

c) kahemootorilised lennukid, mida ärilises lennutranspordis kasutatakse suurendatud käitamiselatusega lendudeks (ETOPS);

d) kopterid, mida ärilises lennutranspordis kasutatakse öönägemissüsteemi (NVIS) abil käitatavateks lendudeks;

e) kopterid, mida ärilises lennutranspordis kasutatakse ripplastiga lendudeks (HHO), ning

f) kopterid, mida ärilises lennutranspordis kasutatakse kopteri kiirabilendudeks (HEMS).

Artikkel 6**Erandid**

1. III ja IV lisas esitatud nõudeid ei kohaldata B-suutlikkusklassi lennukite ega mittekeerukate kopterite ärilise lennutranspordi selliste lendude suhtes, mis algavad ja lõpevad samal lennuväljal/käitamiskohas.

Nimetatud lendude suhtes kohaldatakse järgmisi sätteid:

a) lennukite puhul määruse (EMÜ) nr 3922/91 III lisa ja sellega seotud riigisisesed erandid, mis põhinevad ohutusala riskide hindamisel pädevate asutuste poolt;

b) kopterite puhul asjaomases liikmesriigis kohaldatavad nõuded.

2. Erandina artikli 5 lõikest 1 käitatakse määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 4 lõikes 5 osutatud õhusõidukeid ärilise lennutranspordi lendude puhul komisjoni 14. oktoobri 2009. aasta otsuses K(2009) 7633 sätestatud tingimuste kohaselt. Kõikidest kõnealuses otsuses sätestatud tingimusi mõjutavatest muudatustest teatatakse enne muudatuste rakendamist komisjonile ja Euroopa Lennundusohutusametile (edaspidi „amet“).

Liikmesriik, kes ei kuulu otsuse K(2009) 7633 adressaatide hulka, kuid kes kavatseb kasutada kõnealuses otsuses sätestatud erandit, teavitab enne erandi rakendamist sellest komisjoni ja ametit. Komisjon ja amet hindavad, missugusel määral asjaomane muudatus või erandi kavandatav kasutamine erineb otsuses K(2009) 7633 sätestatud tingimustest või missugusel määral see mõjutab kõnealuse otsuse raames tehtud esmast ohutushindamist. Kui hindamine näitab, et muudatus või erandi kavandatav kasutamine ei ole kooskõlas otsuse K(2009) 7633 kohase esmase ohutushindamisega, esitab asjaomane liikmesriik kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 14 lõikega 6 uue eranditaotluse.

3. Erandina artikli 5 lõikest 1 käitatakse projekteerimis- või tootjaorganisatsioonide õiguste raames korraldatavaid õhusõidukitüübi kasutuselevõtu või ümberehitusega seotud lende jätkuvalt liikmesriikide õigusaktides sätestatud tingimustel.

4. Olenemata artiklist 5 võivad liikmesriigid kooskõlas oma riigisisesete õigusaktidega jätkuvalt nõuda ärilises lennutranspordis kasutatavalt, avamerelende tegevalt kopteritelt erilubade olemasolu ning täiendavate nõuete kohaldamist seoses nende käitamisprotseduuride, varustuse, lennumeeskonna kvalifikatsiooni ja koolitusega. Liikmesriigid teavitavad komisjoni ja ametit kõnealuste erilubade suhtes kohaldatavatest täiendavatest nõuetest. Need nõuded ei tohi olla leebemad III ja IV lisas sätestatud nõuetest.

5. Erandina IV lisa punkti CAT.POL.A.300 alapunktist a käitatakse ühemootorilisi lennukid ärilises lennutranspordis öölendudel või instrumentaallennuilma (IMC) tingimustes vastavalt liikmesriikide poolt määruse (EMÜ) nr 3922/91 artikli 8 lõike 2 kohaselt tehtud erandites sätestatud tingimustele.

Kõikidest kõnealuste lennukite käitamisega seotud muudatustest, mis mõjutavad eespool nimetatud erandites sätestatud tingimusi, teatatakse enne kõnealuste muudatuste rakendamist komisjonile ja ametile. Komisjon ja amet hindavad kavandatavat muudatust kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 14 lõikega 5.

6. Olemasolevaid kopterilende avalikes huvides kasutatavasse käitamiskohta / kasutatavast käitamiskohast on lubatud käitada erandina IV lisa punktist CAT.POL.H.225, kui avalikes huvides kasutatava käitamiskoha mõõtmete, selle läheduses asuvate takistuste või kopteri enda tõttu ei ole võimalik täita 1. suutlikkusklassi nõudeid. Selliseid lende käitatakse liikmesriikide kindlaks määratud tingimuste kohaselt. Liikmesriigid teavitavad komisjoni ja ametit kõnealuste tingimuste kohaldamisest.

Artikkel 7

Lennuettevõtja sertifikaat

1. Lennuettevõtja sertifikaadid, mille liikmesriigid on ärilise lennutranspordiga tegelevatele käitajatele kooskõlas määrusega (EMÜ) nr 3922/91 välja andnud enne käesoleva määruse kohaldamist, loetakse käesoleva määruse kohaselt välja antuks.

Siiski peavad hiljemalt 28. oktoobriks 2014 olema täidetud järgmised nõuded:

- a) käitajad peavad kohandama oma juhtimissüsteemi, koolitusprogramme, protseduure ja käsiraamatuid nii, et need oleksid kooskõlas vastavalt III, IV ja V lisa sätetestatud nõuetega;
- b) lennuettevõtja sertifikaadid asendatakse käesoleva määruse II lisa kohaselt välja antavate sertifikaatidega.

2. Ärilises lennutranspordis kasutatavate kopterite käitajatele enne käesoleva määruse kohaldamist liikmesriikides välja antud lennuettevõtja sertifikaadid vahetatakse käesoleva määruse kohaselt välja antud lennuettevõtja sertifikaatide vastu vastavalt lennuettevõtja sertifikaadi välja andnud liikmesriigi koostatud ja ametiga kooskõlastatud muutmisaruandele.

MuutmisaruanDES tuleb kirjeldada järgmist:

- a) asjaomases liikmesriigis kohaldatavad nõuded, mille alusel lennuettevõtja sertifikaat välja anti;
- b) käitajale antud õiguste ulatus;
- c) erinevused asjaomases liikmesriigis kohaldatavate nõuete vahel, mille alusel lennuettevõtja sertifikaat välja anti, ning III, IV ja V lisa sätetestatud nõuete vahel koos märkega, kuidas ja millal käitajad on kohustatud tagama, et kõik kõnealustes lisades sätetestatud nõuded oleksid täidetud.

Muutmisaruanne sisaldab kõikide selliste dokumentide koopiaid, mille abil tõendatakse punktides a–c sätetestatud asjaolusid, sh asjaomases liikmesriigis kohaldatavate asjakohaste nõuete ja protseduuride koopiaid.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 5. oktoober 2012

Artikkel 8

Lennuaja piirangud

Lennu- ja tööaja piirangute suhtes kohaldatakse järgmisi sätteid:

- a) lennukite puhul määruse (EMÜ) nr 3922/91 artikli 8 lõikes 4 ja III lisa Q-alajaos sätestatud nõuded;
- b) kopterite puhul asjaomases liikmesriigis kohaldatavaid nõuded.

Artikkel 9

Minimaalvarustuse loetelu

Minimaalvarustuse loetelu (MEL), mille on enne käesoleva määruse kohaldamist heaks kiitnud käitaja asukohariik või registririik, loetakse käesoleva määruse kohaselt heakskiidetuks ja heakskiidu saanud käitaja võib loetelu kasutamist jätkata.

Pärast käesoleva määruse kohaldamist muudetakse minimaalvarustuse loetelu (MEL) III lisa punkti ORO.MLR.105 kohaselt.

Artikkel 10

Jõustumine

1. Käesolev määrus jõustub kolmandal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Seda kohaldatakse alates 28. oktoobrist 2012.

2. Erandina lõike 1 teisest lõigust võivad liikmesriigid otsustada I–V lisa sätteid mitte kohaldada kuni 28. oktoobrini 2014.

Kui liikmesriik otsustab seda võimalust kasutada, teatab ta sellest komisjonile ja ametile. Teates tuleb esitada erandi põhjused ja kestus ning kavandatavate meetmete rakendamise programm ja ajakava.

Komisjoni nimel

president

José Manuel BARROSO

I LISA

II–V lisas kasutatud mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid.

1. „Olemasolev kiirendus-pidurdusvahemaa (ASDA)” – kasutada oleva stardiraja pikkus koos pidurdusala pikkusega, kui lennuvälja asukohariik on sellise pidurdusala kasutamiseks kinnitanud ning see on võimeline kandma lennuki massi valdavate käitamistingimuste korral.
2. „Nõuete täitmise aktsepteeritud meetodid (AMC)” – ameti vastu võetud mittesiduvad standardid, millega selgitatakse määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade nõuete täitmise vahendeid.
3. „Vastavuse kontroll-leht” – dokument, mida kasutatakse ohtlike kaupade pakendite välimuse ja nende juurde kuuluvate dokumentide kontrollil, et määrata kindlaks, kas asjakohaseid nõudeid on täidetud.
4. „Sobiv lennuväli” – lennuväli, kus on võimalik õhusõidukit käitada, arvestades kohaldatavaid suutlikkusnõudeid ja lennuraja omadusi.
5. Reisijaid klassifitseeritakse järgmiselt:
 - a) „täiskasvanu” – 12-aastane või vanem isik;
 - b) „laps/lapsed” – isikud, kes on kaheaastased ja vanemad, kuid nooremad kui 12-aastased;
 - c) „imik” – alla kaheaastane isik.
6. „Lennuk” – õhust raskem mootori jõul töötav jäiga tiivakinnitusega õhusõiduk, mille tõstejõud moodustub õhu dünaamilisest vastumõjust selle tiibadele.
7. „Öönägemissüsteemi kasutamisega (NVIS) lend” – öönägemissüsteemiga (NVIS) lendude puhul see osa visuaallennureeglite (VFR) järgi toimuvast öölennust, mille ajal meeskonnaliige kasutab öönägemisprille (NVG).
8. „Õhusõiduk” – aparaat, mille tõstejõud atmosfääris moodustub õhu vastumõjul, välja arvatud maapinnalt pörkunud õhu vastumõjul.
9. „Nõuete täitmise alternatiivsed meetodid” – olemasolevate nõuete täitmise vastuvõetavatele viiside alternatiivid või uued võimalikud viisid määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade täitmiseks, mille puhul amet ei ole nõuete täitmise vastuvõetavaid viise kehtestanud.
10. „Jäätumisvastane töötlus” – maapealsete protseduuride hulka kuuluv protseduur, mis annab õhusõiduki töödeldud pindadele piiratud ajaks (kehtivusajaks) kaitse härmatise ja jää tekke ja lume kogunemise vastu.
11. „Salongimeeskonna liige” – lennumeeskonda ja tehnilisse meeskonda mittekuuluv nõuetekohase kvalifikatsiooniga meeskonnaliige, kelle käitaja on määranud täitma lennutegevuse ajal reisijate ja lennu ohutusega seotud ülesandeid.
12. „I kategooria (CAT I) lähenemine” – instrumentaalne täppislähenemine ja maandumine, otsusekõrgusega (DH) vähemalt 200 jalga ning nähtavusega rajal (RVR) vähemalt 550 m lennukite ja 500 m kopterite puhul, kasutades instrumentaalset maandumissüsteemi (ILS), mikrolainemaandumissüsteemi (MLS), GNSS maandumissüsteemi (GLS, ülemaailmne satelliitnavigatsioonisüsteem koos maapealse tugisüsteemiga (GNSS/GBAS)) või ülemaailmne satelliitnavigatsioonisüsteem koos satelliidipõhise tugisüsteemiga (GNSS/SBAS), või täppislähenemisradarit (PAR).
13. „II kategooria (CAT II) lähenemine” – instrumentaaltäppislähenemine ja maandumine, mille puhul kasutatakse instrumentaalmaandumissüsteemi (ILS) või mikrolainemaandumissüsteemi (MLS) ja:
 - a) DH on alla 200 jala, kuid mitte vähem kui 100 jalga, ja
 - b) RVR on vähemalt 300 m.

14. „IIIA kategooria (CAT IIIA) lähenemine” – instrumentaaltäppislähenemine ja maandumine, mille puhul kasutatakse instrumentaalmaandumissüsteemi (ILS) või mikrolainemaandumissüsteemi (MLS) ja:
 - a) DH on alla 100 jala ja
 - b) RVR on vähemalt 200 m.
15. „IIIB kategooria (CAT IIIB) lähenemine” – instrumentaaltäppislähenemine ja maandumine, mille puhul kasutatakse instrumentaalmaandumissüsteemi (ILS) või mikrolainemaandumissüsteemi (MLS) ja:
 - a) DH on alla 100 jala või puudub ja
 - b) RVR on alla 200 m, kuid mitte vähem kui 75 m.
16. „A-kategooria kopter” – mitmemootoriline kopter, mis on konstrueeritud vastavalt kehtivates lennukõlblikkuseeskirjades esitatud mootorite ja süsteemide isoleerimisnõuetele ning on suutlikud toimima stardil ja maandumisel vastavalt kriitilise mootori rikke kontseptsioonis esitatud parameetritele, mis tagavad mootoririkke korral piisava ettenähtud aluspindala ja küllaldased suutlikkusandmed lennu ohutuks jätkamiseks või ohutuks katkestatud stardiks.
17. „B-kategooria kopter” – A-kategooria standarditele mittevastav ühe- või mitmemootoriline kopter. B-kategooria kopteritel puudub tagatud võime jätkata mootoririkke korral ohutut lendu ning sellel puhul eeldatakse hädamaandumist.
18. „Sertifitseerimisnõuded (CS)” – ameti vastuvõetud tehnilised standardid, milles kirjeldatakse viise määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade nõuete täitmise tõendamiseks ja mida organisatsioon saab kasutada sertifitseerimise eesmärgil.
19. „Ringlähenemine” – instrumentaallähenemise visuaalne etapp õhusõiduki viimiseks vajalikku asukohta, et maanduda rajale / lähenemis- ja stardisirge alale (FATO), mis ei asetse otselähenemiseks sobivas suunas.
20. „Takistustevaba riba” – asjaomase asutuse kontrolli all olev kindlaksmääratud ristkülikukujuline maa- või veeala, mis on välja valitud või ette valmistatud, et võimaldada lennukil tõusu algfaasi läbimist kuni ettenähtud kõrguseni.
21. „Pilvede alumise piiri kõrgus” – madalaima vaadeldava või prognoositava pilveosa alumise piiri kõrgus lennuvälja või käitamiskoha või ettenähtud lennupiirkonna läheduses, mida mõõdetakse üldjuhul lennuvälja kõrgustasandist või avamerelendude puhul keskmisest merepinnast.
22. „Koodijagamine” – süsteem, mille raames käitaja omistab oma tunnuskoode teise käitaja sooritatavale lennule ning müüb või väljastab pileteid nimetatud lennule.
23. „Tihedalt asustatud piirkond” – linna või muu asula piirkond, mida kasutatakse olulisel määral elu-, äri- või puhke-eesmärkidel.
24. „Puhastamata rada” – lennurada, mille pindalast üle 25 % on kasutamiseks ette nähtud pikkuse ja laiuse ulatuses kaetud:
 - a) rohkem kui 3 mm (0,125 tolli) paksuse veekihi või lumelobjakaga või lahtise lumega, mis võrdub 3 mm (0,125 tolli) paksuse veekihi;
 - b) tihedaks massiks kokku surutud lumega, mida ei saa enam rohkem kokku suruda ja mis püsib koos või murdub ülestõstmisel lumekamakateks (kokkusurutud lumi), või
 - c) jääga, sealhulgas märja jääga.
25. „Kütuse erivaru” – kütus, mis on nõutav selliste ettenägematute tegurite kompenseerimiseks, mis võivad mõjutada sihtlennuväljale jõudmiseks vajalikku kütusekulu.
26. „Pideva laskumisega lõpplähenemine (CDFA)” – stabiliseeritud lähenemise protseduuridele vastav instrumentaal-mittetäppislähenemise tehnika, kus lõpplähenemise segment läbitakse pideva stabiliseeritud laskumisena lõpplähenemise tähtse kõrguselt või kõrgemalt kuni kõrguseni umbes 15 m (50 jalga) raja läve kohal või kuni kasutatava õhusõidukitüübi väljajoondumise algpunktini vahepealseid horisontaletappe läbimata.

27. „Teisendatud meteoroloogiline nähtavus (CMV)” – väärtus (mis on võrdne nähtavusega rajal), mis tuletatakse teatatud meteoroloogilisest nähtavusest.
28. „Õhusõiduki meeskonna liige (meeskonnaliige)” – isik, kelle käitaja on määranud täitma ülesandeid õhusõiduki pardal.
29. „Kriitilised lennuetapid” – lennuki puhul stardihoovõtt, starditrajektoori saavutamine, lõpplähenemine, katkestatud lähenemine, maandumine, sealhulgas maandumisjärgne läbijooks, ja õhusõiduki kapteni äranägemisel mis tahes muud lennu etapid.
30. „Kriitilised lennuetapid” – kopteri puhul ruleerimine, ripplend, start, lõpplähenemine, katkestatud lähenemine, maandumine ja õhusõiduki kapteni äranägemisel mis tahes muud lennu etapid.
31. „Niiske rada” – rada, mille pind ei ole kuiv, kuid millel olev niiskus ei tekita läiget.
32. „Ohtlikud kaubad” – kaubad või ained, mis võivad kahjustada tervist, ohutust, vara või keskkonda ning mis on loetletud tehnilistes juhendites esitatud ohtlike kaupade loetelus või mida liigitatakse vastavalt nendele juhenditele.
33. „Õnnetus ohtlike kaupade veol” – juhtum, mis on seotud ohtlike kaupade veoga või tuleneb sellest ning mis põhjustab isiku surmava või raske vigastuse või tekitab olulise varalise kahju.
34. „Intsident ohtlike kaupade veol”:
- a) juhtum, mida ei klassifitseerita ohtlike kaupade õhuveoga seotud õnnetusena, kuid mis on seotud ohtlike kaupade õhuveoga või tuleneb sellest, ning mis ei pea tingimata toimuma õhusõiduki pardal, kuid millega kaasnevad isikutele tekitatud vigastused, varaline kahju, tulekahju, purustused, vedelike väljavool või lekkimine, radioaktiivne kiirgus või muud märgid sellest, et ohtliku aine pakend ei ole terve.
 - b) Ohtlike ainete veoga seotud juhtumeid, mis seavad õhusõiduki või selles viibivad isikud tõsisesse ohtu, loetakse samuti ohtlike ainete veoga seotud intsidentideks.
35. „Jäaemaldus” – maapealsete protseduuride hulka kuuluv protseduur, mille käigus eemaldatakse õhusõidukilt härmatis, jää, lumi või lumelobjakas, et saada puhtad pinnad.
36. „Stardi kriitiline punkt (DPATO)” – stardi ning tõusu algfaasi punkt, enne mida ei ole tagatud mittetöötava kriitilise mootoriga kopteri võime ohutult lendu jätkata ning võib olla vajalik hädamaandumine.
37. „Maandumislähenemise kriitiline punkt (DPBL)” – lähenemise ja maandumise faasi punkt, enne mida ei ole tagatud mittetöötava kriitilise mootoriga kopteri võime ohutult lendu jätkata ning võib olla vajalik hädamaandumine.
38. „Kaugus kasutada oleva stardidistantsi lõpust (DR)” – horisontaalne kaugus, mille kopter on olemasoleva stardidistantsi lõpust läbinud.
39. „Kuivrendi leping” – ettevõtjatevaheline leping, mille kohaselt õhusõidukit käitatakse rendilevõtjale väljaantud lennu-ettevõtja sertifikaadi (AOC) alusel.
40. „Käitamise tühimass” – konkreetset liiki lennuks valmis oleva õhusõiduki kogumass, välja arvatud kasutatav kütus ja tegelik last.
41. „Kuiv rada” – rada, mis ei ole märg ega puhastamata, kaasa arvatud sellised kattega rajad, mis tänu spetsiaalsete vagude või poorsete katematerjalide kasutamisele ning hooldusele säilitavad kuivale rajale omase pidurdamiseefektiivsuse ka niiskuse korral.
42. „Ümbritsevast pinnast kõrgemal asuv lähenemis- ja stardisirge ala (kõrgendatud FATO)” – ümbritsevast maapinnast vähemalt 3 m kõrgemal asuv lähenemis- ja stardisirge ala.
43. „Varulennuväli marsruudil (ERA)” – marsruudil asuv sobiv lennuväli, mida võib olla vaja teada lennu planeerimisel.
44. „Täiustatud vaatlussüsteem (EVS)” – süsteem väliskeskkonnast elektrooniliste reaalajas kujutiste kuvamiseks pildianurite abil.

45. „Lähenemis- ja stardisirge ala (FATO)” – kopterilendude puhul kindlaksmääratud ala, mille kohal toimub lähenemis- manöövri viimane etapp enne ripplendu või maandumist ning kust alustatakse stardimanöövrit. 1. suutlikkusklassi kopterite puhul hõlmab kindlaksmääratud ala ka olemasolevat katkestatud stardi ala.
46. „Lennuandmete monitooring (FDM)” – igapäevases lennutegevuses kogutud digitaalsete lennuandmete aktiivne ja mittekarakteristlik kasutamine lennuohutusala sekkumiseks ja lennuohutuse parandamiseks.
47. „Lennutreeningseade (FSTD)” – treeningseade, mis on:
- a) lennukite puhul lennu täisimitaator (FFS), lennuelementide imitaator (FTD), lennuimitaator (FNPT) või instrumentaallennu esmaimitaator (BITD);
 - b) kopterite puhul lennu täisimitaator (FFS), lennuelementide imitaator (FTD) või lennuimitaator (FNPT).
48. „Marsruudi varulennuväli kütusejäägi alusel” – marsruudil asuv varulennuväli (ERA), mis valitakse välja selleks, et vähendada kütuse erivaru.
49. „Maapealsel tugisüsteemil (GBAS) põhinev maandumissüsteem (GLS)” – lähenemis- ja maandumissüsteem, milles kasutatakse ülemaailmse satelliitnavigatsioonisüsteemi ja maapealse tugisüsteemi (GNSS/GBAS) andmeid õhusõiduki juhendamiseks tema lateraalses ja vertikaalses GNSS-asukohas. Selles süsteemis kasutatakse geomeetrilist kõrgusmudelit lõpplähenemise lauglemisjoone (glissaadi) juures.
50. „Maapealsed pääste- ja hädaabiteenistuse töötajad” – kõik maapealsete pääste- ja hädaabiteenistuste töötajad (politseinikud, tuletõrjujad jne), kes on seotud kopterite kiirabilendudega (HEMS) ning kelle ülesanded on mingil määral seotud kopterilendudega.
51. „Lennukeeld” – õhusõiduki ametlik stardikeeld ning õhusõiduki kinnipidamiseks vajalikud abinõud.
52. „Esiklaasinäitur (HUD)” – kuvamiseseade, millega kuvatakse lennuinfo piloodi ette vaatealasse ning mis ei takista olulisel määral väljavaadet.
53. „Maandumissüsteemi esiklaasinäitur (HUDLS)” – kogu pardasüsteem, mis kuvab piloodile kabiini esiklaasil juhiseid lähenemisel ning maandumisel ja/või kordusringile minekul. See hõlmab kõiki andureid, arvuteid, toiteallikaid, näidikuid ja juhtseadiseid.
54. „Kopter” – õhust raskem õhusõiduk, mille tõstejõud tekib peamiselt õhu vastumõjuna kandetiiviku(te)le, mis pöörleb/pöörlevad jõuseadme abil ümber vertikaalilähedaste telgedele.
55. „Kopteri meeskonnaliige ripplastiga lennul” – tehnilise meeskonna liige, kes täidab talle määratud ülesandeid seoses vintsi käitamisega.
56. „Kopteritekk” – ujuval või fikseeritud avamererajatisel asuv lähenemis- ja stardisirge ala.
57. „Kiirabikopteri meeskonnaliige” – tehnilise meeskonna liige, kelle ülesanne kopteri kiirabilennul (HEMS) on pöetada kopteriga veetavat arstiabi vajavat isikut ning abistada missiooni ajal pilooti.
58. „Kopteri kiirabilend (HEMS)” – kiirabilendude loa alusel teostatav kopteri lend, mille eesmärk on hõlbustada erakorralise arstiabi andmist olukorras, kus on vaja viivitamata ja kiiresti transportida järgmist:
- a) meditsiinitöötajaid;
 - b) meditsiinivarustust (seadmed, veri, organid, ravimid) või
 - c) haigeid või vigastatud isikuid ja teisi asjaomaseid isikuid.
59. „Kiirabikopterite baas” – lennuväli, kus kopterite kiirabilendude (HEMS) meeskonnaliikmed ja kiirabikopter võivad olla kiirabilendude valves.
60. „Kopteri kiirabitööde koht” – kopteri kiirabilennul (HEMS) kapteni valitud koht kopteri ripplastiga käitamiseks, maandumiseks ja stardiks.

61. „Kopteri lend ripplastiga” – ripplasti veo loa alusel teostatav kopterilend, mille eesmärk on hõlbustada isikute ja/või kaupade vedu kopteri rippmehhanismi abil.
62. „Ripplastiga lend avamere kohal” – ripplasti veo loa alusel teostatav kopterilend, mille eesmärk on hõlbustada isikute ja/või kaupade vedu kopteri rippmehhanismi abil avamerelt või merel asuvalt laevalt või rajatiselt või avamerele või merel asuvalt laevale või rajatisele.
63. „Rippseadmes veetav isik” – isik, keda veetakse kopteri rippmehhanismi abil.
64. „Ripplasti veo ala” – kindlaksmääratud ala, kus kopter rippmehhanismiga vedu teostab.
65. „Kehtivusaeg (HoT)” – hinnanguline aeg, mille kestel jäätumisvastane vedelik takistab jää ja härmatise teket ning lume kogunemist lennuki kaitstud (töödeldud) pindadele.
66. „Maandumiseks sobimatu ala” –
- a) ala, kus:
- i) ei ole võimalik ohutult hädamaanduda, kuna pind on selleks sobimatu;
- ii) kopteris viibijad ei ole võimalik piisavalt kaitsta loodusjõudude eest;
- iii) otsingu- ja päästetööde sooritamise valmidus ja võimalused ei ole eeldatava ohu olukorraks piisavad või
- iv) maapinnal asuvate inimeste või vara vigasaamise või kahjustamise risk on vastuvõetamatult kõrge.
- b) Igal juhul tuleb maandumiseks sobimatuks lugeda järgmised alad:
- i) lendudel veekogude kohal avamere piirkond koordinaatidest 45N põhja poole ja 45S lõuna poole, mis on määratud asjaomase riigi lennuameti poolt;
- ii) tihedalt asustatud piirkondade osad, kus ei ole hädamaandumiseks piisavalt ruumi.
67. „Maandumise otsusepunkt (LDP)” – kindlaksmääratud punkt maandumisprotsessis, mis tagab mootoririkke selle punkti kohal tuvastamise korral maandumise ohutu jätkamise või katkestatud maandumise alustamise.
68. „Olemasolev maandumisdistsants (LDA)” – raja pikkus, mille lennuvälja asukohariik on kasutamiseks kinnitanud ning mis sobib maandumisel lennuki läbijooksuks.
69. „Maalennuk” – maapinnalt startimiseks ja maapinnale maandumiseks konstrueeritud jäiga tiivakinnitusega õhusõiduk, sealhulgas maalennukina kasutatav amfiiblennuk.
70. „Kohalik kopterilend” – ärilise lennutranspordi lend, mis toimub päeva ajal visuaalsete märkide järgi navigeeritavatel marsruutidel lennutegevuskäsiraamatus sätestatud kohalikus kindlaksmääratud geograafilises piirkonnas ja milleks kasutatakse kopteri, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) on suurem kui 3 175 kg ja mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on kuni üheksa.
71. „Piiratud nähtavuse protseduurid (LVP)” – protseduurid, mida rakendatakse lennuväljal eesmärgiga tagada ohutus halvema nähtavusega kui I standardkategooria lähenemistel, muudel kui II standardkategooria ning II ja III kategooria lähenemistel ja startimistel halva nähtavusega.
72. „Start piiratud nähtavusega (LVTO)” – startimine, kui nähtavus rajal on alla 400 m, kuid mitte vähem kui 75 m.
73. „I kategooriast halvema nähtavusega lähenemine (LTS CAT I)” – I kategooria instrumentaallähenemine ja maandumine, mille puhul kasutatakse I kategooria otsusekõrgust (DH) ning mille puhul nähtavus rajal (RVR) on väiksem kui tavaliselt kohaldatava DH puhul, kuid mitte alla 400 m.
74. „Suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC)” – õhusõiduki suurim lubatud reisijate istekohtade arv, mis ei hõlma meeskonnaliikmete istekohti, ja mis on kindlaks määratud lennutegevuseks ja sätestatud lennutegevuskäsiraamatus. Võrreldes konkreetse õhusõiduki tüübisertifikaadi, täiendava tüübisertifikaadi või nende sertifikaatide muudatuste väljaandmise sertifitseerimismenetluses kindlaks määratud reisijakohtade arvuga võib suurim lubatud reisijakohtade arv olla kas sama suur või väiksem, sõltuvalt lennutegevusega seotud piirangutest.

75. „Arstiabi osutav kopteri reisija” – kiirabilennul kopteriga veetav arstiabi osutav isik, sealhulgas (kuid mitte ainult) arst, õde või parameedik.
76. „Öö” – ajavahemik hämariku lõpu ja koidu alguse vahel või mõni muu päikeseloojangu ja päikesetõusu vaheline asjaomaste ametiasutuste ettenähtud ajavahemik, mille liikmesriik on kindlaks määranud.
77. „Öönägemisprillid (NVG)” – pea külge kinnitatav binokulaarne valgust intensiivistav seade, mis parandab võimet maapinnal asuvaid orientiire öösel visuaalselt jälgida.
78. „Öönägemissüsteem” – kõigi kopterilennul öönägemisprillide edukaks ja ohutuks kasutamiseks vajalike elementide integreeritud kogum. Kõnealune süsteem hõlmab vähemalt järgmist: öönägemisprillid, öönägemissüsteemi valgustus, kopteri osad, väljaõpe ja jätkuv lennukõlblikkus.
79. „Maandumiseks sobiv ala” – ala, kus:
- a) on võimalik ohutult hädamaanduda;
 - b) kopteris viibijaid on võimalik piisavalt kaitsta loodusjõudude eest ja
 - c) otsingu- ja päästetööde sooritamise valmidus ja võimalused on eeldatava ohu olukorraks piisavad.
- Igal juhul loetakse maandumiseks sobivaks tihedalt asustatud piirkondade need osad, kus on hädamaandumiseks sobivad alad.
80. „Mittetäppislähenemine (NPA)” – instrumentaallähenemine, mille puhul minimaalne laskumiskõrgus (MDH) või pideva laskumisega lõplähenemise (CDFA) korral otsusekõrgus (DH) ei ole madalamal kui 250 jalga ja nähtavus rajal / teisendatud meteoroloogiline nähtavus (RVR/CMV) on lennukite puhul vähemalt 750 m ja kopterite puhul vähemalt 600 m.
81. „Öönägemissüsteemiga (NVIS) lennu tehniline meeskonnaliige” – öönägemissüsteemiga lennule määratud tehnilise meeskonna liige.
82. „Öönägemissüsteemiga lend” – öistes visuaallennuilma tingimustes (VMC) toimuv lend, kus öönägemissüsteemiga lennu loa alusel käitatava kopteri lennumeeskond kasutab öönägemisprille.
83. „Avamerelennud” – lennud avamerel asuvatesse kohtadesse ja tagasi, millest suurem osa toimub tavaliselt mere kohal.
84. „Käitamiskoht” – koht, välja arvatud lennuväli, mille käitaja või õhusõiduki kapten on valinud maandumiseks, stardiks ja/või välislastiga lendudeks.
85. „1. suutlikkusklassi lend” – lend, kus kopter suudab kriitilise mootori rikke korral maanduda katkestatud stardiks kasutatava stardidistantsi piires või jätkata lendu sobiva maandumiskohani, olenevalt sellest, kus rike ilmneb.
86. „2. suutlikkusklassi lend” – lend, kus kopter suudab kriitilise mootori rikke korral lendu ohutult jätkata, välja arvatud juhul, kui rike ilmneb stardimanöövri algusfaasis või maandumismanöövri lõppfaasis, mille puhul võib tekkida vajadus hädamaanduda.
87. „3. suutlikkusklassi lend” – lend, kus mis tahes lennuetapil ilmneva mootoririkke korral mitmemootorilisel kopteril võib tekkida vajadus hädamaanduda ja ühemootoriline kopter peab sooritama hädamaandumise.
88. „Käituskontroll” – vastutus lennu algatamise, jätkamise, lõpetamise või ümbersuunamise eest ohutuse huvides.
89. „Piiratud II kategooria lähenemine (OTS CAT II)” – täppis-instrumentaallähenemine ja maandumine instrumentaalmaandumissüsteemi (ILS) või mikrolainemaandumissüsteemi (MLS) abil rajale, kus ei ole mõningaid või kõiki täppislähenemise II kategooria valgustussüsteemi elemente ja:
- a) DH on alla 200 jala, kuid mitte vähem kui 100 jalga, ja
 - b) RVR on vähemalt 350 m.

90. „A-suutlikkusklassi lennukid” – mitme turbopropellermootoriga lennukid, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksa ning mille maksimaalne stardimass on suurem kui 5 700 kg, ja kõik mitme turboreaktiivmootoriga lennukid.
91. „B-suutlikkusklassi lennukid” – propellermootoriga lennukid, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on kuni üheksa ja mille maksimaalne stardimass on kuni 5 700 kg.
92. „C-suutlikkusklassi lennukid” – kolbmootoriga lennukid, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksa ja mille maksimaalne stardimass on suurem kui 5 700 kg.
93. „Õhusõiduki kapten” – lendu juhtima ja lennu ohutuse eest vastutama määratud piloot. Ärilise lennutranspordi lendudel nimetatakse „kaptenit” „komandöriks”.
94. „Peamine tegevuskoht” – organisatsiooni peakontor või registreeritud asukoht, mille kaudu juhitakse käesolevas määruses osutatud tegevusi ja kus toimub nende seotud põhiline finantsjuhtimine.
95. „Seisuplatsil toimuvate kontrollide prioriseerimine” – piisava arvu seisuplatsil toimuvate kontrollide iga-aastane teostamine pädeva asutuse poolt või selle nimel kooskõlas ARO-osa sätetega.
96. „Avalikes huvides kasutatav käitamiskoht (PIS)” – koht, mida kasutatakse üksnes avalikes huvides toimuvateks lendudeks.
97. „Õhusõiduki kontroll seisuplatsil” – õhusõiduki, lennumeeskonna ja salongipersonali kvalifikatsiooni ning lennukodokumentide kontrollimine kohaldatavatele nõuetele vastavuse kindlakstegemise eesmärgil.
98. „Käitamisvõlp” – ajaline piirang mittetoimivate seadmetega toimuvatele lendudele.
99. „Stardi katkestamiseks olemasolev distants (RTODAH)” – deklareeritud lähenemis- ja stardiala pikkus, mis on olemas ja sobib 1. suutlikkusklassi kopteritele katkestatud stardi lõpuleviimiseks.
100. „Stardi katkestamiseks vajalik distants (RTODRH)” – horisontaalne vahemaa stardi algusest kuni punktini, kus kopter mootoririkke ja stardi otsusepunktis stardi katkestamise otsustamise korral lõplikult peatub.
101. „Nähtavus rajal (RVR)” – kaugus, milleni lennuraja keskjoonel asuva õhusõiduki piloot näeb lennurajakatte märgistust või lennurada ääristavaid või selle keskjoont tähistavaid tulesid.
102. „Ohutu hädamaandumine” – vältimatu maandumine või vettemaandumine, mille puhul võib mõistlikult eeldada, et õhusõidukis ja maapinnal olevad inimesed vigastada ei saa.
103. „Vesilennuk” – veepinnalt startimiseks ja veepinnale maandumiseks konstrueeritud jäiga tiivakinnitusega õhusõiduk, sealhulgas vesilennukina kasutatav amfiiblennuk.
104. „Eraldi rajad” – ühel ja samal lennuväljal asuvad rajad, mis on kasutatavad eraldi maandumisteks. Kõnealused rajad võivad olla ühendatud või ristuda selliselt, et kui üks radadest on hõivatud, ei takista see teise raja planeeritud kasutamist. Iga raja jaoks on eraldi lähenemisprotseduur, mis põhineb eraldi navigatsioonivahendil.
105. „Erivisuaallend” – visuaallennureeglite (VFR) järgi toimuv lend, mille teostamiseks lähialas on lennujuhtimisteenistus andnud loa visuaallennuilmast (VMC) halvema ilma tingimustes.
106. „Stabiliseeritud lähenemine (SAp)” – lennutrajektoori konfiguratsiooni, energia ja kontrolli nõuetele vastav lähene-mine varem kindlaksmääratud punktist või kõrguselt kuni punktini umbes 15 m (50 jala) kõrgusel raja maandumis-lävest või kasutatavat tüüpi õhusõiduki väljajoondumismanöövri alguspunktist, kui see on kõrgemal.
107. „Stardi-varulennuväli” – varulennuväli, kuhu õhusõiduk saab maanduda vahetult pärast starti tekkinud vajaduse korral, juhul kui lähtelennuvälja ei saa selleks kasutada.
108. „Stardi otsusepunkt (TDP)” – stardinäitajate kindlaksmääramiseks kasutatav punkt, millest alates võib tuvastatud mootoririkke korral stardi katkestada või starti ohutult jätkata.
109. „Olemasolev stardidistants (TODA)” – lennukite puhul olemasoleva hoovõtudistantsi pikkus koos takistustevaba riba pikkusega, kui see on olemas.

110. „Olemasolev stardidistants (TODAH)” – kopterite puhul lähenemis- ja stardisirgeala pikkus, koos takistustevaba ribapikkusega, mis on deklareeritud olemasolevaks ja sobivaks kopteritele stardi lõpuleviimiseks, kui see on olemas.
111. „Kopteri stardiks vajalik distants (TODRH)” – kopterite puhul vajalik horisontaalne vahemaa stardi algusest kuni ohutu stardikiiruse (V_{TOSS}), valitud kõrguse ja positiivse tõusunurga saavutamise punktini pärast kriitilise mootori rikke ilmumist stardi otsusepunktis, kusjuures ülejäänud mootorid töötavad sertifitseeritud tööparameetrite piires.
112. „Starditrajektor” – vertikaalne ja horisontaalne trajektor kindlaksmääratud stardipunkti lennuki puhul 1 500 jala kõrguseni ja kopteri puhul 1 000 jala kõrguseni maapinnast kriitilise mootori rikke korral.
113. „Stardimass” – õhusõiduki mass koos kõige pardaloleva ja kõigi pardalolijatega kopteri stardi ja lennuki stardiks hoovõtu alustamise hetkel.
114. „Olemasolev hoovõtustants (TORA)” – raja pikkus, mille lennuvälja asukohariik on kasutamiseks kinnitanud ning mis sobib lennuki startimisel maapealseks hoovõtuks.
115. „Tehnilise meeskonna liige” – ärilises lennutranspordis kopteri kiirabilennul (HEMS), ripplastiga lennul (HHO) või öönägemissüsteemiga lennul (NVIS) osalev meeskonnaliige, kes ei kuulu lennumeeskonna ega salongipersonali hulka ning kelle käitaja on määranud täitma õhusõidukis või maapinnal ülesandeid piloodi abistamiseks kiirabilennul (HEMS), ripplastiga lennul (HHO) või öönägemissüsteemiga lennul (NVIS), kus võib olla vaja kasutada spetsialiseeritud pardaseadmeid.
116. „Tehnilised juhendid (TI)” – Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni heakskiidetud ja väljaantud dokumendi „Ohtlike ainete lennutranspordiga ohutu veo tehnilised juhendid” uusim kehtiv väljaanne koos lisade ja täiendustega.
117. „Tegelik last” – reisijate, pagasi, kauba ja pardalolevate spetsialiseeritud seadmete kogumass, sealhulgas ballast.
118. „Öönägemissüsteemi (NVIS) kasutamiseta lend” – öönägemissüsteemiga (NVIS) lendudel see osa visuaallennureeglite (VFR) järgi toimuvast öölennust, mille ajal meeskonnaliige ei kasuta öönägemisprille (NVG).
119. „Ettevõtja” – tulunduslik või mittetulunduslik füüsiline või juriidiline isik või ametlik organ, sõltumata iseseisva õigusvõime olemasolust.
120. „Otsusekiirus V_1 ” – maksimaalne kiirus stardil, millel peab piloot asuma tegutsema, et lennuk stardi hoovõtu katkestusmaa jooksul peatada. V_1 on ka minimaalne stardikiirus pärast kriitilise mootori riket kiirusel V_{EF} , mille puhul piloot saab starti jätkata ning saavutada stardidistantsi jooksul stardiala kohal nõutava kõrguse.
121. „Kriitilise mootori riket arvestav stardikiirus V_{EF} ” – kiirus, mille eeldatakse kriitilise mootori rikke ilmumist stardi ajal.
122. „Visuaallähenemine” – lähenemine, mille puhul ei kohaldata instrumentaallähenemise protseduuri mõnda osa või seda protseduuri tervikuna ning lähenemine lõpetatakse maapinnal olevate visuaalsete orientiiride järgi.
123. „Märgrendi leping” – lennuettevõtjatevaheline leping, mille kohaselt õhusõidukit käitatakse rendileandjale välja antud lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) alusel.
124. „Märg rada” – lennurada, mille pind on kaetud veega või sellega samaväärse moodustisega, mida on „puhastamata raja” määratlusest vähem, või kui raja pinnal on piisavalt niiskust peegelduse tekkeks, kuid mitte märkimisväärseid alasid seisva veega.

II LISA

NÕUDED ASUTUSTELE

(ARO-OSA)

ARO.GEN.005. Reguleerimisala

Käesoleva lisaga nähakse ette nõuded ameti ja liikmesriikide haldus- ja juhtimissüsteemile, mida tuleb täita määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle tsiviilennunduse lennutegevust käsitlevate rakenduseeskirjade rakendamiseks ja jõustamiseks.

GEN-ALAJAGU

ÜLDNÕUDED

I JAOTIS

Üldist**ARO.GEN.115. Järelevalvedokumendid**

Pädev asutus annab asjaomastele töötajatele kõik nende ülesannete ja kohustuste täitmiseks vajalikud õigusaktid, standardid, normid, tehnilised väljaanded ja nendega seotud dokumendid.

ARO.GEN.120. Nõuete täitmise meetodid

- a) Amet töötab välja nõuete täitmise aktsepteeritud meetodid (AMC), mida võib kasutada määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade täitmise kontrollimiseks. Kui järgitakse nõuete täitmise aktsepteeritud meetodeid (AMC), on täidetud ka nendega seotud rakenduseeskirjade nõuded.
- b) Rakenduseeskirjade nõuetele vastavuse tagamiseks võib kasutada nõuete täitmise alternatiivseid meetodeid.
- c) Selleks et tagada kõikide enda või oma järelevalvealuste organisatsioonide ja isikute poolt kasutatavate nõuete täitmise alternatiivsete meetodite koostöös määrusega (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjadega, kehtestab pädev asutus pideva hindamise süsteemi.
- d) Pädev asutus hindab kõiki organisatsiooni välja pakutud nõuete täitmise alternatiivseid meetodeid koostöös punkti ORO.GEN.120 alapunktiga b, analüüsides esitatud dokumentatsiooni ning viies vajaduse korral läbi organisatsiooni kontrollimise.

Kui pädev asutus leiab, et nõuete täitmise alternatiivsed meetodid vastavad rakenduseeskirjadele, teatab ta viivitamata:

- 1) taotlejale, et nõuete täitmise alternatiivseid meetodeid on lubatud rakendada, ning vajaduse korral muudab vastavalt taotleja sertifikaati, ning
 - 2) ametile nõuete täitmise alternatiivsete meetodite sisust, lisades kõigi asjaomaste dokumentide koopiad;
 - 3) teistele liikmesriikidele nendest nõuete täitmise alternatiivsetest meetoditest, mis vastu võeti.
- e) Kui pädev asutus ise kasutab määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjadega koostöös tagamiseks nõuete täitmise alternatiivseid meetodeid, siis:
- 1) teeb ta need kättesaadavaks kõikidele oma järelevalvealustele organisatsioonidele ja isikutele ning
 - 2) teatab neist viivitamata ametile.

Pädev asutus esitab ametile nõuete täitmise alternatiivsete meetodite täieliku kirjelduse, sealhulgas kõik asjakohased muudatused protseduurides, ning rakenduseeskirjadele vastavust kinnitava hinnangu.

ARO.GEN.125. Ameti teavitamine

- a) Pädev asutus teavitab ametit viivitamata kõikidest määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade rakendamisega seotud olulistest probleemidest.

- b) Pädev asutus esitab ametile kõikides talle laekunud vahejuhtumite aruannetes sisalduva ohutuse seisukohalt olulise teabe.

ARO.GEN.135. Viivitamatu reageerimine ohutusprobleemile

- a) Ilma et see mõjutaks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/42/EÜ ⁽¹⁾ kohaldamist, rakendab pädev asutus süsteemi ohutusalase teabe nõuetekohaseks kogumiseks, analüüsimiseks ja levitamiseks.
- b) Amet rakendab süsteemi talle saabunud asjakohase ohutusalase teabe nõuetekohaseks analüüsimiseks ning edastab viivitamata liikmesriikidele ja komisjonile kogu teabe, sealhulgas soovitude ja võetavate parandusmeetmetega seotud teabe, mida neil on vaja selleks, et aegsasti reageerida määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjadega hõlmatud toodete, osade, seadmete, isikute või organisatsioonidega seotud ohutusprobleemidele.
- c) Alapunktides a ja b osutatud teabe saamisel võtab pädev asutus nõuetekohased meetmed ohutusprobleemi lahendamiseks.
- d) Alapunkti c alusel võetavad meetmed tehakse viivitamata teatavaks kõikidele isikutele ja organisatsioonidele, kes määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade kohaselt peavad neid täitma. Pädev asutus teeb meetmed teatavaks ka ametile ning ühise tegutsemise vajaduse tekkimise korral teistele asjaomastele liikmesriikidele.

II JAOTIS

Juhtimine

ARO.GEN.200. Juhtimissüsteem

- a) Pädev asutus kehtestab ja haldab juhtimissüsteemi, mis hõlmab vähemalt järgmist:
- 1) dokumenteeritud põhimõtted ja protseduurid, milles kirjeldatakse juhtimissüsteemi tegevust, vahendeid ja meetodeid, et saavutada kooskõla määrusega (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjadega. Protseduurid peavad olema ajakohastatud ja neid kasutatakse pädevas asutuses alusdokumentidena kõikide asjaomaste ülesannete puhul;
 - 2) piisav arv töötajaid ülesannete ja kohustuste täitmiseks. Töötajad peavad olema neile määratud ülesannete täitmiseks vastavalt kvalifitseeritud ning olema jätkuva pädevuse tagamiseks omandanud vajalikud teadmised ja kogemused ning läbinud algkoolituse ja jätkuõppe. Kõikide ülesannete nõuetekohase täitmise tagamiseks tuleb kehtestada vajalike töötajate leidmise süsteem;
 - 3) nõuetekohased töövahendid ja büroopinnad ettenähtud ülesannete täitmiseks;
 - 4) ülesanded, millega jälgitakse juhtimissüsteemi vastavust asjaomastele nõuetele ning protseduuride asjakohasust, mis muu hulgas hõlmab siseauditi korra ja ohutusriskide juhtimise korra väljatöötamist. Nõuetele vastavuse jälgimine peab hõlmama süsteemi auditi tulemusi käsitleva tagasiside andmiseks pädeva asutuse juhtkonnale, et tagada vajaduse korral parandusmeetmete rakendamine, ning
 - 5) isik või isikuterühm, kes kannab nõuetele vastavuse jälgimisega seotud ülesannete täitmise eest vastutust otse pädeva asutuse juhtkonna ees.
- b) Pädev asutus määrab iga tegevusvaldkonna, sh juhtimissüsteemi jaoks ühe või mitu isikut, kes kannavad üldist vastutust asjaomaste ülesannete juhtimise eest.
- c) Pädev asutus kehtestab protseduurid, et osaleda kogu vajaliku teabe ja abi vastastikusel vahetamisel teiste pädevate asutustega, mis muu hulgas hõlmab liikmesriigi territooriumil tegutsevate, ent teise liikmesriigi või ameti poolt sertifitseeritud isikute ja organisatsioonide järelevalve tulemusi ja järeelmeetmeid.
- d) Ametile tehakse standardimise eesmärgil kättesaadavaks juhtimissüsteemiga seotud protseduuride ja nende muudatuste koopia.

⁽¹⁾ ELT L 167, 4.7.2003, lk 23.

ARO.GEN.205. Ülesannete andmine kvalifitseeritud üksustele

a) Liikmesriik võib määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjadega hõlmatud isikute või organisatsioonide esmase sertifitseerimise või pideva järelevalvega seotud ülesandeid anda ainult kvalifitseeritud üksustele. Ülesannete andmisel tagab pädev asutus, et ta on teinud järgmist:

1) välja töötanud süsteemi, millega antakse nii esmane kui ka jooksev hinnang selle kohta, kas kvalifitseeritud üksus vastab määruse (EÜ) nr 216/2008 V lisa nõuetele.

Süsteem ja hindamistulemused dokumenteeritakse;

2) sõlminud kvalifitseeritud üksusega mõlema poole asjakohasel juhtimistasandil heaks kiidetud dokumenteeritud kokkuleppe, milles on selgelt sätestatud järgmine:

i) täidetavad ülesanded;

ii) esitatavad deklaratsioonid, aruanded ja dokumendid;

iii) asjaomaste ülesannete täitmise tehnilised tingimused;

iv) täidetavate ülesannetega seotud vastutus ning

v) ülesannete täitmisel saadud teabe kaitse.

b) Pädev asutus tagab, et punkti ARO.GEN.200 alapunkti a alapunktiga 4 ette nähtud siseauditi kord ja ohutusrisiki juhtimise kord hõlmab kõiki tema nimel täidetavaid sertifitseerimis- ja pideva järelevalve ülesandeid.

ARO.GEN.210. Juhtimissüsteemi muudatused

a) Pädeval asutusel peab olema süsteem selliste muudatuste kindlakstegemiseks, mis mõjutavad tema suutlikkust täita määruses (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjades kindlaks määratud ülesandeid ja kohustusi. See süsteem peab võimaldama tal vastavalt vajadusele astuda samme oma juhtimissüsteemi sobivuse ja tõhususe säilitamiseks.

b) Tõhusa rakendamise tagamiseks ajakohastab pädev asutus õigeaegselt oma juhtimissüsteemi vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade muudatustele.

c) Pädev asutus teavitab ametit muudatustest, mis mõjutavad tema suutlikkust täita määruses (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjades kindlaks määratud ülesandeid ja kohustusi.

ARO.GEN.220. Andmete säilitamine

a) Pädev asutus võtab kasutusele andmete säilitamise süsteemi, mis võimaldab järgmiste andmete nõuetekohast säilitamist, usaldusväärset jälgitavust ja neile juurdepääsu:

1) juhtimissüsteemi dokumenteeritud põhimõtted ja protseduurid;

2) töötajate koolitus, kvalifikatsioon ja volitused;

3) kvalifitseeritud üksustele antud ülesanded, mis hõlmavad punkti ARO.GEN.205 kohaselt nõutavaid elemente, ning ülesannete üksikasjalik kirjeldus;

4) sertifitseerimismenetlused ning sertifitseeritud organisatsioonide pidev järelevalve;

5) üksikasjalikud andmed sertifitseeritud organisatsioonide korraldatavate koolituskursuste kohta ning vajaduse korral koolituseks kasutatud lennutreeningseadmete (FSTD) kasutamise seotud andmed;

6) liikmesriigi territooriumil tegutsevate, kuid teise liikmesriigi pädeva asutuse või ameti järelevalve alla kuuluvate või nende poolt sertifitseeritud isikute ja organisatsioonide järelevalve vastavalt kõnealuste asutuste vahelisele kokkuleppele;

7) sertifitseerimiskohustusega organisatsioonide väljapakutud nõuete täitmise alternatiivsete meetodite hindamine ja ametile teatavakstegemine ning pädeva asutuse enda kasutatavate nõuete täitmise alternatiivsete meetodite hindamine;

8) puudused, parandusmeetmed ja meetmete lõpuleviimise kuupäev;

- 9) võetud täitemeetmed;
 - 10) ohutusteabega seotud meetmed ja järelmeetmed ning
 - 11) paindlikkussätete kasutamine vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 artiklile 14.
- b) Pädev asutus haldab loetelu kõikidest väljaantud organisatsioonisertifikaatidest.
- c) Kõiki andmeid säilitatakse vähemalt käesolevas määruses sätestatud miinimumperioodi lõpuni. Vastava märke puudumise korral säilitatakse andmeid asjaomaste andmekaitsealaste õigusaktide kohaselt vähemalt viis aastat.

III JAOTIS

Järelevalve, sertifitseerimine ja jõustamine

ARO.GEN.300. Järelevalve

- a) Pädev asutus kontrollib järgmist:
- 1) organisatsioonide suhtes kohaldatavate nõuetele vastavust enne organisatsioonisertifikaadi või loa (vastavalt vajadusele) väljaandmist;
 - 2) tema sertifitseeritud organisatsioonide jätkuvat vastavust kohaldatavate nõuetele;
 - 3) asjakohaste ohutusmeetmete rakendamist, mida pädev asutus nõuab vastavalt punkti ARO.GEN.135 alapunktide c ja d sätetele.
- b) Nimetatud kontrolli suhtes kohaldatakse järgmist:
- 1) selle läbiviimist toetavad dokumendid, mis on ette nähtud ohutusjärelevalve eest vastutavate töötajate juhendamiseks nende tööülesannete täitmisel;
 - 2) asjaomastele isikutele ja organisatsioonidele antakse teavet ohutusjärelevalve tulemuste kohta;
 - 3) selle aluseks on auditid ja inspekteerimised, sealhulgas õhusõiduki kontrollid seisuplatsil ning etteteatamiseta kontrollkäigud, ning
 - 4) kontrolli käigus saab pädev asutus vajalikud tõendid juhaks, kui on vaja võtta täiendavaid meetmeid, sealhulgas punktide ARO.GEN.350 ja ARO.GEN.355 kohaseid meetmeid.
- c) Alapunktides a ja b kirjeldatud järelevalve ulatus määratakse kindlaks varasema järelevalvetegevuse ning ohutuslaste prioriteetide alusel.
- d) Ilma et see mõjutaks liikmesriikide pädevust ja ARO-osa RAMP-alajaos sätestatud kohustusi, määratakse liikmesriigi territooriumil toimuva teises liikmesriigis asuvate või elavate isikute või organisatsioonide tegevuse järelevalve ulatus kindlaks ohutuslaste prioriteetide ning varasema järelevalvetegevuse alusel.
- e) Kui isiku või organisatsiooni tegevus hõlmab mitu liikmesriiki või ametit, võib alapunktis a sätestatud järelevalve eest vastutav pädev asutus kokku leppida, et järelevalveülesandeid teostab/teostavad tegevuskoha liikmesriigi/liikmesriikide pädev(ad) asutus(ed) või amet. Isikut või organisatsiooni, kelle suhtes sellist kokkulepet kohaldatakse, teavitatakse kokkuleppe olemasolust ja selle reguleerimisalast.
- f) Pädev asutus kogub ja töötleb mis tahes teavet, mida peetakse järelevalve, sealhulgas õhusõiduki seisuplatsil kontrollimise ning etteteatamiseta kontrollkäikude puhul vajalikuks.

ARO.GEN.305. Järelevalveprogramm

- a) Pädev asutus kehtestab punktis ARO.GEN.300 ja ARO-osa RAMP-alajaos ette nähtud järelevalvetegevust hõlmava järelevalveprogrammi ja haldab seda.
- b) Pädeva asutuse sertifitseeritud organisatsioonide jaoks töötatakse välja järelevalveprogramm, võttes arvesse asjaomase organisatsiooni konkreetset eripära, selle tegevuse keerukust ning ARO-osa GEN-alajao ja ARO-osa RAMP-alajao kohaseid varasema sertifitseerimise ja/või järelevalvetegevuse tulemusi ning nendega seotud riskide analüüsi. Programm sisaldab iga järelevalve planeerimistsükli puhul järgmist:
- 1) auditit ja kontrolli, sealhulgas õhusõiduki kontrolli seisuplatsil ning etteteatamiseta kontrollkäike ning

- 2) tegevjuhi ja pädeva asutuse kohtumisi, et tagada mõlema pidev informeeritus olulistest küsimustest.
- c) Pädeva asutuse sertifitseeritud organisatsioonide puhul kohaldatakse kuni 24-kuulist järelvalve planeerimistsükli.

Järelevalve planeerimistsükli võib lühendada, kui on olemas tõendid selle kohta, et organisatsiooni ohutusalane suutlikkus on vähenenud.

Järelevalve planeerimistsükli võib pikendada kuni 36 kuuni, kui pädev asutus on kindlaks teinud, et eelnenud 24 kuu jooksul on tehtud järgmist:

- 1) organisatsioon on tõhusalt tuvastanud lennuohutusega seotud ohte ja juhtinud sellega seotud riske;
- 2) organisatsioon on kooskõlas punktiga ORO.GEN.130 järjekindlalt tõendanud, et tal on täielik kontroll kõikide muutuste üle;
- 3) ei ole tuvastatud esimese astme puudusi ning
- 4) kõik parandusmeetmed on rakendatud pädeva asutuse kinnitatud või pikendatud tähtaja jooksul vastavalt punkti ARO.GEN.350 alapunkti d alapunktile 2.

Järelevalve planeerimistsükli võib täiendavalt pikendada kuni 48 kuuni, kui organisatsioon on lisaks eespool loetletule kehtestanud ja pädev asutus on heaks kiitnud tõhusa süsteemi pädevale asutusele ohutusalasest suutlikkusest ja organisatsiooni nõuetele vastavusest pidevaks aruandmiseks.

- d) Pädeva asutuse väljaantud loa, sertifikaadi, pädevusmärke või tunnistuse omaniku puhul hõlmab järelvalveprogramm inspekteerimist, sealhulgas vajaduse korral etteatamiseta kontrollkäike.
- e) Järelevalveprogramm sisaldab auditite, inspekteerimiste ja kohtumiste tähtaegu ning auditite, inspekteerimiste ja kohtumiste toimumise kuupäevi.

ARO.GEN.310. Esmase sertifitseerimismenetlus – organisatsioonid

- a) Organisatsioonisertifikaadi esmase väljaandmise taotluse saamisel kontrollib pädev asutus organisatsiooni vastavust kohaldatavatele nõuetele. Selle kontrollimisel võib arvesse võtta punkti ORO.AOC.100 alapunktis b osutatud teavet.
- b) Kui pädev asutus on veendunud, et organisatsioon vastab kohaldatavatele nõuetele, annab ta välja sertifikaadi(d) vastavalt käesoleva osa I ja II liite sätetele. Sertifikaadid antakse välja määramata ajaks. Organisatsiooni õigused ja sertifikaadi kohaselt lubatud tegevusalade ulatus määratakse kindlaks sertifikaadile lisatud sertifitseerimistingimustes.
- c) Selleks et organisatsioon saaks teha punkti ORO.GEN.130 kohaselt muudatusi pädeva asutuse eelneva heakskiiduta, kiidab pädev asutus heaks organisatsiooni esitatud menetluse, millega määratakse kindlaks kõnealuste muudatuste ulatus ning kirjeldatakse muudatuste juhtimist ja neist teatamist.

ARO.GEN.330. Muudatused – organisatsioonid

- a) Eelnevat heakskiitu eeldava muudatuse taotluse saamisel kontrollib pädev asutus enne heakskiidu andmist, kas organisatsioon vastab kohaldatavatele nõuetele.

Pädev asutus määrab kindlaks tingimused, mille kohaselt organisatsioon võib kõnealuste muudatuste tegemise ajal tegutseda, välja arvatud juhul, kui pädev asutus leiab, et organisatsioonisertifikaat tuleb peatada.

Kui pädev asutus on veendunud, et organisatsioon vastab kohaldatavatele nõuetele, kiidab pädev asutus muudatuse heaks.

- b) Ilma et see mõjutaks täiendavaid täitemeetmeid, peatab või tühistab pädev asutus organisatsioonisertifikaadi või kehtestab sellele piirangud, kui organisatsioon rakendab eelnevat heakskiitu nõudvaid muudatusi ilma, et pädev asutus oleks need alapunkti a kohaselt heaks kiitnud.
- c) Selliste muudatuste puhul, mis eelnevat heakskiitu ei nõua, hindab pädev asutus kohaldatavatele nõuetele vastavuse kontrollimiseks organisatsiooni poolt punkti ORO.GEN.130 kohaselt esitatud teates sisalduvat teavet. Nõuete rikkumise korral teeb pädev asutus järgmist:
- 1) teatab organisatsioonile nõuete rikkumisest ja nõuab täiendavate muudatuste tegemist;

2) esimese või teise astme puuduste korral järgib punkti ARO.GEN.350 sätteid.

ARO.GEN.350. Puudused ja parandusmeetmed – organisatsioonid

- a) Punkti ARO.GEN.300 alapunkti a kohast järelevalvet teostaval pädeval asutusel peab olema süsteem puuduste ohutus-
alase tähtsuse analüüsimiseks.
- b) Pädev asutus annab välja esimese astme puuduse teatise, kui tuvastatakse määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle raken-
duseeskirjade kohaldatavate nõuete, organisatsiooni protseduuride ja juhendite või loa või sertifikaadi tingimuste
oluline rikkumine, mis vähendab ohutustaset või kahjustab tõsiselt lennuohutust.

Esimese astme puudused hõlmavad muu hulgas järgmist:

- 1) organisatsioon ei taga pädevale asutusele pärast kaht kirjalikku avaldust punktis ORO.GEN.140 kindlaksmääratud
juurdepääsu organisatsiooni ruumide külastamiseks tavalisel tööajal;
 - 2) organisatsioon on sertifikaadi saanud või selle kehtivust pikendanud kirjalike tõendite võltsimise teel;
 - 3) tõendid organisatsioonisertifikaadi väärkasutuse kohta ning
 - 4) tegevjuhi puudumine.
- c) Pädev asutus annab välja teise astme puuduse teatise, kui tuvastatakse määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakendusees-
kirjade kohaldatavate nõuete, organisatsiooni protseduuride ja juhendite või loa või sertifikaadi tingimuste mis tahes
rikkumine, mis võib vähendada ohutustaset või kahjustada lennuohutust.
- d) Kui järelevalve käigus või muul viisil leitakse puudus, teatab pädev asutus nimetatud puudusest kirjalikult organisat-
sioonile ning nõuab kindlakstehtud rikkumis(t)e kõrvaldamiseks parandusmeetmete võtmist, ilma et see mõjutaks
määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjadega ette nähtud muid meetmeid. Vajaduse korral teavitab pädev
asutus õhusõiduki registreerimisriiki.
- 1) Esimese astme puuduse korral võtab pädev asutus viivitamata asjakohased meetmed toimingute keelamiseks või
neile piirangute kehtestamiseks; vajaduse korral võtab pädev asutus olenevalt esimese astme puuduse ulatusest
meetmed sertifikaadi või konkreetse loa tühistamiseks, täielikuks või osaliseks peatamiseks või sellele piirangute
kehtestamiseks, kuni organisatsioon on võtnud sobivad parandusmeetmed.
 - 2) Teise astme puuduse korral teeb pädev asutus järgmist:
 - i) annab organisatsioonile parandusmeetmete võtmiseks tähtaja, mis on kooskõlas puuduse laadiga ning ei tohi
esimalt ületada kolme kuud. Teatavatel asjaoludel ja sõltuvalt puuduse laadist võib pädev asutus pikendada
kõnealust kolmekuulist tähtaega vastavalt pädeva asutusega kokkulepitud nõuetekohasele parandusmeetmete
kavale, ning
 - ii) hindab organisatsiooni pakutud parandusmeetmete kava ja selle rakendamise korda ning kinnitab need, kui need
on hinnangu kohaselt asjaomaste rikkumis(t)e kõrvaldamiseks piisavad.
 - 3) Kui organisatsioon ei esita vastuvõetavat parandusmeetmete kava või ei suuda parandusmeetmeid pädeva asutuse
kinnitatud või pikendatud tähtaja jooksul rakendada, tunnistatakse puudus esimese astme puuduseks ning võetakse
meetmed vastavalt alapunkti d alapunkti 1 sätetele.
 - 4) Pädev asutus registreerib kõik tuvastatud või talle teatavaks tehtud puudused ning vajaduse korral tema poolt
kohaldatud täite- ja parandusmeetmed ning puudustega seotud meetmete lõpuleviimise tähtajad.
- e) Liikmesriigi asutus, kes punkti ARO.GEN.300 alapunkti d sätete alusel tegutsedes on tuvastanud teise liikmesriigi
pädeva asutuse või ameti sertifitseeritud organisatsiooni puhul määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade
nõuete rikkumise, teavitab asjaomast pädevat asutust ning märgib ära puuduse raskusastme, ilma et see mõjutaks mis
tahes täiendavaid täitemeetmeid.

ARO.GEN.355. Puudused ja täitemeetmed – isikud

- a) Kui punkti ARO.GEN.300 alapunkti a kohaselt järelevalve eest vastutav asutus leiab järelevalve käigus või muude vahendite abil tõendeid selle kohta, et määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade alusel välja antud luba, sertifikaati, pädevusmärget või tunnistust omav isik ei vasta kohaldatavatele nõuetele, tegutseb pädev asutus kooskõlas komisjoni määruse (EL) nr 290/2012 ⁽¹⁾ VI lisa (ARA-osa) punkti ARA.GEN.355 alapunktidega a–d.
- b) Kui järelevalve käigus või muude vahendite abil leitakse tõendeid selle kohta, et isik, kelle suhtes kohaldatakse määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade nõudeid, ei oma kõnealuse määruse ja selle rakenduseeskirjade alusel välja antud luba, sertifikaati, pädevusmärget või tunnistust, võtab rikkumise tuvastanud pädev asutus kõik vajalikud täitemeetmed, et vältida rikkumise jätkumist.

OPS-ALAJAGU**LENNUTEGEVUS****I JAOTIS****Ärilise lennutranspordiga tegelevate käitajate sertifitseerimine****ARO.OPS.100. Lennuettevõtja sertifikaadi väljaandmine**

- a) Pädev asutus annab välja lennuettevõtja sertifikaadi, kui käitaja on talle nõuetekohaselt tõendanud, et ta vastab punkti ORO.AOC.100 nõuetele.
- b) Sertifikaat sisaldab selle juurde kuuluvaid käitamistingimusi.

ARO.OPS.105. Koodijagamiskokkulepped

Kolmanda riigi käitajat hõlmava koodijagamiskokkuleppe sõlmimisega seotud ohutusaspektide kaalumisel teeb pädev asutus järgmist:

- 1) pärast punkti ORO.AOC.115 kohaste dokumentide esitamist käitaja poolt kontrollib, kas asjaomane kolmanda riigi käitaja vastab kohaldatavatele ICAO standarditele;
- 2) suhtleb vastavalt vajadusele kolmanda riigi käitaja pädeva asutusega.

ARO.OPS.110. Rendilepingud

- a) Pädev asutus kiidab rendilepingu heaks, kui ta on veendunud, et III lisa (ORO-osa) kohaselt sertifitseeritud käitaja vastab järgmistele nõuetele:
- 1) punkti ORO.AOC.110 alapunkt d, milles käsitletakse kolmanda riigi õhusõiduki kuivrendile võtmist;
 - 2) punkti ORO.AOC.110 alapunkt c, milles käsitletakse kolmanda riigi käitaja õhusõiduki märgrendile võtmist;
 - 3) punkti ORO.AOC.110 alapunkt e, milles käsitletakse õhusõiduki kuivrendile andmist mis tahes käitajale;
 - 4) jätkuvat lennukõlblikkust ja lennutegevust käsitlevad asjaomased nõuded, mida kohaldatakse ELis registreeritud õhusõiduki kuivrendile võtmise ja ELi käitaja õhusõiduki märgrendile võtmise suhtes.
- b) Märgrendile võtmise lepingu kinnitus peatatakse või tühistatakse järgmistel juhtudel:
- 1) rendileandja või rentniku lennuettevõtja sertifikaat peatatakse või tühistatakse või
 - 2) rendileandja suhtes kehtestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 2111/2005 ⁽²⁾ kohane tegevuskeeld.
- c) Kuivrendile võtmise lepingu kinnitus peatatakse ja tühistatakse asjaomase õhusõiduki lennukõlblikkuse sertifikaadi peatamise või tühistamise korral.

⁽¹⁾ ELT L 100, 5.4.2012, lk 1.

⁽²⁾ ELT L 344, 27.12.2005, lk 15.

d) Kui pädevalt asutuselt taotletakse kuivrendile andmise lepingu eelnevat kinnitamist vastavalt punkti ORO.AOC.110 alapunktile e, tagab pädev asutus järgmise:

1) nõuetekohase koostöö pädeva asutusega, kes vastutab õhusõiduki pideva järelevalve eest vastavalt komisjoni määrusele (EÜ) nr 2042/2003 ⁽¹⁾ või õhusõiduki käitamise eest, kui see ei ole sama asutus;

2) õhusõiduki õigeaegse kustutamise lennuettevõtja sertifikaadilt.

II JAOTIS

Load

ARO.OPS.200. Eriloo menetlus

a) Eriloo või selle muudatuste taotluse saamisel hindab pädev asutus taotlust V lisa (SPA-osa) asjaomaste nõuete kohaselt ning teostab vajaduse korral käitaja suhtes asjakohase kontrolli.

b) Kui pädev asutus on veendunud, et käitaja vastab kohaldatavatele nõuetele, annab ta loa välja või muudab seda. Eriloo suhtes kohaldatavad nõuded on kindlaks määratud II liites sätestatud käitamistingimustes.

ARO.OPS.205. Minimaalvarustuse loetelu kinnitamine

a) Käitajalt minimaalvarustuse loetelu (MEL) esmise kinnitamise või selle muudatuse kinnitamise taotluse saamise korral hindab pädev asutus enne kinnituse andmist kõiki asjaomaseid osi, et kontrollida vastavust kohaldatavatele nõuetele.

b) Pädev asutus kinnitab käitaja kohaldatavate käitamisvälpade B, C ja D pikendamise menetlust, kui käitaja tõendab punkti ORO.MLR.105 alapunktis f sätestatud tingimuste täitmist ning pädev asutus on seda kontrollinud.

c) Pädev asutus annab asjaomase heakskiidu igale üksikjuhtumile, mil õhusõidukit käitatakse väljaspool minimaalvarustuse loetelu (MEL) piiranguid, kuid kooskõlas minimaalvarustuse põhiloetelu (MMEL) nõuetega, kui käitaja on tõendanud punktis ORO.MLR.105 sätestatud tingimuste täitmist ning pädev asutus on seda kontrollinud.

ARO.OPS.210. Kohaliku piirkonna kindlaksmääramine

Pädev asutus võib seoses lennumeeskonna koolitus- ja kontrollinõuetega kindlaks määrata kohaliku piirkonna.

ARO.OPS.215. Loa andmine kopterilendudeks väljaspool tihedalt asustatud piirkonda asuva maandumiseks sobimatu ala kohal

a) Liikmesriik määrab kindlaks piirkonnad, kus kopterilende võib vastavalt punktile CAT.POL.H.420 teostada ilma, et oleks tagatud ohutu hädamaandumise võimalus.

b) Enne punktis CAT.POL.H.420 osutatud loa väljaandmist peab pädev asutus kaaluma käitaja põhjendusi selle kohta, miks nõuetekohaseid suutlikuskriteeriume ei ole võimalik täita.

ARO.OPS.220. Loa andmine kopterilendudeks avalikes huvides kasutatavasse käitamiskohta ja tagasi

Punkti CAT.POL.H.225 kohane luba peab sisaldama käitaja koostatud loetelu avalikes huvides kasutatavatest käitamis-kohtadest, mille suhtes luba kehtib.

ARO.OPS.225. Loa andmine lendudeks kaugel asuvale isoleeritud lennuväljale

Punkti CAT.OP.MPA.106 kohane luba peab sisaldama käitaja koostatud loetelu lennuväljadest, mille suhtes luba kehtib.

RAMP-ALAJAGU

TEISE RIIGI REGULATIIVSE JÄRELEVALVE ALLA KUULUVATE KÄITAJATE ÕHUSÕIDUKITE KONTROLLIMINE SEISUPLATSIL

ARO.RAMP.005. Reguleerimisala

Käesoleva alajaoga kehtestatakse nõuded, mida pädev asutus või amet peab järgima oma ülesannete ja kohustuste täitmisel seoses aluslepingu sätete kohaldamisterritooriumil asuvatele lennuväljadele maandunud kolmandate riikide käitajate või teise liikmesriigi regulatiivse järelevalve alla kuuluvate käitajate õhusõidukite kontrollimisega seisuplatsil.

⁽¹⁾ ELT L 315, 28.11.2003, lk 1.

ARO.RAMP.100. Üldist

- a) Õhusõidukite ja nende meeskondade puhul kontrollitakse kohaldatavate nõuete täitmist.
- b) Lisaks punkti ARO.GEN.305 kohaselt kehtestatud järelevalveprogrammis sisalduvatele õhusõidukite kontrollimistele seisuplatsil kontrollib pädev asutus seisuplatsil ka selliseid õhusõidukeid, mille puhul kahtlustatakse kohaldatavate nõuete rikkumist.
- c) Punkti ARO.GEN.305 kohaselt kehtestatava järelevalveprogrammi väljatöötamisel koostab pädev asutus õhusõidukite seisuplatsil kontrollimise iga-aastase kava. Kõnealune kava:
- 1) põhineb arvutusmeetodil, mille puhul võetakse arvesse senist teavet käitajate arvu ja liikide kohta, maandumiste arvu kohta asjaomase riigi lennuväljadel ning samuti ohutusriskide kohta, ja
 - 2) võimaldab pädeval asutusel prioriseerida õhusõidukite kontrollimist vastavalt punkti ARO.RAMP.105 alapunktis a osutatud nimekirjale.
- d) Kui amet seda vajalikuks peab, võib ta koostöös liikmesriikidega, kelle territooriumil kontroll toimub, viia läbi õhusõidukite kontrollimise seisuplatsil, et uurida kohaldatavate nõuetele vastavust seoses järgmisega:
- 1) ametile määrusega (EÜ) nr 216/2008 määratud sertifitseerimisülesanded;
 - 2) liikmesriigi standardimiskontrollid või
 - 3) organisatsiooni kontrollimine, et vaadelda kohaldatavate nõuetele vastavust potentsiaalsetes ohuolukordades.

ARO.RAMP.105. Prioriseerimiskriteeriumid

- a) Amet edastab pädevatele asutustele õhusõidukite seisuplatsil kontrollimise prioriseerimiseks nimekirja potentsiaalselt ohtlikuks tunnistatud käitajatest ja õhusõidukitest.
- b) Nimekiri sisaldab järgmist:
- 1) ettevõtjad, kes käitavad punkti ARO.RAMP.150 alapunkti b alapunkti 4 kohase olemasolevate andmete analüüsi põhjal välja valitud õhusõidukeid;
 - 2) ettevõtjad, kes käitavad õhusõidukeid, millest ametile on teatanud Euroopa Komisjon ning mille valik põhineb:
 - i) lennuohutuskomitee poolt määruse (EÜ) nr 2111/2005 rakendamise käigus esitatud arvamusel selle kohta, et nõuetekohaste ohutusstandardite tulemusliku järgmise täiendavaks kontrollimiseks tuleb kohaldada õhusõidukite süstemaatilist kontrollimist seisuplatsil, või
 - ii) Euroopa Komisjonile liikmesriikidelt määruse (EÜ) nr 2111/2005 artikli 4 lõike 3 kohaselt laekunud teabel;
 - 3) õhusõidukeid, mille lende aluslepingu sätete kohaldamisterritooriumile käitavad lennuettevõtjad, kelle suhtes kohaldatakse vastavalt määrusele (EÜ) nr 2111/2005 tegevuskeeldu ja kes on kantud kõnealuse määruse B lisasse;
 - 4) õhusõidukeid, mida käitavad ettevõtjad on sertifitseeritud riigis, kes teostab regulatiivset järelevalvet punktis 3 osutatud nimekirja kantud lennuettevõtjate üle;
 - 5) selliseid kolmandate riikide käitajate kasutatavaid õhusõidukeid, millega lennatakse aluslepingu sätete kohaldamisterritooriumile, kohaldamisterritooriumil või seal väljapoole esmakordselt, või millele punkti ART.GEN.205 kohaselt välja antud luba on pärast peatamist või tühistamist taastatud või selle suhtes kohaldatakse piiranguid.
- c) Nimekiri antakse välja ameti kehtestatud menetluste kohaselt pärast määruse (EÜ) nr 2111/2005 kohase ühenduse nimekirja (millesse kantakse lennuettevõtjad, kelle suhtes kohaldatakse tegevuskeeldu) iga ajakohastamist ning igal juhul vähemalt kord nelja kuu jooksul.

ARO.RAMP.110. Teabe kogumine

Pädev asutus kogub ja töötleb igasugust teavet, mida peetakse õhusõidukite seisuplatsil kontrollimise puhul vajalikuks.

ARO.RAMP.115. Seisuplatsil kontrollimist teostavate inspektorite kvalifitseerimine

- a) Pädeval asutusel ja ametil peavad olema õhusõidukite seisuplatsil kontrollimiseks kvalifitseeritud inspektorid.
- b) Seisuplatsil kontrollimist teostavad inspektorid peavad vastama järgmistele nõuetele:
- 1) omama vajalikku lennundusalast haridust või praktilist kogemust kontrollitavas valdkonnas;
 - 2) olema edukalt läbinud:
 - i) nõuetekohase teoreetilise ja praktilise erikoolituse ühes või mitmes järgmistest valdkondadest:
 - A) piloodikabiin;
 - B) salongi ohutus;
 - C) õhusõiduki seisund;
 - D) last;
 - ii) asjakohase väljaõppe töökohal pädeva asutuse või ameti määratud kogenud seisuplatsiinspektori juhendamisel;
 - 3) oma kvalifikatsiooni säilitamiseks peavad nad osalema jätkuõppes ning tegema iga 12-kuulise ajavahemiku jooksul vähemalt 12 kontrolli.
- c) Alapunkti b alapunkti 2 alapunktis i osutatud koolituse peab olema korraldanud kas pädev asutus või punkti ARO.RAMP.120 alapunkti a kohaselt sertifitseeritud koolitusorganisatsioon.
- d) Amet töötab välja ja säilitab koolituskavad ning edendab inspektoritele koolituskursuste ja õpikodade korraldamist, et parandada käesolevast alajaost arusaamist ja tagada selle ühetaoline kohaldamine.
- e) Amet soodustab ja koordineerib inspektorite vahetuse programmi, mis võimaldab inspektoritel omandada praktilisi kogemusi ning aitab ühtlustada protseduure.

ARO.RAMP.120. Koolitusorganisatsioonide sertifitseerimine

- a) Pädev asutus sertifitseerib vastava liikmesriigi territooriumil peamist tegevuskohta omava koolitusorganisatsiooni, kui ta on veendunud, et koolitusorganisatsioon vastab järgmistele nõuetele:
- 1) organisatsioon on määranud koolitusjuhi, kellel on head juhivõimed, et tagada pakutava koolituse korraldamine vastavalt kohaldatavatele nõuetele;
 - 2) koolitusorganisatsioon omab läbiviidavat liiki koolituseks sobivaid rajatisi ja õppevahendeid;
 - 3) viib koolitust läbi kooskõlas ameti poolt punkti ARO.RAMP.115 alapunkti d kohaselt välja töötatud kavadega;
 - 4) kasutatakse kvalifitseeritud koolitajaid.
- b) Pädeva asutuse taotluse korral viib amet läbi alapunktis a osutatud nõuetele vastavuse ja jätkuva vastavuse kontrolli.
- c) Koolitusorganisatsiooni sertifikaat hõlmab üht või mitut järgmistest koolitusliikidest:
- 1) teoreetiline algkoolitus;
 - 2) praktiline algkoolitus;
 - 3) jätkuõpe.

ARO.RAMP.125. Õhusõidukite kontrollimine seisuplatsil

- a) Õhusõidukeid kontrollitakse seisuplatsil standardiseeritud, kasutades selleks III või IV liites esitatud vormi.

- b) Õhusõiduki seisuplatsil kontrollimisel teeb inspektor kõik endast oleneva, et vältida kontrollitava õhusõiduki põhjendamatu hilenemist.
- c) Õhusõiduki seisuplatsil kontrollimise lõpetamisel tehakse õhusõiduki seisuplatsil kontrollimise tulemused õhusõiduki kaptenile või tema puudumisel mõnele lennumeeskonna liikmele või käitaja esindajale teatavaks III liites esitatud vormil.

ARO.RAMP.130. Puuduste liigitus

Iga kontrollitava punkti puhul on puudustena kindlaks määratud kolm kohaldatavate nõuete võimaliku rikkumise kategooriat. Need puuduste kategooriad on järgmised:

- 1) 3. kategooria puudus on kohaldatavate nõuete või sertifikaadi tingimuste oluline rikkumine, millel on ohutusele ulatuslik mõju;
- 2) 2. kategooria puudus on kohaldatavate nõuete või sertifikaadi tingimuste rikkumine, millel on ohutusele märkimisväärne mõju;
- 3) 1. kategooria puudus on kohaldatavate nõuete või sertifikaadi tingimuste rikkumine, millel on ohutusele väike mõju.

ARO.RAMP.135. Puudustega seotud järelmeetmed

- a) 2. või 3. kategooria puuduse korral teeb pädev asutus või vajaduse korral amet järgmist:

- 1) teatab puudusest kirjalikult käitajale ning palub esitada tõendid parandusmeetmete võtmise kohta ning
- 2) teavitab käitaja päritoluriigi pädevat asutust ja vajaduse korral riiki, kus õhusõiduk on registreeritud ja kus on välja antud lennumeeskonna luba. Vajaduse korral palub pädev asutus või amet neil kinnitada nõusolekut parandusmeetmetega, mille käitaja punktide ARO.GEN.350 või ARO.GEN.355 kohaselt võtab.

- b) Lisaks alapunktile a astub pädev asutus 3. kategooria puuduse korral viivitamatult järgmised sammud:

- 1) kehtestab õhusõidukile lennutegevuse piirangu;
- 2) nõuab viivitamatute parandusmeetmete võtmist;
- 3) kehtestab õhusõidukile punkti ARO.RAMP.140 kohaselt lennukeelu või
- 4) kehtestab viivitamatult tegevuskeelu vastavalt määruse (EÜ) nr 2111/2005 artiklile 6.

- c) Kui amet on tuvastanud 3. kategooria puuduse, palub ta selle riigi pädeval asutusel, kus õhusõiduk on maandunud, võtta asjakohased meetmed vastavalt alapunktile b.

ARO.RAMP.140. Õhusõidukile lennukeelu kehtestamine

- a) Kui leitakse 3. kategooria puudus ning on näha, et õhusõidukiga kavatsetakse lennata või tõenäoliselt lennatakse enne, kui käitaja või omanik on asjakohase parandusmeetme lõpule viinud, teeb pädev asutus järgmist:

- 1) teatab õhusõiduki kaptenile või käitajale, et õhusõidukil ei ole lubatud lendu alustada, kuni ei ole antud teistsugust korraldust, ning
- 2) kehtestab õhusõidukile lennukeelu.

- b) Selle riigi pädev asutus, kus õhusõiduk lennukeelu sai, teavitab vastavalt vajadusele viivitamata käitaja päritoluriigi ja lennuki registririigi pädevat asutust ning ametit, juhul kui lennukeelu sai kolmanda riigi käitaja kasutuses olnud õhusõiduk.

- c) Pädev asutus määrab käitaja päritoluriigi või registririigiga kooskõlastades tingimused, mille täitmise korral õhusõiduk võib saada stardiloo.

- d) Kui rikkumine mõjutab õhusõiduki lennukõlblikussertifikaadi kehtivust, tühistab pädev asutus lennukeelu üksnes juhul, kui käitaja tõendab, et ta on teinud järgmist:

- 1) taastanud vastavuse kohaldatavatele nõuetele;

- 2) ELi liikmesriigis registreeritud õhusõiduki puhul hankinud komisjoni määruse (EÜ) nr 1702/2003 ⁽¹⁾ kohase lennuloa;
- 3) ELi või kolmanda riigi käitaja käitatava ja kolmandas riigis registreeritud õhusõiduki puhul hankinud registririigi või käitaja päritoluriigi lennuloa või samaväärse dokumendi ning
- 4) vajaduse korral ülelennuloa kolmandatelt riikidelt.

ARO.RAMP.145. Aruandlus

- a) Punkti ARO.RAMP.125 alapunkti a kohaselt kogutud teave sisestatakse punkti ARO.RAMP.150 alapunkti b alapunktis 2 osutatud kesksesse andmebaasi 21 kalendripäeva jooksul alates kontrolli läbiviimisest.
- b) Pädev asutus või amet sisestab kesksesse andmebaasi kogu teabe, millest on kasu määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade kohaldamisel ning ametile käesoleva lisaga määratud ülesannete täitmisel, sealhulgas punktis ARO.RAMP.110 osutatud asjakohase teabe.
- c) Kui punktis ARO.RAMP.110 osutatud teave viitab potentsiaalsele ohutusriskile, edastatakse asjaomane teave viivitamata ka kõikidele pädevatele asutustele ja ametile.
- d) Kui isik annab pädevale asutusele teavet õhusõiduki puudujääkide kohta, anonümiseeritakse punktis ARO.RAMP.110 ja punkti ARO.RAMP.125 alapunktis a osutatud teave selliselt, et nimetatud teabe allikat ei ole võimalik kindlaks teha.

ARO.RAMP.150. Ameti koordineerimisülesanded

- a) Amet haldab ja rakendab vahendeid ja protseduure, mis on vajalikud järgmiste andmete säilitamiseks ja vahetamiseks:

- 1) punkti ARO.RAMP.145 kohane teave, kasutades III ja IV liites esitatud vorme;
- 2) teave, mida edastavad ELiga asjakohased lepingud sõlminud kolmandad riigid ja rahvusvahelised organisatsioonid või määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 27 lõike 2 alusel ametiga asjakohase korra kokku leppinud organisatsioonid.

- b) Haldamine hõlmab järgmisi ülesandeid:

- 1) liikmesriikide edastatud ja aluslepingu sätete kohaldamisterritooriumil asuvatele lennuväljadele maanduvate õhusõidukite ohutusteavet käsitlevate andmete säilitamine;
- 2) kõiki alapunkti a alapunktides 1 ja 2 osutatud teavet sisaldava keskse andmebaasi väljaarendamine, haldamine ja pidev ajakohastamine;
- 3) vajalike muudatuste ja täienduste sisseviimine andmebaasirakendusse;
- 4) keskse andmebaasi ning õhusõidukite ja lennuettevõtjate ohutusega seotud muu teabe analüüsimine, mille alusel tehakse järgmist:
 - i) komisjonile ja pädevate asutustele antakse soovitusi viivitamatuks tegutsemiseks või järelmeetmete väljatöötamiseks;
 - ii) komisjoni ja pädevaid asutusi teavitatakse potentsiaalsetest ohutusprobleemidest;
 - iii) komisjonile ja pädevatele asutustele esitatakse vajaduse korral ohutusalaseid ettepanekuid kooskõlastatud tegevuseks ning tagatakse kõnealuse tegevuse koordineerimine;
- 5) suhtlemine teiste Euroopa institutsioonide ja asutuste, rahvusvaheliste organisatsioonide ja kolmandate riikide pädevate asutustega teabevahetuse teemadel.

ARO.RAMP.155. Aastaaruanne

Amet koostab ja esitab komisjonile õhusõidukite seisuplatsil kontrollimise süsteemi aastaaruande, mis sisaldab vähemalt järgmist teavet:

- a) andmed süsteemi edukuse kohta;

⁽¹⁾ ELT L 243, 27.9.2003, lk 6.

- b) andmed aasta jooksul tehtud kontrollide kohta;
- c) kontrollitulemuste analüüs koos ülevaatega puuduste kategooriatest;
- d) aasta jooksul võetud meetmed;
- e) ettepanekud õhusõidukite seisuplatsil kontrollimise süsteemi edasiarendamiseks ning
- f) lisad, mis sisaldavad kontrollinimekirju riikide, õhusõidukitüüpide, käitajate ja iga punkti puhul tuvastatud puuduste kohta.

ARO.RAMP.160. Avalikkuse teavitamine ja teabekaitse

- a) Liikmesriigid kasutavad punktide ARO.RAMP.105 ja ARO.RAMP.145 alusel saadud teavet ainult määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade järgimiseks ning kaitsevad kõnealust teavet kooskõlas asjaomaste nõuetega.
 - b) Amet avaldab igal aastal ja teeb üldsusele kättesaadavaks kokkuvõtliku teabearuande, mis sisaldab punkti ARO.RAMP.145 kohaselt laekunud teabe analüüsi. Aruanne peab olema selge ja arusaadav ning teabeallikad peavad olema anonümiseeritud.
-

I liide

LENNUETTEVÖTJA CERTIFIKAAT

(Lennuettevõtjate lubatud tegevused)

Lennutegevuse liigid: Äriline lennutransport (CAT) ☐ Reisijatevedu; ☐ Lastivedu;

☐ Muu ⁽¹⁾.....

Ärillised erilennud (SPO) ☐ ⁽²⁾.....

5	Käitaja päritoluriik ⁽³⁾	⁽⁵⁾
	Sertifikaadi välja andnud asutus ⁽⁴⁾	
Lennuettevõtja sertifikaadi nr ⁽⁶⁾ :	Käitaja nimi ⁽⁷⁾	Kontaktisikud lennutegevuse küsimustes ⁽⁹⁾ :
	Kasutatav ärinimi ⁽⁸⁾	Kontaktandmed, mille kaudu saab viivitamatult ühendust tegevjuhtkonnaga, on loetletud ⁽¹²⁾ .
	Käitaja aadress ⁽¹⁰⁾ :	
	Telefon ⁽¹¹⁾ : Faks: E-post:	

Käesoleva sertifikaadiga tõendatakse, et ⁽¹³⁾ omab luba äriliseks lennutegevuseks lisatud käitamistingimuste kohaselt ning vastavalt lennutegevuskäsiraamatule, ning määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisale ja asjaomastele rakenduseeskirjadele.

Väljaandmise kuupäev ⁽¹⁴⁾: Nimi ja allkiri ⁽¹⁵⁾:
Ametinimetus:

⁽¹⁾ Muu transpordiliik (täpsustada).

⁽²⁾ Märkida lennutegevuse liik, nt põllumajandus, ehitus, fotograafia, seire, vaatlus ja patrullimine, lennureklaam.

⁽³⁾ Asendada käitaja päritoluriigi nimega.

⁽⁴⁾ Asendada väljaandva pädeva asutuse nimega.

⁽⁵⁾ Täidab pädev asutus.

⁽⁶⁾ Pädeva asutuse väljaantud sertifikaadi number.

⁽⁷⁾ Asendada käitaja registrijärgse nimega.

⁽⁸⁾ Käitaja ärinimi, kui see on erinev. Ärinime ette lisada märge „Dba“ (*Doing business as*).

⁽⁹⁾ Kontaktandmed on telefoni- ja faksinumber koos riigikoodiga ja e-posti aadress (kui see on olemas), mille kaudu saab tegevjuhtkonnaga viivitamatult ühendust lennutegevuse, lennukõlblikkuse, lennumeeskonna ja salongipersonali pädevuse ning ohtlike kaupadega seotud küsimustes ja vajaduse korral ka muudes küsimustes.

⁽¹⁰⁾ Käitaja peamise tegevuskoha aadress.

⁽¹¹⁾ Käitaja peamise tegevuskoha telefoni- ja faksinumber koos riigikoodiga. Märkida e-posti aadress, kui see on olemas.

⁽¹²⁾ Lisada pardal asuv kontrollitud dokument kontaktandmetega ning viide vastavale punktile või leheküljele. Nt: „Kontaktandmed ... on loetletud lennutegevuskäsiraamatus, üldosa 1. peatükk, punkt 1.1” või „... on loetletud käitamistingimustes, lk 1” või „... on loetletud käesoleva dokumendi lisas”.

⁽¹³⁾ Käitaja registrijärgne nimi.

⁽¹⁴⁾ Lennuettevõtja sertifikaadi väljaandmise kuupäev (pp-kk-aaaa).

⁽¹⁵⁾ Pädeva asutuse esindaja nimi, amet ja allkiri. Lennuettevõtja sertifikaadile võib lisada ka ametliku templi.

II liide

KÄITAMISTINGIMUSED (vastavalt lennutegevuskäsiraamatus kinnitatud tingimustele)				
Käitamistingimused välja andnud asutuse kontaktandmed				
Telefon ⁽¹⁾ : _____ ; Faks: _____ ;				
E-post: _____				
Lennuettevõtja sertifikaadi nr ⁽²⁾ : Käitaja nimi ⁽³⁾ : Kuupäev ⁽⁴⁾ : Allkiri:				
Kasutatav ärinimi				
Käitamistingimuste nr:				
Õhusõiduki mudel ⁽⁵⁾ :				
Registreerimistunnused ⁽⁶⁾ :				
Äriline lennutegevus ☐				
Käitamispiirkond ⁽⁷⁾				
Eripiirangud ⁽⁸⁾				
Eriload:	Jah	Ei	Tingimus ⁽⁹⁾	Märkused
Ohtlikud kaubad	☐	☐		
Lennud halva nähtavusega			Nähtavus rajal ⁽¹¹⁾ : m	
Start			CAT ⁽¹⁰⁾ Nähtavus rajal: m DH: jalga	
Lähenemine ja maandumine	☐	☐		
Start	☐	☐		
RVSM ⁽¹²⁾ ☐ ei kohaldata	☐	☐		
ETOPS ⁽¹³⁾ ☐ ei kohaldata	☐	☐	Maksimaalne kõrvalekaldumisaeg ⁽¹⁴⁾ : min	
Navigatsioonitingimused sooritusel põhineva navigatsiooniga (PBN) lendudel ⁽¹⁵⁾	☐	☐		⁽¹⁶⁾
Navigatsiooni miinimumnõuded	☐	☐		
Öönägemissüsteemiga kopterilennud	☐	☐		
Ripplasti vedu kopteril	☐	☐		
Kopterite kiirabilennud	☐	☐		
Salongipersonali koolitus ⁽¹⁷⁾	☐	☐		
Salongitöötaja tunnistuste väljaandmine ⁽¹⁸⁾	☐	☐		
Jätkuv lennukõlblikkus	☐	☐	⁽¹⁹⁾	
Muud ⁽²⁰⁾				

- (¹) Pädeva asutuse telefoni- ja faksinumber koos riigikoodiga. Märkida e-posti aadress, kui see on olemas.
- (²) Märkida vastava lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) number.
- (³) Märkida käitaja registrijärgne nimi ja ärinimi, kui viimane on erinev. Ärinime ette lisada märged „Dba“ (*Doing business as*).
- (⁴) Käitamistingimuste väljaandmise kuupäev (pp-kk-aaaa) ja pädeva asutuse esindaja allkiri.
- (⁵) Märkida ICAO määramise kohane õhusõiduki mark, mudel ja seeria või üldseeria (nt Boeing-737-3K2 või Boeing-777-232), kui see on olemas.
- (⁶) Registreerimistunnused on loetletud käitamistingimustes või lennutegevuskäsiraamatus. Viimasel juhul tuleb asjaomastesse käitamistingimustesse lisada viide lennutegevuskäsiraamatu vastavale leheküljele. Kui konkreetse õhusõidukimudeli suhtes kõiki erilube ei kohaldata, võib õhusõiduki registreerimistunnuse märkida konkreetse eriloa juurde märkuste veergu.
- (⁷) Loetleda lennutegevuseks lubatud geograafilised piirkonnad (geokoordinaadid või konkreetset marsruudid, lennuinfo piirkond või riigi- või piirkonnapiirid).
- (⁸) Loetleda kohaldatavad eripiirangud (nt üksnes VFR, üksnes päeval jne).
- (⁹) Selles veerus tuleb loetleda iga loa või loa liigi kõige leebemad kriteeriumid (koos asjaomaste kriteeriumidega).
- (¹⁰) Märkida kohaldatav täppislähenemise kategooria: CAT I, II, IIIA, IIIB või IIIC. Märkida minimaalne nähtavus rajal (RVR) meetrites ja otsusekõrgus (DH) jalgades. Iga lähenemisekategooria märkida eraldi reale.
- (¹¹) Märkida kinnitatud minimaalne stardi-RVR meetrites. Kui lube antakse mitu, võib iga loa märkida eraldi reale.
- (¹²) Kasti „ei kohaldata“ võib märke teha üksnes juhul, kui õhusõiduki maksimaalne lennukõrgus on alla FL290.
- (¹³) Suurendatud käitamisulatusena lennud (ETOPS-lennud) on praegu lubatud üksnes kahemootorilistele õhusõidukitele. Seega võib kasti „ei kohaldata“ märke teha juhul, kui õhusõidukimudelil on rohkem kui kaks mootorit.
- (¹⁴) Lisaks võib märkida lubatud vahemaa (NM) ja mootoritüübi.
- (¹⁵) Sooritusel põhinev navigatsioon (PBN): iga PBN-loa jaoks kasutada eraldi rida (nt piirkondlik navigatsioon (RNAV) 10, RNAV 1, nõutav navigatsioonitäpsus (RNP) 4,...) ja lisada nendega seotud piirangud või tingimused vastavalt „Tingimuste“ ja/või „Märkuste“ veerus loetletule.
- (¹⁶) PBN-lubade piirangud, tingimused ja lennutegevuse lubamise regulatiivne alus (nt globaalne satelliitnavigatsioonisüsteem (GNSS), kauguse mõõtmise seadmed (DME)/DME/inertsiaalne tugisüsteem (IRU) (DME/DME/IRU), ...).
- (¹⁷) Luba selliste koolituskursuste ja eksamite läbiviimiseks, mille peavad sooritama komisjoni määruse (EL) nr 290/2012 V lisa (CC-osa) kohase salongitöötaja tunnistuse taotlejad.
- (¹⁸) Luba komisjoni määruse (EL) nr 290/2012 V lisa (CC-osa) kohaste salongitöötaja tunnistuste väljaandmiseks.
- (¹⁹) Õhusõiduki jätkuva lennukõlblikkuse tagamise eest vastutava isiku/organisatsiooni nimi ning viide asjaomaseid nõudeid sisaldavale määrusele, nt komisjoni määruse (EÜ) nr 2042/2003 G-alajao I lisa (M-osa).
- (²⁰) Siia võib märkida muud load või andmed, iga luba eraldi real (või mitmerealistes lõigus) koos vastava loaga (nt lühimaa maandumised, järsud lähenemised, kopterilennud avalikes huvides kasutatavasse käitamiskohta / avalikes huvides kasutatavast käitamiskohast, kopterilennud väljaspool tihedalt asustatud piirkonda asuva maandumiseks sobimatu ala kohal, kopterilennud tagatud ohutu hädamaandumise võimaluseta, lennud suurendatud kalletega, maksimumkaugus sobivast lennuväljast kahemootorilistel ETOPS-loata lennukitel, mitteäriliseks otstarbeks kasutatavad õhusõidukid).

III liide

Õhusõiduki seisuplatsil kontrollimise akt									
Kuupäev:		Kellaaeg:		Koht:				Pädeva asutuse andmed vabalt valitud vormis (logo, kontaktandmed, tel/faks/e-post)	
Käitaja:		Riik:		Lennuettevõtja sertifikaadi nr:					
Lähtekoht:		Lennu nr:		Sihtkoht:		Lennu nr:			
Lennu liik:		Lennu tellija:		Õhusõiduki tüüp:		Õhusõiduki konfiguratsioon:			
Lennu tellija asukohariik:				Registreerimistunnus:		Seerianumber:			
Lennumeeskonna loa välja andnud riik/riigid:				Kinnitus kättesaamise kohta(*)					
				Nimi:		Allkiri:			
				Ametinimetuse:					
				Ametinimetuse:					

Märkus		Märkus		Märkus		Märkus	
A Piloodikabiin				Lennumeeskond			
1	Üldseisund			20	Lennumeeskonna luba/koosseis		
2	Avariiväljapääs			Lennupäevik / tehniline päevik või samaväärne logi			
3	Varustus			21	Lennupäevik või samaväärne logi		
Dokumendid				22	Hooldustõend		
4	Käsiraamatud			23	Puudustest teatamine ja nende kõrvaldamine (sh tehniline päevik)		
5	Kontrollnimekirjad			24	Lennueelne ülevaatus		
6	Raadionavigatsioonikaardid			b) Salongi ohutus			
7	Minimaalvarustuse loetelu			1	Salongi üldseisund		
8	Registreerimisertifikaat			2	Salongipersonali ala ja meeskonna puhkeala		
9	Mürasertifikaat (vajaduse korral)			3	Esmaabivahendite komplekt / vältimatu arstiabi komplekt		
10	Lennuettevõtja sertifikaat või samaväärne luba			4	Käsitulekustutid		
11	Raadioluba			5	Päästevestid/ujuvahendid		
12	Lennukõlblikkussertifikaat			6	Turvavööde ja istmete seisund		
Lennuandmed				7	Avariiväljapääs, valgustus ja kaasaskantav valgusti		
13	Lennu ettevalmistus			8	Liugteed/päästeparved (kui on nõutavad), avariimajakas		
14	Massi/balansseeringu arvutused			9	Hapnikuvaru (salongipersonalile ja reisijatele)		
Ohutusvarustus				10	Ohutuskardid		
15	Käsitulekustutid			11	Salongipersonali liikmed		
16	Päästevestid/ujuvahendid			12	Juurdepääs avariiväljapääsudele		
17	Ohutusrihmad			13	Reisijate pagasi hoiuruum		
18	Hapnikuseadmed			14	Reisijakohtade arv		
19	Kaasaskantav valgusti						

Märkus		Märkus	
C Õhusõiduki seisund			
1	Väline üldseisund		
2	Uksed ja luugid		
3	Juhised		
4	Veljed, rehvid ja pidurid		
5	Telik, suusad/ujukid		
6	Teliku koobas		
7	Jõuseade ja pülooni		
8	Tiivikulabad, propellerid, rootorid (pea/saba)		
9	Ilmsed parandused		
10	Ilmsed parandamata kahjustused		
11	Lekked		
D Last			
1	Lastiruumi üldseisund		
2	Ohtlikud kaubad		
3	Lasti paigutus ja kinnitus		
E Üldine			
1	Üldine		

Võetud meetmed	Kontrolli punkt	Kategooria	Märkused
(3d) Viivitamatu tegevuskeeld			
(3c) Kontrolliva pädeva asutuse kehtestatud lennukeeld			
(3b) Lennueelsed parandusmeetmed			
(3a) Õhusõiduki käitamiskiirangud			
(2) Asutuse ja käitaja teavitamine			
(1) Kapteni teavitamine			
(0) Märkused puuduvad			
Inspektori(te) märk või kood			
Meeskonna märkused (kui neid on):			
(*) Meeskonnaliikme või kontrollitud käitaja muu esindaja allkiri ei tähenda loetletud puudustega nõustumist, vaid üksnes kinnitab õhusõiduki kontrollimise toimumist käesolevas dokumendis märgitud ajal ja kohas. Aruandes kirjeldatakse kontrolli käigus tuvastatud ning sellega ei määrata kindlaks, kas õhusõiduk on kavandatavaks lennuks sobivas seisundis. Aruandes märgitud andmed võidakse kesksesse andmebaasi sisestamisel ümber sõnastada.			

IV liide

Õhusõiduki seisuplatsil kontrollimise aruanne



Pädev asutus (nimi)

(Riik)

Õhusõiduki seisuplatsil kontrollimise aruanne

NR: ____-____-____-____-____-____

Allikas:	RI	Koht:	_____
Kuupäev:	____-____-____		
Kohalik aeg:	____:____		
Käitaja:	_____	Lennuettevõtja sertifikaadi number:	_____
Riik:	_____	Lennutegevuse liik:	_____
Lähtekoht:	_____	Lennu number:	_____
Sihtkoht:	_____	Lennu number:	_____
Lennu tellija*:	_____	Lennu tellija asukohariik*:	_____
* (vajaduse korral)			
Õhusõiduki tüüp	_____	Registreerimistunnused:	_____
Õhusõiduki konfiguratsioon:	_____	Seerianumber:	_____
Lennumeeskond: Loa väljaandnud riik:	_____		
Teine loa	_____		
väljaandnud riik*:	_____		
* (vajaduse korral)			

Puudused:

Kood / Std / Viide / Kat / Puudus	Üksikasjalik kirjeldus
____-____-____-____-____-____	
____-____-____-____-____-____	
____-____-____-____-____-____	
____-____-____-____-____-____	
____-____-____-____-____-____	

Võetud meetmete liik:

Üksikasjalik kirjeldus

- | | |
|--|-------|
| ☐ 3d) Viivitamatu tegevuskeeld | |
| ☐ 3c) Kontrolliva pädeva asutuse kehtestatud lennukeeld | |
| ☐ 3b) Lennueelsed parandusmeetmed | |
| ☐ 3a) Õhusõiduki käitamispäringud | |
| ☐ 2) Pädeva asutuse ja käitaja teavitamine | |
| ☐ 1) Õhusõiduki kapteni teavitamine | |

Lisateave (kui on)

Inspektorite nimed või numbrid:

— Aruandes kirjeldatakse kontrolli käigus tuvastatud ning sellega ei määrata kindlaks, kas õhusõiduk on kavandatavaks lennuks sobivas seisundis.

— Aruandes märgitud andmeid võidakse kesksesse andmebaasi sisestamisel ümber sõnastada.

Punkti kood	Kontrollitud	Märkus
A. Piloodikabiin		
Üldine		
1. Üldseisund	1.	1.
2. Avariiväljapääs	2.	2.
3. Varustus	3.	3.
Dokumendid		
4. Käsiraamatud	4.	4.
5. Kontrollnimekirjad	5.	5.
6. Raadionavigatsiooni kaardid	6.	6.
7. Minimaalvarustuse loetelu	7.	7.
8. Registreerimissertifikaat	8.	8.
9. Mürasertifikaat (vajaduse korral)	9.	9.
10. Lennuettevõtja sertifikaat või samaväärne luba	10.	10.
11. Raadioluba	11.	11.
12. Lennukõlblikkussertifikaat (CofA)	12.	12.
Lennuandmed		
13. Lennu ettevalmistus	13.	13.
14. Massi/balansseeringu arvutused	14.	14.
Ohutusvarustus		
15. Käsitulekustutid	15.	15.
16. Päästevestid/ujuvvahendid	16.	16.
17. Ohutusrihmad	17.	17.
18. Hapnikuseadmed	18.	18.
19. Kaasaskantav valgusti	19.	19.
Lennumeeskond		
20. Lennumeeskonna luba/koosseis	20.	20.
Lennupäevik / tehniline päevik või samaväärne logi		
21. Lennupäevik või samaväärne logi	21.	21.
22. Hooldustõend	22.	22.
23. Puudustest teatamine ja nende kõrvaldamine (sh tehniline päevik)	23.	23.
24. Lennueelne ülevaatus	24.	24.
B. Salongi ohutus		
1. Salongi üldseisund	1.	1.
2. Salongipersonali ala ja meeskonna puhkeala	2.	2.
3. Esmaabivahendite komplekt / vältimatu arstiabi komplekt	3.	3.
4. Käsitulekustutid	4.	4.
5. Päästevestid/ujuvvahendid	5.	5.
6. Turvavööde ja istmete seisund	6.	6.
7. Avariiväljapääs, valgustus ja kaasaskantav valgusti	7.	7.
8. Liugteed/päästeparved (kui on nõutavad), avariimajakas	8.	8.
9. Hapnikuvaru (salongipersonalile ja reisijatele)	9.	9.
10. Ohutuskardid	10.	10.
11. Salongipersonali liikmed	11.	11.
12. Juurdepääs avariiväljapääsudele	12.	12.
13. Reisijate pagasi hoiuruum	13.	13.
14. Reisijakohtade arv	14.	14.

Punkti kood	Kontrollitud	Märkus
C. Õhusõiduki seisund		
1. Väline üldseisund	1.	1.
2. Uksed ja luugid	2.	2.
3. Juhised	3.	3.
4. Veljed, rehvid ja pidurid	4.	4.
5. Telik, suusad/ujukid	5.	5.
6. Teliku koobas	6.	6.
7. Jõuseade ja püloon	7.	7.
8. Tiivikulabad, propellerid, rootorid (pea ja saba)	8.	8.
9. Ilmsed parandused	9.	9.
10. Ilmsed parandamata kahjustused	10.	10.
11. Lekked	11.	11.
D. Last		
1. Lastiruumi üldseisund	1.	1.
2. Ohtlikud kaubad	2.	2.
3. Lasti paigutus ja kinnitus	3.	3.
E. Üldine		
1. Üldine	1.	1.

III LISA

NÕUDED ORGANISATSIOONIDELE

(ORO-OSA)

ORO.GEN.005. Reguleerimisala

Käesoleva lisaga kehtestatakse nõuded, mida kohaldatakse ärilise lennutranspordiga tegelevate käitajate suhtes.

GEN-ALAJAGU

ÜLDNÕUDED

1. JAOTIS

Üldist

ORO.GEN.105. Pädev asutus

Käesoleva lisa tähenduses on pädev asutus, mis teostab järelevalvet selliste käitajate üle, kes peavad olema sertifitseeritud, ja kelle peamine tegevuskoht asub mõnes liikmesriigis, asjaomase liikmesriigi määratud asutus.

ORO.GEN.110. Käitaja kohustused

- a) Käitaja vastutab õhusõiduki käitamise eest vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisale, käesoleva lisa asjaomastele nõuetele ning oma sertifikaadile.
- b) Kõik lennud tuleb läbi viia vastavalt lennutegevuskäsiraamatu sätetele.
- c) Käitaja peab kehtestama süsteemi, et teostada kontrolli temale väljaantud sertifikaadis sätestatud tingimuste alusel toimuva lennutegevuse üle, ja kõnealust süsteemi haldama.
- d) Käitaja peab tagama, et tema õhusõidukite varustus ja meeskondade kvalifikatsioon oleksid kooskõlas asjaomase lennutegevuse piirkonna ja lennutegevuse liigi suhtes kohaldatavatele nõuetele.
- e) Käitaja tagab, et kogu maapealsesse või lennutegevusse määratud või sinna otseselt kaasatud personal on nõuetekohaselt instrueeritud, näidanud oma suutlikkust täita konkreetseid tööülesandeid ja teadlik oma vastutusest ning tööülesannete rollist kogu käitamistegevuses tervikuna.
- f) Käitaja kehtestab iga õhusõidukitüübi ohutu käitamise protseduurid ja juhendid, mis hõlmavad maapealse personali ja meeskonnaliikmete kohustusi nii maa peal kui ka lennu ajal kõikide lennutegevuse liikide lõikes. Nende protseduuridega nõutakse meeskonnaliikmelt lennu kriitilistel etappidel vaid selliste toimingute sooritamist, mis on vajalikud õhusõiduki ohutuks käitamiseks.
- g) Käitaja tagab, et kõik töötajad on teadlikud sellest, et nad peavad täitma kõiki lendude toimumiskohaks olevates riikides kehtivaid seadusi, eeskirju ja protseduure, mis on seotud nende tööülesannete täitmisega.
- h) Käitaja kehtestab lennutegevuskäsiraamatu käitamisprotseduuridest kinnipidamise tagamiseks iga õhusõidukitüübi jaoks kontroll-lehtede süsteemi, mida meeskonnaliikmed kasutavad lennuki käitamise kõikidel etappidel tavalistes, ebatavalistes ja hädaolukordades. Kontroll-lehtede ettevalmistamisel ja kasutamisel juhindutakse inimteguriga seotud põhimõtetest ning võetakse arvesse õhusõiduki tootja uusimat asjakohast dokumentatsiooni.
- i) Käitaja peab kehtestama lennuplaneerimisprotseduurid, millega tagatakse lennu ohutu teostamine, võtte arvesse õhusõiduki suutlikkust ja muid käitamispiiranguid ning kavandataval marsruudil ja asjaomastel lennuväljadel või käitamiskohtades eeldatavalt valitsevaid tingimusi. Need protseduurid kantakse lennutegevuskäsiraamatusse.
- j) Käitaja kehtestab töötajatele asjaomase tehnilise juhendi nõudeid järgides ohtlikke kaupu käsitlevad koolitusprogrammid, mille pädev asutus läbi vaatab ja heaks kiidab, ning haldab kõnealuseid programme. Koolitusprogrammid peavad olema kooskõlas töötajate vastutuse ulatusega.

ORO.GEN.115. Lennuettevõtja sertifikaadi taotlemine

- a) Lennuettevõtja sertifikaadi taotlus või olemasoleva sertifikaadi muutmise taotlus esitatakse pädeva asutuse kehtestatud vormis ja viisil, võttes arvesse määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade kohaldatavaid nõudeid.

- b) Esmase sertifikaadi taotlejad peavad pädevale asutusele esitama dokumendid, milles kirjeldatakse määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjadega kehtestatud nõuete täitmise kavandatavaid meetodeid. Need dokumendid peavad sisaldama heakskiitu mitte nõudvate muudatuste haldamise ja pädevale asutusele teatavakstegemise protseduuri.

ORO.GEN.120. Nõuete täitmise meetodid

- a) Määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade täitmiseks võib käitaja kasutada lisaks ameti heakskiidetud nõuete täitmise aktsepteeritud meetoditele ka nõuete täitmise alternatiivseid meetodeid.
- b) Kui sertifitseerimiskohustusega käitaja soovib määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade täitmiseks kasutada ameti kehtestatud nõuete täitmise aktsepteeritud meetodist erinevat alternatiivset meetodit, peab ta enne selle rakendamist esitama pädevale asutusele nõuete täitmise alternatiivse meetodi üksikasjaliku kirjelduse. Kirjeldus peab sisaldama kõiki asjaomaste käsiraamatute ja protseduuride muudatusi ning rakenduseeskirjade täitmist tõendavat hinnangut.

Käitaja võib eespool nimetatud nõuete täitmise alternatiivseid meetodeid rakendada pärast pädeva asutuse eelnevat heakskiitu ning punkti ORO.GEN.120 alapunkti d kohase teate saamist.

ORO.GEN.125. Sertifitseerimistingimused ja käitaja õigused

Sertifitseeritud käitaja peab järgima lennuettevõtja sertifikaadile lisatud käitamistingimustes kindlaksmääratud reguleerimisala ja õigusi.

ORO.GEN.130. Muudatused

- a) Mis tahes muudatus, mis mõjutab:

- 1) sertifikaadi reguleerimisala või käitaja käitamistingimusi või
- 2) punkti ORO.GEN.200 alapunkti a alapunktide 1 ja 2 kohase juhtimissüsteemi osi,

peab olema pädeva asutuse poolt eelnevalt heaks kiidetud.

- b) Käitaja peab heakskiidu taotlemiseks ja selle saamiseks esitama pädevale asutusele kõik muudatused, mis määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade kohaselt tuleb eelnevalt heaks kiita. Taotlus tuleb esitada enne muudatuse tegemist, et pädeval asutusel oleks võimalik kontrollida määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade jätkuvat järgimist ning vajaduse korral muuta käitaja sertifikaati ja sellele lisatud asjaomaseid sertifitseerimistingimusi.

Käitaja peab pädevale asutusele esitama kõik asjakohased dokumendid.

Muudatused tehakse alles pärast seda, kui pädev asutus on andnud punkti ARO.GEN.330 kohase ametliku heakskiidu.

Muudatuste tegemise ajal peab käitaja vajaduse korral tegutsema pädeva asutuse poolt ette nähtud tingimustel.

- c) Kõiki muudatusi, mis ei nõua eelnevat heakskiitu, hallatakse ja tehakse pädevale asutusele teatavaks, järgides pädeva asutuse poolt punkti ARO.GEN.310 alapunkti c kohaselt kinnitatud protseduuri.

ORO.GEN.135. Kehtivuse kestvus

- a) Käitaja sertifikaat kehtib järgmistel tingimustel:

- 1) käitaja täidab määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade asjakohaseid nõudeid, võttes arvesse punkti ORO.GEN.150 kohaseid puuduste menetlemist käsitlevaid sätteid;
- 2) pädevale asutusele on tagatud punkti ORO.GEN.140 kohane juurdepääs käitajale, et kontrollida määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade asjaomaste nõuete jätkuvat järgimist, ning
- 3) sertifikaadist ei ole loobutud ja seda ei ole tühistatud.

- b) Kui sertifikaat tühistatakse või sellest loobutakse, tagastatakse sertifikaat viivitamata pädevale asutusele.

ORO.GEN.140. Juurdepääs

- a) Määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade asjakohaste sätete järgimise kontrollimiseks tagab käitaja igal ajal juurdepääsu kõikidele rajatistele, seadmetele, õhusõidukitele, dokumentidele, salvestistele, andmetele, protseduuridele või mis tahes muudele tema sertifitseeritava tegevusega (sealhulgas allhangetega) seotud materjalidele, sellistele isikutele, keda on selleks volitanud:

1) punkti ORO.GEN.105 kohane pädev asutus;

2) punkti ARO.GEN.300 alapunkti d, punkti ARO.GEN.300 alapunkti e või ARO-osa RAMP-alajao sätete kohaselt tegutsev asutus.

- b) Alapunktis a osutatud juurdepääs õhusõidukile hõlmab võimalust siseneda õhusõidukisse ja viibida seal lennu ajal, ainult lennumeeskonna salongis viibimise osas võib õhusõiduki kapten ohutuse huvides kooskõlas punktiga CAT.GEN.MPA.135 teha teistsuguse otsuse.

ORO.GEN.150. Puudused

Puuduste kohta teate saamisel teeb käitaja järgmist:

- a) teeb kindlaks nõuete rikkumise algpõhjuse;

- b) töötab välja parandusmeetmete kava ning

- c) tõendab parandusmeetmete kava rakendamist pädevale asutusele vastuvõetaval viisil punkti ARA.GEN.350 alapunktis d sätestatud asutusega kokkulepitud aja jooksul.

ORO.GEN.155. Viivitamatu reageerimine ohutusprobleemile

Käitaja rakendab:

- a) kõiki pädeva asutuse poolt punkti ARO.GEN.135 alapunkti c kohaselt kehtestatud ohutusmeetmeid ning

- b) ameti väljastatud mis tahes asjaomast kohustuslikku ohutusteavet, sealhulgas lennukõlblikkust käsitlevaid ettekirjutusi.

ORO.GEN.160. Vahejuhtumitest teatamine

- a) Käitaja teatab pädevale asutusele ja vajaduse korral teistele organisatsioonidele, kelle teavitamist käitaja asukohariik nõuab, kõikidest õnnetustest, tõsistest intsidentidest ja vahejuhtumitest, nagu need on kindlaks määratud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) nr 996/2010 ⁽¹⁾ ja direktiivis 2003/42/EÜ.

- b) Ilma et see mõjutaks alapunkti a kohaldamist, teatab käitaja pädevale asutusele ja õhusõiduki projekteerimise eest vastutavale organisatsioonile igast intsidentist, rikkest, tehnilisest defektist, lubatud tehniliste piiride ületamisest või vahejuhtumist, mis võib osutada komisjoni määruse (EÜ) nr 1702/2003 ⁽²⁾ kohaselt kehtestatud andmete ebatäpsusele, ebatäielikkusele või mitmetimõistetavusele, ning muudest eeskirjadevastastest asjaoludest, mis ohustasid või oleksid võinud ohustada õhusõiduki ohutut käitamist, kuid mis ei põhjustanud õnnetust või tõsist intsidenti.

- c) Ilma et see mõjutaks määruse (EL) nr 996/2010, direktiivi 2003/42/EÜ, komisjoni määruse (EÜ) nr 1321/2007 ⁽³⁾ ja komisjoni määruse (EÜ) nr 1330/2007 ⁽⁴⁾ kohaldamist, esitatakse alapunktides a ja b osutatud teated pädeva asutuse kehtestatud vormis ja viisil ning need peavad sisaldama kogu asjaomast teavet, mille käitaja olukorra kohta on saanud.

- d) Teade edastatakse võimalikult kiiresti, kuid igal juhul 72 tunni jooksul pärast seda, kui käitaja on kindlaks teinud olukorra, mille kohta teade saadetakse, v.a juhul, kui erakorralised asjaolud seda takistavad.

⁽¹⁾ ELT L 295, 12.11.2010, lk 35.

⁽²⁾ ELT L 243, 27.9.2003, lk 6.

⁽³⁾ ELT L 294, 13.11.2007, lk 3.

⁽⁴⁾ ELT L 295, 14.11.2007, lk 7.

- e) Vajaduse korral koostab käitaja järelemeetmete aruande, et täpsemalt kirjeldada tulevikus selliste vahejuhtumite vältimiseks kavandatavaid meetmeid, niipea kui need meetmed on kindlaks määratud. Aruanne koostatakse pädeva asutuse kehtestatud vormis ja viisil.

2. JAOTIS

Juhtimine

ORO.GEN.200. Juhtimissüsteem

- a) Käitaja kehtestab, rakendab ja haldab juhtimissüsteemi, mis hõlmab järgmist:
- 1) selgelt kindlaksmääratud vastutuspiire ja vastutavaid isikuid kogu organisatsioonis, sealhulgas tegevjuhi otsest ohutusala vastutust;
 - 2) käitaja üldiste ohutusala ideede ja põhimõtete kirjeldust, mida nimetatakse ohutuspoliitikaks;
 - 3) käitaja tegevusega kaasnevate lennuohutust mõjutavate ohtude kindlakstegemist, neile hinnangu andmist ning kõnealuste ohtudega seotud riskide juhtimist, sealhulgas riskide vähendamise meetmete võtmist ja nende tulemuslikkuse kontrolli;
 - 4) tööülesannete täitmiseks vajalike koolituste korraldamist töötajate hulgas ning nende pädevuse tagamist;
 - 5) kõikide juhtimissüsteemi põhiprotsesside dokumentatsiooni, sealhulgas töötajatele nende vastutusalade teadvustamise korda ning kõnealuse dokumentatsiooni muutmise protseduuri;
 - 6) toimingut, mille abil jälgitakse käitaja vastavust asjaomastele nõuetele. Vastavuse jälgimine hõlmab süsteemi, millega tegevjuhile antakse puuduste kohta tagasisidet, et tagada vajaduse korral tulemuslike parandusmeetmete võtmine ning
 - 7) käesoleva lisa ja muude kohaldatavate lisade asjaomaste alajagudega ette nähtud täiendavaid nõudeid.
- b) Juhtimissüsteem peab olema kooskõlas käitaja suurusega ning tema toimingute laadi ja keerukusega, võttes arvesse asjaomaste toimingutega kaasnevaid ohte ja nendega seotud riske.

ORO.GEN.205. Allhanketoimingud

- a) Allhanketoimingud on kõik käitaja sertifitseerimistingimustega hõlmatud toimingud, mida teostab mõni teine asjaomaseks tegevuseks sertifitseeritud, või sertifikaadi puudumise korral käitaja heakskiidu alusel tegutsev organisatsioon. Käitaja peab tagama, et mis tahes toimingu allhankena tellimisel või ostmisel vastaks tellitud või ostetud teenus või toode kohaldatavatele nõuetele.
- b) Kui sertifitseeritud käitaja tellib osa oma toimingutest allhankena organisatsioonilt, mis ise ei ole selleks tegevuseks käesoleva osa kohaselt sertifitseeritud, peab allhankijast organisatsioon töötama käitaja heakskiidu alusel. Allhanget telliv organisatsioon peab tagama pädeva asutuse juurdepääsu allhankijast organisatsioonile, et kontrollida kohaldatavate nõuete jätkuvat järgimist.

ORO.GEN.210. Personalinõuded

- a) Käitaja määrab tegevjuhi, kelle ülesanne on tagada, et kõikide toimingute rahastamine ja teostamine oleks kooskõlas kohaldatavate nõuetega. Tegevjuht vastutab tulemusliku juhtimissüsteemi kehtestamise ja haldamise eest.
- b) Käitaja määrab isiku või isikute rühma, kes vastutab selle eest, et käitaja tegutseb jätkuvalt kooskõlas kohaldatavate nõuetega. See isik või isikute rühm allub otse tegevjuhile.
- c) Käitajal peab olema kavandatavateks ülesanneteks ja kohaldatavatele nõuetele vastavateks toiminguteks piisav hulk kvalifitseeritud töötajaid.
- d) Käitaja peab alapunkti c nõuete järgimise tõendamiseks säilitama vajalikke andmeid kogemuste, kvalifikatsiooni ja koolituste kohta.
- e) Käitaja peab tagama, et kõik töötajad oleksid teadlikud oma tööülesannete täitmisega seotud eeskirjadest ja protseduuridest.

ORO.GEN.215. Nõuded vahenditele

Käitajal peavad olema piisavad vahendid kõikide kavandatavate ülesannete ja toimingute täitmiseks ja juhtimiseks kooskõlas kohaldatavate nõuetega.

ORO.GEN.220. Andmete säilitamine

- a) Käitaja võtab kasutusele andmete säilitamise süsteemi, mis võimaldab nõuetekohaselt talletada ja usaldusväärselt jälgida kõiki tehtavaid toiminguid ning hõlmab eelkõige kõiki punkti ORO.GEN.200 kohaseid elemente.
- b) Andmete vorming määratakse kindlaks käitaja protseduurides.
- c) Andmeid säilitatakse viisil, mis tagab nende kaitse kahjustuste, muutmise ja varguse eest.

AOC-ALAJAGU**LENNUETTEVÕTJA SERTIFITSEERIMINE****ORO.AOC.100. Lennuettevõtja sertifikaadi taotlemine**

- a) Ilma et see mõjutaks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 1008/2008, ⁽¹⁾ peab käitaja enne ärilise lennutegevuse alustamist taotlema ja saama lennuettevõtja sertifikaadi (AOC), mille annab välja pädev asutus.

- b) Käitaja esitab pädevale asutusele järgmise teabe:

- 1) taotleja nimi, ärinimi, aadress ja postiaadress;
- 2) kavandatava lennutegevuse kirjeldus, sealhulgas käitatavate õhusõidukite tüüp/tüübid ning arv;
- 3) juhtimissüsteemi, sealhulgas organisatsiooni struktuuri kirjeldus;
- 4) tegevjuhi nimi;
- 5) nende isikute nimed, kelle määramist nõutakse punkti ORO.AOC.135 alapunktiga a, ning nende kvalifikatsioon ja kogemused, ning
- 6) punkti ORO.MLR.100 kohase lennutegevuskäsiraamatu koopia;
- 7) kinnitus selle kohta, et kõik pädevale asutusele esitatud dokumendid on taotleja poolt kontrollitud ning kooskõlas kohaldatavate nõuetega.

- c) Taotlejad peavad pädevale asutusele tõendama järgmist:

- 1) nad vastavad kõikidele määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa, käesoleva lisa ning vajaduse korral käesoleva määruse IV lisa (CAT-osa) ja V lisa (SPA-osa) kohaldatavatele nõuetele;
- 2) kõikidel käitatavatel õhusõidukitel on määruse (EÜ) nr 1702/2003 kohane lennukõlblikkussertifikaat (CofA), ning
- 3) nende organisatsiooni struktuur ja juhtimine vastavad lennutegevuse mahule ja ulatusele ning on sellega nõuetekohaselt kohandatud.

ORO.AOC.105. Lennuettevõtja sertifikaadi omaniku käitamistingimused ja õigused

Käitaja õigused, sealhulgas V lisa (SPA-osa) kohaselt antud õigused, sätestatakse sertifikaadi käitamistingimustes.

ORO.AOC.110. Rendileping

Mis tahes rendilevõtmine

- a) Ilma et see mõjutaks määruse (EÜ) nr 1008/2008 sätteid, peab pädev asutus eelnevalt kinnitama kõik käesoleva osa kohaselt sertifitseeritud lennuettevõtja kasutatavate õhusõidukite rendilepingud.

⁽¹⁾ ELT L 293, 31.10.2008, lk 3.

- b) Käesoleva osa kohaselt sertifitseeritud käitaja võib õhusõidukeid märgrendile võtta üksnes sellisel käitajalt, kelle suhtes ei kohaldata määruse (EÜ) nr 2111/2005 kohast tegevuskeeldu.

Märgrendile võtmine

- c) Kolmanda riigi käitaja õhusõiduki märgrendile võtmiseks kinnituse taotleja peab pädevale asutusele tõendama järgmist:

- 1) kolmanda riigi käitaja omab ICAO 6. lisa kohaselt välja antud kehtivat lennuettevõtja sertifikaati;
- 2) asjaomase kolmanda riigi käitaja kohaldatavad lennukõlblikkuse ja lennutegevusega seotud ohutusstandardid on samaväärsed määruses (EÜ) nr 2042/2003 ja käesolevas määruses sätestatud kohaldatavate nõuetega ning
- 3) õhusõidukil on ICAO 8. lisa kohaselt välja antud standardne lennukõlblikkussertifikaat (CofA).

Kuivrendile võtmine

- d) Kolmanda riigi käitaja õhusõiduki kuivrendile võtmiseks kinnituse taotleja peab pädevale asutusele tõendama järgmist:

- 1) tuvastatud on selline lennutegevusega seotud vajadus, mida ELis registreeritud õhusõiduki rentimise abil ei ole võimalik rahuldada;
- 2) kuivrendile võtmise kestus ei ületa seitset kuud mis tahes 12 üksteisele järgnevat kuust koosneva ajavahemiku jooksul ning
- 3) tagatud on määruses (EÜ) nr 2042/2003 sätestatud kohaldatavate nõuete järgimine.

Kuivrendile andmine

- e) Käesoleva osa kohaselt sertifitseeritud käitaja, kes kavatseb mõne oma õhusõiduki kuivrendile anda, peab selleks taotlema pädevalt asutusele eelneva kinnituse. Taotlusele lisatakse kavandatava rendilepingu koopiad või renditingimuste, välja arvatud rahaliste tingimuste kirjeldus ning kõik muud asjaomased dokumendid.

Märgrendile andmine

- f) Enne õhusõiduki märgrendile andmist teatab käesoleva osa kohaselt sertifitseeritud käitaja sellest pädevale asutusele.

ORO.AOC.115. Koodijagamiskokkulepped

- a) Ilma et see mõjutaks ELi poolt kolmandate riikide käitajate ja õhusõidukite suhtes kehtestatud ohutusnõudeid, võib käesoleva osa kohaselt sertifitseeritud käitaja sõlmida kolmanda riigi käitajaga koodijagamislepinguid pärast järgimiste tingimuste täitmist:

- 1) ta on kontrollinud, kas asjaomane kolmanda riigi käitaja vastab kohaldatavatele ICAO standarditele, ning
- 2) ta on esitanud pädevale asutusele kirjaliku teabe, mis võimaldab asjaomasel pädeval asutusel järgida punkti ARO.OPS.105 nõudeid.

- b) Käitaja jälgib koodijagamislepingu rakendamise käigus, kas asjaomane kolmanda riigi käitaja tegutseb jätkuvalt kooskõlas ICAO standarditega ja hindab korrapäraselt ICAO standardite järgimist asjaomase kolmanda riigi käitaja poolt.

- c) Käesoleva osa kohaselt sertifitseeritud käitaja ei müü ega väljasta pileteid kolmanda riigi käitaja käitatavale lennule, kui asjaomase kolmanda riigi käitaja suhtes kohaldatakse määruse (EÜ) nr 2111/2005 alusel tegevuskeeldu või kui asjaomane kolmanda riigi käitaja ei suuda järgida kohaldatavaid ICAO standardeid.

ORO.AOC.120. Load salongipersonali koolituse korraldamiseks ja salongitöötaja tunnistuste väljaandmiseks

- a) Kui käitaja kavatseb korraldada määruse (EL) nr 290/2012 V lisa (CC-osa) kohase koolituskursuse, peab ta taotlema selleks pädeva asutuse luba ja vastava loa ka saama. Loa saamiseks peab taotleja tõendama, et koolituskursuse korraldus ja sisu vastab eespool nimetatud lisa punktides CC.TRA.215 ja CC.TRA.220 sätestatud nõuetele, ning esitama pädevale asutusele järgmised andmed:

- 1) kavandatav tegevuse alustamise aeg;
- 2) asjaomaste koolitusteamadega seotud koolitajate isikuandmed ja kvalifikatsioon;
- 3) peamiste koolituskohtade nimi/nimed ja aadress/aadressid, kus koolitust läbi viiakse;

- 4) kavandatavate koolitusvahendite ja -meetodite, juhendite ning jälgendusvahendite kirjeldus ja
 - 5) koolituskursuse kava ning sellega seotud programmid.
- b) Kui liikmesriik otsustab kooskõlas määruse (EL) nr 290/2012 VI lisa (ARA-osa) punktiga ARA.CC.200, et käitajale võib anda loa salongitöötaja tunnistuste väljaandmiseks, peab taotleja lisaks alapunktis a sätestatud nõuete täitmisele tegema järgmist:
- 1) tõendama pädevale asutusele, et:
 - i) organisatsioon on võimeline asjaomast ülesannet täitma ja selle täitmise eest vastutama;
 - ii) eksameid korraldavad töötajad on nõuetekohase kvalifikatsiooniga ja neil puudub huvide konflikt, ning
 - 2) esitama protseduurid ja kindlaksmääratud tingimused järgmiste toimingute kohta:
 - i) punkti CC.TRA.220 kohaselt nõutava eksami korraldamine;
 - ii) salongitöötaja tunnistuste väljaandmine ning
 - iii) pädeva asutuse varustamine asjaomase organisatsiooni väljaantud salongitöötaja tunnistusi ja nende omanikke käsitleva teabe ja dokumentidega, et asjaomane pädev asutus saaks säilitada andmeid, teostada järelevalvet ja võtta täitemeetmeid.
- c) Alapunktides a ja b osutatud load lisatakse käitamistingimustesse.

ORO.AOC.125. Lennuettevõtja sertifikaadi omaniku käitamistingimustes loetletud õhusõidukite mitteärilised lennud

Lennuettevõtja sertifikaadi omanik võib teha mitteärilisi lende õhusõidukiga, mida üldjuhul kasutatakse äriliseks lennustranspordiks ja mis on ära märgitud asjaomase lennuettevõtja sertifikaadi käitamistingimustes, tingimusel et käitaja teeb järgmist:

- a) kirjeldab asjaomast mitteärilist lennutegevust üksikasjalikult lennutegevuskäsiraamatus, sealhulgas:
 - 1) märgib ära kohaldatavad nõuded;
 - 2) märgib selgelt ära kõik erinevused ärilise ja mitteärilise lennutegevuse käitamisprotseduuride vahel;
 - 3) kirjeldab vahendeid, millega tagatakse, et kõik käitamistegevuses osalevad töötajad on tutvunud kõikide käitamisega seotud protseduuridega;
- b) esitab kõik alapunkti a alapunktis 2 osutatud käitamisprotseduuride puhul kindlakstehtud erinevused pädevale asutusele eelnevalt heakskiitmiseks.

ORO.AOC.130. Lennuandmete jälgimine – lennukid

- a) Käitaja kehtestab juhtimissüsteemiga integreeritava lennuandmete jälgimise süsteemi lennukitele maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga üle 27 000 kg ja haldab seda.
- b) Lennuandmete jälgimise süsteem ei ole karistava eesmärgiga ning peab hõlmama piisavaid vahendeid andmeallika(te) kaitsmiseks.

ORO.AOC.135. Personalinõuded

- a) Käitaja määrab vastavalt punkti ORO.GEN.210 alapunktile b isikud, kes vastutavad järgmiste valdkondade juhtimise ja järelevalve eest:
 - 1) lennutegevus;
 - 2) meeskonna koolitamine;
 - 3) maapealne teenindus ning
 - 4) määruse (EÜ) nr 2042/2003 kohane jätkuv lennukõlblikkus.

b) Töötajate piisavus ja nende pädevus

- 1) Käitajal peab olema kavandatavaks maapealseks ja lennutegevuseks piisav hulk töötajaid.
- 2) Kõik maapealseks ja lennutegevuseks määratud või sellega otseselt seotud töötajad peavad vastama järgmistele nõuetele:
 - i) nad peavad olema läbinud vastava koolituse;
 - ii) tõendama oma suutlikkust täita neile määratud ülesandeid ning
 - iii) olema teadlikud oma kohustustest ning oma tööülesannete rollist kogu käitamistegevuses tervikuna.

c) Töötajate järelevalve

- 1) Käitaja määrab töötajate üle järelevalve teostamiseks piisava arvu isikuid, võttes arvesse käitaja organisatsiooni struktuuri ning töötajate arvu.
- 2) Selleks et järelevalve teostajad saaksid oma kohustusi täita, tuleb kindlaks määrata nende tööülesanded ja ning teha muud vajalikud korraldused.
- 3) Meeskonnaliikmete ja lennutegevuses osalevate töötajate järelevalvet peavad teostama isikud, kellel on piisavalt kogemusi ja oskusi, et tagada lennutegevuskäsiraamatus kehtestatud standardite järgimine.

ORO.AOC.140. Nõuded vahenditele

Vastavalt punktile ORO.GEN.215 peab käitaja tegema järgmist:

- a) kasutama asjakohaseid maapealse teeninduse rajatisi ja seadmeid, et tagada oma lendude ohutu teenindamine;
- b) omama käitamise põhibaasis lennutegevuse piirkonnale ja liigile vastavaid lennutegevust toetavaid rajatisi ja seadmeid ning
- c) tagama, et kõikides lennutegevuse baasides oleks piisavalt tööruumi sellistele töötajatele, kelle tegevus võib mõjutada lennutegevuse ohutust. Arvesse tuleb võtta maapealsete töötajate, lennutegevuse juhtimise ning põhidokumentide hoidmise ja kättesaadavaks tegemisega tegelevate töötajate ning meeskondade lennu planeerimisega seotud vajadusi.

ORO.AOC.150. Nõuded dokumentatsioonile

- a) Käitaja korraldab käsiraamatute ja muu vajaliku dokumentatsiooni koostamise ning neisse muudatuste tegemise.
- b) Käitaja peab olema suuteline viivitamata jagama käitamisjuhendeid ja muud teavet.

MLR-ALAJAGU**KÄSIRAAMATUD, PÄEVIKUD JA DOKUMENDID****ORO.MLR.100. Lennutegevuskäsiraamat – üldist**

- a) Käitaja peab koostama määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktis 8.b sätestatud lennutegevuskäsiraamatu (OM).
- b) Lennutegevuskäsiraamatu (OM) sisu peab vastavalt vajadusele kajastama käesolevas lisas, IV lisas (CAT-osa) ja V lisas (SPA-osa) sätestatud nõudeid ning ei tohi olla vastuolus lennuettevõtja sertifikaadi käitamistingimustes kirjeldatud nõuetega.
- c) Lennutegevuskäsiraamatu (OM) võib välja anda mitmes osas.
- d) Kõikidele lennutegevuses osalevatele töötajatele peab olema tagatud hõlbus juurdepääs nende tööülesandeid käsitlevatele lennutegevuskäsiraamatu osadele.
- e) Lennutegevuskäsiraamatut (OM) ajakohastatakse. Kõiki töötajaid teavitatakse nende tööülesannetega seotud muudatustest.
- f) Igale meeskonnaliikmele antakse isiklik eksemplar tema tööülesandeid käsitlevast lennutegevuskäsiraamatu (OM) osast. Lennutegevuskäsiraamatu (OM) või selle asjaomaste osade omanikud vastutavad oma eksemplari ajakohastamise eest käitaja tehtavate muudatuste ja täiendustega.

g) Lennuettevõtja sertifikaadi omanikud peavad tegema järgmist:

- 1) punkti ORO.GEN.115 alapunkti b ja punkti ORO.GEN.130 alapunkti c kohaselt teatamiskohustusega hõlmatud muudatuste puhul saatma kavandatavad muudatused enne nende jõustumiskuupäeva pädevale asutusele ning
 - 2) punkti ORO.GEN.130 kohaselt eelnevat heakskiitu vajavate punktidega seotud protseduuride muutmise puhul saada enne muudatuste jõustumist asjakohase heakskiidu.
- h) Olenemata alapunktist g võib juhul, kui muudatusi või täiendusi on ohutuse huvides vaja teha viivitamata, kõnealused muudatused või täiendused viivitamata avaldada ja neid rakendada, tingimusel et nõutava heakskiidu saamiseks on taotlus esitatud.
- i) Käitaja teeb lennutegevuskäsiraamatusse kõik pädeva asutuse nõutud muudatused ja täiendused.
- j) Käitaja tagab kinnitatud dokumentidest ja nende muudatustest pärineva teabe korrektse esitamise lennutegevuskäsiraamatus (OM). See nõue ei takista käitajal lennutegevuskäsiraamatus (OM) rangemate andmete ja protseduuride kasutamist.
- k) Käitaja peab tagama, et kõik käitamisega seotud töötajad saavad aru keelest, milles on kirjutatud nende tööülesandeid ja kohustusi käsitlevad lennutegevuskäsiraamatu (OM) osad. Lennutegevuskäsiraamatu (OM) sisu esitatakse lihtsalt kasutatavas ja inimesteguri arvestavas vormis.

ORO.MLR.101. Lennutegevuskäsiraamat – struktuur

Lennutegevuskäsiraamatu (OM) põhistruktuur on järgmine:

- a) A osa: üldteave/põhiteave, sealhulgas kõik tüübiga mitteseotud käitamis põhimõtted, juhendid ja protseduurid;
- b) B osa: õhusõidukite käitamisega seotud küsimused, sealhulgas kõik tüübijuhendid ja -protseduurid, võttes arvesse käitaja kasutatavate tüüpide/klasse, variantide ja konkreetsete õhusõidukite vahelisi erinevusi;
- c) C osa: ärilise lennutranspordi lennud, sealhulgas marsruutide/rollide/piirkondade ning lennuväljade/tegevuskohtadega seotud juhendid ja teave;
- d) D osa: koolitus, sealhulgas kõikide tegevuse ohutuse tagamisega seotud töötajate koolitusjuhendid.

ORO.MLR.105. Minimaalvarustuse loetelu

- a) Kehtestatakse määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktis 8.a.3 sätestatud minimaalvarustuse loetelu (MEL), mille aluseks on vastav minimaalvarustuse üldloetelu (MMEL), mis on kindlaks määratud määruse (EÜ) nr 1702/2003 kohaselt kehtestatud andmetes.
- b) Minimaalvarustuse loetelu (MEL) ja selle muudatused peab kinnitama pädev asutus.
- c) Käitaja muudab minimaalvarustuse loetelu (MEL) kõikide minimaalvarustuse üldloetelu (MMEL) asjaomaste muudatuste korral nõuetekohase aja jooksul.
- d) Lisaks esemete loetelule peab minimaalvarustuse loetelu (MEL) sisaldama järgmist:
 - 1) sissejuhatust, sealhulgas suuniseid ja mõisteid minimaalvarustuse loetelu (MEL) kasutavatele lennumeeskondadele ja hooldustöötajatele;
 - 2) minimaalvarustuse loetelu (MEL) aluseks oleva minimaalvarustuse üldloetelu (MMEL) versiooni ja minimaalvarustuse loetelu (MEL) versiooni;
 - 3) minimaalvarustuse loetelu (MEL) reguleerimisala, ulatust ja eesmärki.
- e) Käitaja peab tegema järgmist:
 - 1) kehtestama käitamisvälbad iga minimaalvarustuse loetelus (MEL) nimetatud mittetoimiva instrumendi, varustusühiku ja funktsiooni parandamiseks. Minimaalvarustuse loetelu (MEL) käitamisvälbad ei tohi olla leebemad kui vastavad käitamisvälbad minimaalvarustuse üldloetelus (MMEL);
 - 2) kehtestama tulemusliku parandusmeetmete programmi;
 - 3) käitama õhusõidukit pärast miinimumvarustuse loetelus (MEL) märgitud käitamisvälba lõppemist üksnes juhul, kui:
 - i) viga on parandatud või
 - ii) käitamisvälba on alapunkti f kohaselt pikendatud.

- f) Kui pädev asutus selle heaks kiidab, võib käitaja kasutada B-, C- ja D-kategooria käitamisvälba ühekordse pikendamise menetlust, tingimusel et:
- 1) käitamisvälba pikendamine on õhusõidukitüübi minimaalvarustuse üldloetelu (MMEL) kohaselt lubatud;
 - 2) käitamisvälba pikendus ei kesta kauem kui minimaalvarustuse loetelus (MEL) märgitud käitamisvälp;
 - 3) käitamisvälba pikendamine ei ole minimaalvarustuse loetelu (MEL) elementide parandamisel tavapärane ning seda kasutatakse üksnes juhul, kui parandamine ei ole olnud võimalik käitajast sõltumatutel põhjustel;
 - 4) käitaja on kehtestanud pikenduste kontrollimisega seotud eriülesannete ja kohustuste kirjelduse;
 - 5) pädevat asutust teavitatakse kõikidest kohaldatava käitamisvälba pikendustest ning
 - 6) kehtestatud on kava paranduse võimalikult kiireks teostamiseks.
- g) Käitaja kehtestab minimaalvarustuse loetelus (MEL) osutatud käitamis- ja hooldusprotseduurid, võttes arvesse minimaalvarustuse üldloetelu (MMEL) osutatud käitamis- ja hooldusprotseduure. Need protseduurid peavad sisalduma käitaja käsiraamatutes või minimaalvarustuse loetelus (MEL).
- h) Käitaja muudab minimaalvarustuse loetelus (MEL) osutatud käitamis- ja hooldusprotseduure pärast iga muudatust minimaalvarustuse üldloetelus (MMEL) osutatud käitamis- ja hooldusprotseduurides.
- i) Kui minimaalvarustuse loetelus (MEL) ei ole märgitud teisiti, peab käitaja tegema järgmist:
- 1) järgima minimaalvarustuse loetelus (MEL) osutatud käitamisprotseduure juhul, kui ta kavatseb lennata või lendab loetelus sisalduva mittetoimiva elemendiga, ning
 - 2) järgima minimaalvarustuse loetelus (MEL) osutatud hooldusprotseduure juhul, kui ta kavatseb lennata või lendab loetelus sisalduva mittetoimiva elemendiga
- j) Kui pädev asutus on selle konkreetsel juhul heaks kiitnud, võib käitaja kasutada mittetoimivate mõõteriistade, seadmete või funktsioonidega õhusõidukit väljaspool minimaalvarustuse loetelu (MEL) piiranguid, kuid vastavalt minimaalvarustuse üldloetelu (MMEL) piirangutele, tingimusel et:
- 1) asjaomased mõõteriistad, varustusühikud või funktsioonid kuuluvad minimaalvarustuse üldloetelu (MMEL) reguleerimisalasse, mis on kindlaks määratud määruse (EÜ) nr 1702/2003 kohaselt kehtestatud andmetes;
 - 2) väljaspool minimaalvarustuse loetelu (MEL) piiranguid toimuva käitamise heakskiitmine ei ole tavapärane ning seda kasutatakse üksnes juhul, kui minimaalvarustuse loetelu (MEL) nõuete täitmine ei ole olnud võimalik käitajast sõltumatutel põhjustel;
 - 3) käitaja on kehtestanud nimetatud heakskiidu alusel õhusõiduki käitamise kontrollimisega seotud eriülesannete ja kohustuste kirjelduse ning
 - 4) käitaja on kehtestanud kava mittetoimivate mõõteriistade, varustusühikute või funktsioonide võimalikult kiireks parandamiseks või õhusõiduki minimaalvarustuse loetelu (MEL) piirangute kohase käitamise võimalikult kiireks taastamiseks.

ORO.MLR.110. Lennupäevik

Õhusõiduki, selle meeskonna ja kõikide lendude või lennuseeriade andmed talletatakse lennupäevikus või samaväärsel viisil.

ORO.MLR.115. Andmete säilitamine

- a) Punktis ORO.GEN.200 osutatud toimingutega seotud andmeid säilitatakse vähemalt viis aastat.
- b) Lennu ettevalmistamiseks ja teostamiseks kasutatud järgmist teavet ning sellega seotud aruandeid säilitatakse kolm kuud:
- 1) operatsiooniline lennuplaan, kui see on olemas;
 - 2) marsruuditeade/marsruuditeated lennutegevusega seotud töötajatele (NOTAM-teated) ning aeronavigatsiooniteabe teenuste (AIS) dokumendid, kui käitaja on neid muutnud;

- 3) massi ja balansseeringuga seotud dokumendid;
 - 4) erilasteatistid, sealhulgas ohtlikke kaupu käsitlevad kirjalikud teated õhusõiduki kaptenile;
 - 5) lennupäevik või samaväärne logi ning
 - 6) ettekanded kõikide lennul aset leidnud juhtumite üksikasjade või muude sündmuste kohta, mida õhusõiduki kapten peab vajalikuks ette kanda või registreerida.
- c) Personaliandmeid säilitatakse allpool märgitud tähtaegadeni:

Lennumeeskonna luba ja salongitöötaja tunnistus	Nii kaua kui lennumeeskonna või salongimeeskonna liige teostab oma loast või tunnistusest tulenevaid õigusi õhusõiduki käitaja juures
Meeskonnaliikmete koolitus, kontrollimine ja kvalifikatsioon	Kolm aastat
Meeskonnaliikme hiljutise lennukogemuse andmed	15 kuud
Meeskonnaliikme marsruudi ja lennuväljaga / ülesannete ja piirkonnaga seotud pädevusmärke, kui see on olemas	Kolm aastat
Ohtlike kaupade veo koolitus, kui see on läbitud	Kolm aastat
Koolitus- või kvalifikatsioonidokumendid muude töötajate kohta, kelle puhul koolitus on nõutav	Dokumendid kahe viimase koolituse kohta

- d) Käitaja peab tegema järgmist:

- 1) säilitama andmeid iga meeskonnaliikme koolituse, kontrollimise ja kvalifikatsiooni kohta vastavalt ORO-osale ning
 - 2) tegema need andmed asjaomase meeskonnaliikme taotluse korral talle kättesaadavaks.
- e) Käitaja säilitab lennu ettevalmistamiseks ja teostamiseks kasutatud teabe ning töötajate koolitusandmeid vastavalt alapunktis c sätestatud tähtaegadele ka pärast seda, kui konkreetse õhusõiduki käitamine või meeskonnaliikmega sõlmitud töösuhe on lõpetatud.
- f) Kui meeskonnaliige asub meeskonnaliikmena tööle teise käitaja juures, teeb käitaja meeskonnaliikme andmed uuele käitajale kättesaadavaks, kui alapunktis c sätestatud tähtajad ei ole möödunud.

SEC-ALAJAGU

TURVALISUS

ORO.SEC.100.A. Lennumeeskonna kabiini turvalisus

- a) Lennukis, mille lennumeeskonna kabiinil on uks, peab see uks olema lukustatav ning lisaks sellele peavad olema olemas vahendid, mille abil salongitöötajad saavad lennumeeskonda teavitada kahtlasest tegevusest või turvareeglite rikkumisest salongis.
- b) Kõikidel reisijate ärilise transpordiga tegelevatel reisilennukitel, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on üle 45 500 kg või mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle 60, peab olema sertifitseeritud kabiiniuks, mida saab lukustada ja lukust avada mõlema piloodi istmetelt ning mille konstruktsioon vastab kohaldatavatele lennukõlblikkustõuetele.
- c) Kõikidel lennukitel, kuhu on paigaldatud alapunkti b kohane lennumeeskonna kabiini uks:
 - 1) tuleb see uks sulgeda enne mootori käivitamist startimiseks ning hoida see lukus, kui julgestusprotseduurid või kapten seda nõuavad, kuni mootori väljalülitamiseni pärast maandumist, välja arvatud juhul, kui kooskõlas riigisese tsiviillennundusala julgestusprogrammiga peetakse vajalikuks lasta volitatud isikuid kabiini või sealt välja, ning
 - 2) peavad olema mõlema piloodi istmelt väljaspool lennumeeskonna kabiini oleva ala jälgimist võimaldavad seadmed, mis on piisavad selleks, et tuvastada lennumeeskonna kabiini siseneda soovivaid isikuid ning kahtlast käitumist või võimalikku ohtu.

ORO.SEC.100.H. Lennumeeskonna kabiini turvalisus

Reisijateveoks kasutatava kopteri lennumeeskonna kabiini uks peab olemasolu korral olema kabiini poolelt lukustatav, et takistada loata juurdepääsu.

FC-ALAJAGU

LENNUMEESKOND**ORO.FC.005. Reguleerimisala**

Käesoleva alajaoga kehtestatakse nõuded, mida ärilise lennutranspordiga tegelevad käitajad lennumeeskonna koolitamise, kogemuste ja kvalifikatsiooni puhul peavad järgima.

ORO.FC.100. Lennumeeskonna koosseis

- a) Lennumeeskonna koosseis ja lennumeeskonna liikmete arv kindlaksmääratud kohtadel ei tohi olla alla õhusõiduki lennukäsiraamatus või õhusõidukile kehtestatud käitamispirangutes ettenähtud miinimumi.
- b) Kui lennutegevuse liik seda nõuab, peavad lennumeeskonda kuuluma lisaliikmed ning lennumeeskonna liikmete arv ei või olla väiksem lennutegevuskäsiraamatus ettenähtust.
- c) Kõikidel meeskonnaliikmetel peavad olema komisjoni määruse (EL) nr 1178/2011 ⁽¹⁾ kohaselt välja antud või tunnustatud ning neile määratud ülesannete täitmiseks sobivad load ja pädevusmärked.
- d) Lennumeeskonna liikme ülesanded juhiste taga võib lennu ajal üle võtta mõni teine sobiva kvalifikatsiooniga meeskonnaliige.
- e) Vabakutselisena või osalise tööajaga töötavate lennumeeskonna liikmete teenuste kasutamisel peab käitaja kontrollima kõikide käesoleva alajaoga nõuete ja määruse (EL) nr 1178/2011 I lisa (FCL-osa) asjaomaste osade, sealhulgas hiljutise kogemuse nõuete täitmist, võttes arvesse kõiki lennumeeskonna liikme teis(t)ele käitaja(te)le osutatud teenuseid, et teha eelkõige kindlaks järgmine:

- 1) käitatud õhusõidukitüüpide või -variantide koguarv ning
- 2) kohaldatavad lennu- ja tööaja piirangud ning puhkeaja nõuded.

ORO.FC.105. Õhusõiduki kapteniks määramine

- a) Kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktiga 8.e määrab käitaja ühe lennumeeskonda kuuluva piloodi, kellel on määruse (EL) nr 1178/2011 I lisa (FCL-osa) kohane õhusõiduki kapteni kvalifikatsioon, täitma õhusõiduki kapteni ülesandeid.
- b) Käitaja määrab õhusõiduki kapteniks üksnes sellise lennumeeskonna liikme, kellel on:
 - 1) lennutegevuskäsiraamatus sätestatud miinimumkogemus;
 - 2) piisavad teadmised lennu toimumise marsruudi või piirkonna ning kasutatavate lennuväljade (sealhulgas varulenuväljade), rajatiste, seadmete ja protseduuride kohta;
 - 3) mitmepiloodilendude puhul läbitud käitaja korraldatav kaptenikursus, kui piloot edutatakse teisest piloodist õhusõiduki kapteniks.
- c) Õhusõiduki kapten, kellele võib delegeerida lennu juhtimise, peab olema läbinud esmase tutvumisõppe kasutatava marsruudi või piirkonna ning asjaomaste lennuväljade, rajatiste, seadmete ja protseduuride kohta. Marsruuti/piirkonda käsitlevate teadmiste säilitamiseks tuleb asjaomast marsruuti, piirkonda või lennuvälja kasutada vähemalt üks kord 12 kuu jooksul.
- d) Alapunkti c ei kohaldata ärilises lennutegevuses päevaste visuaallennureeglite (VFR) järgi toimuvate lendude suhtes B-suutlikkusklassi lennukitega.

⁽¹⁾ ELT L 311, 25.11.2011, lk 1.

ORO.FC.110. Pardainsener

Kui lennukisse on projekteeritud eraldi pardainseneri töökoht, peab lennumeeskonnas olema üks meeskonnaliige, kellel on vastav kehtivate riigisest eeskirjade kohane kvalifikatsioon.

ORO.FC.115. Meeskonnatöö korraldamise (CRM) koolitus

- a) Enne lennutegevuses osalemist peab lennumeeskonna liige olema läbinud oma lennutegevuskäsiraamatu kohasele rollile vastava meeskonnatöö korraldamise (CRM) koolituse.
- b) Meeskonnatöö korraldamise (CRM) koolituse teemad lisatakse õhusõidukitüübi- või õhusõidukiklassi koolitusse, jätkuõppesse ning kaptenikoolitusse.

ORO.FC.120. Käitaja ümberõpe

- a) Lennukite või kopterite lennutegevuse puhul peab lennumeeskonna liige enne järelevalveta liinilendudele lubamist läbima käitaja korraldatava ümberõpekursuse, kui:
 - 1) ta hakkab lendama õhusõidukiga, mille jaoks on vaja uut tüübi- või klassipädevusmärget;
 - 2) ta asub käitaja juures tööle.
- b) Käitaja ümberõpe peab hõlmama õhusõiduki pardaseadmete koolitust vastavalt lennumeeskonna liikmete rollidele.

ORO.FC.125. Erinevus- ja tutvumisõpe

- a) Lennumeeskonna liikmed läbivad erinevus- või tutvumisõppe, kui seda nõuab määruse (EL) nr 1178/2011 I lisa (FCL-osa) ning kui seadmete või protseduuride muutmine nõuab lisateadmisi kasutatavate tüüpide või variantide kohta.
- b) Lennutegevuskäsiraamatus sätestatakse, millal on nimetatud erinevus- või tutvumisõpe nõutav.

ORO.FC.130. Jätkuõpe ja kontroll

- a) Iga lennumeeskonna liige peab igal aastal läbima lennu- ja maapealse tegevuse jätkuõppe kasutatava õhusõidukitüübi või -variandi osas, sealhulgas kõikide pardal olevate ohutusvahendite ja avariivarustuse paigutuse ja kasutamise osas.
- b) Kõikide lennumeeskonna liikmete puhul kontrollitakse regulaarselt tava-, ebahariliku ja hädaolukorra protseduuride tundmist.

ORO.FC.135. Piloodi kvalifikatsioon töötamiseks mõlemal piloodikohal

Sellised lennumeeskonna liikmed, keda võidakse määrata täitma tööülesandeid ükskõik kummal piloodikohal, peavad läbima asjakohase koolituse ja kontrolli vastavalt lennutegevuskäsiraamatule.

ORO.FC.140. Lendamine rohkem kui ühe tüübi või variandiga

- a) Sellised lennumeeskonna liikmed, kes lendavad rohkem kui ühe õhusõidukitüübi või -variandiga, peavad vastama käesoleva alajaos nõuetele iga tüübi ja variandi lõikes, välja arvatud juhul, kui asjaomaste tüüpide või variantide puhul on ette nähtud koolituse, kontrolli ja hiljutise lennukogemuse nõuete arvestamine vastavalt määruse (EÜ) nr 1702/2003 kohaselt kehtestatud andmetele.
- b) Asjakohased protseduurid ja/või käitamispirangud lendamiseks enam kui ühe tüübi või variandiga määratakse kindlaks lennutegevuskäsiraamatus.

ORO.FC.145. Koolitamine

- a) Kõik käesoleva alajaosa ette nähtud koolitused viiakse läbi:
 - 1) vastavalt käitaja lennutegevuskäsiraamatus ette nähtud koolitusprogrammidele ja -kavadele;
 - 2) nõuetekohase kvalifikatsiooniga töötajate poolt. Töötajad, kes viivad läbi lennutreeninguid, lennutreeningseadmetega seotud koolitusi ning asjaomaseid kontrolle, peavad omama määruse (EL) nr 1178/2011 I lisa (FCL-osa) kohast kvalifikatsiooni.

- b) Käitaja kehtestatud koolitusprogrammid ja -kavad peavad hõlmama asjaomase tüübi kohustuslikke elemente, mis on kindlaks määratud määruse (EÜ) nr 1702/2003 kohaselt kehtestatud andmetes.
- c) Koolitus- ja kontrolliprogrammid, sealhulgas koolituskavad ja konkreetsete lennutreeningseadmete (FSTDde) kasutamise peab heaks kiitma pädev asutus.
- d) Lennutreeningseade (FSTD) peab võimalikult täpselt kujutama käitaja kasutatavat õhusõidukit. Lennutreeningseadme (FSTD) ja õhusõiduki erinevusi kirjeldatakse ja käsitletakse vastavalt vajadusele tutvustuse või koolituse raames.
- e) Käitaja peab kehtestama süsteemi lennutreeningseadme (FSTD) muudatuste nõuetekohaseks järelevalveks ning tagama, et muudatused ei mõjutaks koolitusprogrammide nõuetekohasust.

ORO.FC.200. Lennumeeskonna koosseis

- a) Lennumeeskonnas ei tohi olla rohkem kui üks kogemusteta meeskonnaliige.
- b) Õhusõiduki kapten võib delegerida lennu juhtimise teisele määruse (EL) nr 1178/2011 I lisa (FCL-osa) kohase kvalifikatsiooniga piloodile, kui on täidetud punkti ORO.FC.105 alapunkti b alapunktide 1 ja 2 ning alapunkti c nõuded.
- c) Erinõuded instrumentaallennureglite (IFR) järgi või öösel toimuvatele lennukilendudele.
 - 1) Kõikidel turbopropellerlennukitel, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksa, ning kõikidel turboreaktiivlennukitel peab lennumeeskond koosnema vähemalt kahest piloodist.
 - 2) Alapunkti c alapunktis 1 nimetatata lennukite käitamise korral peab lennumeeskond koosnema vähemalt kahest piloodist, välja arvatud juhul, kui on täidetud punkti ORO.FC.202 nõuded ning lennukit võib käitada ainupiloot.
- d) Erinõuded kopterilendudele.
 - 1) Kõigi lendude puhul kopteritega, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle 19, ning IFR-lendude puhul kopteritega, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksa, peavad olema täidetud järgmised tingimused:
 - i) lennumeeskond peab koosnema vähemalt kahest piloodist ning
 - ii) õhusõiduki kaptenil peab olema määruse (EL) nr 1178/2011 I lisa (FCL-osa) kohaselt välja antud liinikopteri-piloodi luba (ATPL(H)) koos instrumentaallennupädevusmärkega.
 - 2) Alapunkti d alapunkti 1 alla mittekuuluvatel lendudel võib instrumentaallennureglite (IFR) järgi või öösel lennata ainupiloot, kui punkti ORO.FC.202 nõuded on täidetud.

ORO.FC.A.201. Lennumeeskonna liikmete asendamine lennu ajal

- a) Õhusõiduki kapten võib lennu juhtimise delegerida:
 - 1) teisele õhusõiduki kapteni kvalifikatsiooni omanikule või
 - 2) lennutasandist (FL) 200 kõrgemal toimuvate lendude puhul piloodile, kellel on järgmine miinimumkvalifikatsioon:
 - i) liinipiloodi luba (ATPL);
 - ii) ta on läbinud punkti ORO.FC.220 kohase ümberõppe ja kontrolli, sealhulgas tüübipädevuskoolituse;
 - iii) ta on läbinud täies mahus punktide ORO.FC.230 ja ORO.FC.240 kohase jätkuõppe ja kontrolli;
 - iv) tal on punkti ORO.FC.105 kohane marsruudi/piirkonna ja lennuväljade pädevusmärke.
- b) Teist pilooti võib asendada:
 - 1) teine sobiva kvalifikatsiooniga piloot;
 - 2) lennutasandist (FL) 200 kõrgemal toimuvate lendude puhul teise piloodi vahetuspiloot, kellel on järgmine miinimumkvalifikatsioon:
 - i) kehtiv ametipiloodi luba (CPL) koos instrumentaallennupädevusega;

- ii) ta on läbinud punkti ORO.FC.220 kohase ümberõppe ja kontrolli, sealhulgas tüübipädevuskoolituse, välja arvatud stardi- ja maandumiskoolitus;
 - iii) ta on läbinud punkti ORO.FC.230 kohase jätkuõppe ja kontrolli, välja arvatud stardi- ja maandumiskoolitus.
- c) Pardainseneri võib lennu ajal asendada lennumeeskonna liige, kellel on kehtivate riigisest eeskirjade kohane sobiv kvalifikatsioon.

ORO.FC.202. Instrumentaallennureglite (IFR) järgi või öösel toimuvad ühe piloodiga lennud

Instrumentaallennureglite (IFR) järgi või öösel toimuva lennu puhul ühest piloodist koosneva minimaalse lennumeeskonnaga vastavalt punkti ORO.FC.200 alapunkti c alapunktile 2 ja alapunkti d alapunktile 2 peavad olema täidetud järgmised nõuded:

- a) käitaja peab lennutegevuskäsiraamatule lisama piloodi ümber- ja jätkuõppeprogrammi, mis hõlmab ühe piloodiga lendude suhtes kohaldatavaid lisanõudeid. Piloot peab olema läbinud käitaja protseduuride koolituse eelkõige järgmistes valdkondades:
 - 1) mootorite juhtimine ja käitamine hädaolukordades;
 - 2) tava-, ebahariliku ja hädaolukorra kontroll-lehe kasutamine;
 - 3) lennujuhtimisside;
 - 4) väljumis- ja lähenemisprotseduurid;
 - 5) vajaduse korral autopiloodi kasutamine;
 - 6) lihtsustatud lennudokumentide kasutamine;
 - 7) ühe piloodiga meeskonna töö korraldamine.
- b) Punkti ORO.FC.230 kohased jätkuõppekontrollid tuleb ühest piloodist koosneval lennumeeskonnal teha vastava õhusõidukitüübi või -klassiga tingimustes, mis on samalaadsed lennu läbiviimise tingimustega.
- c) Instrumentaallennureglite (IFR) järgi toimuvate lennukilendude puhul peab piloot vastama järgmistele nõuetele:
 - 1) tal peab olema vähemalt 50 tundi IFR-lendude kogemust vastava lennukitüübi või -klassiga, sealhulgas 10 tundi õhusõiduki kaptenina, ning
 - 2) ta peab olema eelnenud 90 päeva jooksul vastava lennukitüübi või -klassiga sooritanud:
 - i) viis IFR-lendu, sealhulgas kolm instrumentaallähenemist ainupiloodi rollis, või
 - ii) IFR-instrumentaallähenemise kontrolli.
- d) Öiste lennukilendude puhul peab piloot vastama järgmistele nõuetele:
 - 1) tal peab olema vähemalt 15 tundi öölennukogemust, mis võib moodustada osa alapunkti c alapunktis 1 sätestatud 50 IFR-lennutunnist, ning
 - 2) ta peab olema eelnenud 90 päeva jooksul vastava lennukitüübi või -klassiga sooritanud:
 - i) kolm öist starti ja maandumist ainupiloodi rollis või
 - ii) öise startimise ja maandumise kontrolli.
- e) Instrumentaallennureglite järgi toimuvate kopterilendude puhul peab piloot vastama järgmistele nõuetele:
 - 1) tal peab olema kokku 25 tundi IFR-lendude kogemust vastavas käitamiskeskonnas ning
 - 2) 25 tundi lennukogemust konkreetse ühe piloodiga IFR-lendudeks sertifitseeritud kopteritüübi ainupiloodina, millest 10 tundi võib olla lennatud järelevalve all, sealhulgas viis arvestuslikku IFR marsruutlendu liinilennul järelevalve all, kasutades ainupiloodi protseduure, ning

3) ta peab olema eelnenu 90 päeva jooksul sooritanud:

- i) viis IFR-lendu ainupiloodina, sealhulgas kolm instrumentaallähenemist vastavalt sertifitseeritud kopteriga, või
- ii) IFR-instrumentaallähenemise kontrolli ainupiloodina vastava kopteritüübiga, lennuelementide imitaatoril (FTD) või lennu täisimitaatoril (FFS).

ORO.FC.205. Kaptenikursus

a) Lennuki- ja kopterilendude kaptenikursus peab sisaldama vähemalt järgmisi elemente:

- 1) treening lennutreeningseadmel (FSTD), sealhulgas marsruutlennutreening (LOFT) ja/või lennutreening;
- 2) käitaja korraldatav lennuoskuse tasemekontroll kapteni ülesannetes;
- 3) kapteni kohustuste koolitus;
- 4) liinikoolitus kaptenistazöörina, mis hõlmab vähemalt:
 - i) 10 vahemaandumiseta lendu lennukite puhul ja
 - ii) 10 tundi, sealhulgas vähemalt 10 vahemaandumiseta lendu kopterite puhul;
- 5) kaptenite jaoks ette nähtud liinilennukontrolli sooritamine ning piisavate teadmiste tõendamine seoses lennu toimimise marsruudi või piirkonna ning kasutatavate lennuväljadega, mis muu hulgas hõlmab ka teadmisi varulennuväljade, rajatiste, seadmete ja protseduuride kohta, ning
- 6) meeskonnatöö korraldamise koolitus.

ORO.FC.215. Käitaja korraldatav meeskonnatöö korraldamise (CRM) algkoolitus

- a) Enne järelevalveta liinilendude alustamist läbib lennumeeskonna liige käitaja korraldatava meeskonnatöö korraldamise (CRM) algkoolituskursuse.
- b) Meeskonnatöö korraldamise (CRM) algkoolituse viib läbi vähemalt üks meeskonnatöö korraldamise (CRM) koolitaja, keda võivad spetsiifiliste valdkondade käsitlemisel abistada eksperdid.
- c) Kui lennumeeskonna liige ei ole varem liinipiloodi loa (ATPL) tasandil inimtegurite valdkonna teooriaõpet saanud, peab ta enne meeskonnatöö korraldamise (CRM) algkoolitust või sellega samaaegselt läbima käitaja korraldatava teooriakursuse, mis põhineb määruse (EL) nr 1178/2011 I lisa (FCL-osa) kohasel inimvõimeid ja nende piire käsitleval õppekaval, mis on ette nähtud liinipiloodiloo (ATPL) taotlejatele.

ORO.FC.220. Käitaja korraldatav ümberõpe ja kontroll

- a) Meeskonnatöö korraldamise (CRM) koolitus integreeritakse käitaja ümberõppekursusega.
- b) Pärast käitaja korraldatava ümberõppekursuse algust ei määrata lennumeeskonna liiget lendudele teise õhusõidukitüübi või -klassiga enne, kui nimetatud kursus on läbitud või lõpetatud. Üksnes B-suutlikkusklassi lennukeid käitavaid meeskonnaliikmeid võib ümberõppekursuse ajal määrata teiste B-suutlikkusklassi lennukitega käitatavatele lendudele, kui see on vajalik lennutegevuse jätkamiseks.
- c) Lennumeeskonna liikmele vajaliku ümberõppekursuse maht määratakse kindlaks vastavalt lennutegevuskäsiraamatus sätestatud kvalifikatsiooni- ja kogemusestandarditele, võttes arvesse tema eelnevat koolitust ja kogemusi.
- d) Lennumeeskonna liige peab läbima:
 - 1) enne järelevalve all toimuvate liinilendude (LIFUS) alustamist käitaja korraldatava tasemekontrolli ning avariivarustuse ja ohutusvahendite koolituse ning kontrolli ja
 - 2) järelevalve all toimuvate liinilendude lõpetamisel liinilennukontrolli. B-suutlikkusklassi lennukite puhul võib järelevalve all toimuvad liinilennud (LIFUS) sooritada ükskõik millise sama klassi lennukiga.

e) Lennukipiloodid, kes on saanud tüübipädevusmärke lennusimulaatoril toimuva koolituse (ZFTT) alusel, peavad tegema järgmist:

- 1) alustama järelevalve all toimuvaid liinilende hiljemalt 21 päeva pärast lennueksamit või käitaja korraldatud asjaomast koolitust. Koolituse sisu peab olema kirjeldatud lennutegevuskäsiraamatus;
- 2) sooritama 21 päeva jooksul pärast lennueksamit lennutreeningseadmel (FSTD) kuus starti ja maandumist teise piloodi kohal istuva lennukite tüübipädevusinstruktori (TRI(A)) järelevalve all. Startide ja maandumiste arvu võib vähendada, kui määruse (EÜ) nr 1702/2003 kohaselt kehtestatud andmetes on kindlaks määratud varasema kogemuse või kvalifikatsiooni arvestamine. Kui nimetatud stardid ja maandumised ei ole 21 päeva jooksul sooritatud, peab käitaja korraldama täienduskoolituse. Selle koolituse sisu peab olema kirjeldatud lennutegevuskäsiraamatus;
- 3) sooritama esimesed neli starti ja maandumist lennukiga järelevalve all toimuvatel liinilendudel (LIFUS), piloodikohal istuva lennukite tüübipädevuse lennuõpetaja (TRI(A)) järelevalve all. Startide ja maandumiste arvu võib vähendada, kui määruse (EÜ) nr 1702/2003 kohaselt kehtestatud andmetes on kindlaks määratud varasema kogemuse või kvalifikatsiooni arvestamine.

ORO.FC.230. Jätkuõpe ja kontroll

a) Iga lennumeeskonna liige peab läbima käitatavat õhusõidukitüüpi või -varianti käsitleva jätkuõppe ja kontrolli.

b) *Käitaja korraldatav lennuoskuse tasemekontroll*

- 1) Kõik lennumeeskonna liikmed peavad läbima tavalise lennumeeskonna koosseisus käitaja korraldatava lennuoskuse tasemekontrolli, et tõendada tava-, ebahariliku ja hädaolukorra protseduuride tundmist.
- 2) Kui lennumeeskonna liige hakkab käitama IFR-lende, tuleb käitaja korraldatav lennuoskuse tasemekontroll vajaduse korral läbi viia väliste visuaalsete viideteta.
- 3) Käitaja korraldatava lennuoskuse tasemekontrolli tulemused kehtivad kuus kalendrikuud. Päevastel VFR-lendudel B-suutlikkusklassi lennukitega kuni kaheksa järjestikust kuud vältavate hooegade kaupa piisab ühest käitaja korraldatavast lennuoskuse tasemekontrollist. Lennumeeskonna tasemekontroll korraldatakse enne lennutegevuse alustamist ärilises lennutranspordis.
- 4) Lennumeeskonna liige, kes osaleb päevastel lendudel visuaalsete märkide järgi navigeeritavatel marsruutidel sellise kopteriga, mis ei kuulu keerukate mootoriga kopterite hulka, võib käitaja korraldatava lennuoskuse tasemekontrolli läbida vaid ühega asjaomastest kopteritüüpidest. Käitaja korraldatav lennuoskuse tasemekontroll tuleb iga kord sooritada selle tüübiga, millega sooritatud tasemekontrollist on möödunud kõige rohkem aega. Asjaomased kopteritüübid, mida võib käitaja korraldatavaks lennuoskuse tasemekontrolliks grupeerida, peavad olema märgitud lennutegevuskäsiraamatus.
- 5) Olenemata punkti ORO.FC.145 alapunkti a alapunktist 2 võib päevastel lendudel visuaalsete märkide järgi navigeeritavatel marsruutidel selliste kopterite puhul, mis ei kuulu keerukate mootoriga kopterite hulka, ning B-suutlikkusklassi lennukite puhul teostatava kontrolli läbi viia käitaja määratud sobiva kvalifikatsiooniga kapten, kes on läbinud meeskonnatöö korraldamise (CRM) põhimõtteid ning meeskonnatöö korraldamise (CRM) oskuste hindamist käsitleva koolituse. Käitaja teavitab pädevat asutust määratud isikutest.

c) *Liinilennukontroll*

- 1) Kõik lennumeeskonna liikmed läbivad õhusõidukil liinilennukontrolli, et tõendada oma oskusi lennutegevusraamatus kirjeldatud tavalistel liinilendudel. Liinilennukontrolli tulemused kehtivad 12 kalendrikuud.
- 2) Olenemata punkti ORO.FC.145 alapunkti a alapunktist 2 võib liinilennukontrolli läbi viia käitaja määratud sobiva kvalifikatsiooniga kapten, kes on läbinud meeskonnatöö korraldamise (CRM) põhimõtteid ning meeskonnatöö korraldamise (CRM) oskuste hindamist käsitleva koolituse.

d) *Avariivarustuse ja ohutusvahendite koolitus ja kontroll*

Kõik lennumeeskonna liikmed läbivad pardal oleva avariivarustuse ja ohutusvahendite paigutust ja kasutamist käsitleva koolituse ja kontrolli. Avariivarustuse ja ohutusvahendite kontrolli tulemused kehtivad 12 kalendrikuud.

e) *Meeskonnatöö korraldamise (CRM) koolitus*

- 1) Kõikidesse asjakohastesse jätkuõppe etappidesse lisatakse meeskonnatöö korraldamise koolitusega seotud teemad.
- 2) Kõik lennumeeskonna liikmed peavad läbima spetsiaalse meeskonnatöö korraldamise (CRM) moodulkoolituse. Kõik meeskonnatöö korraldamise (CRM) koolituse olulisemad teemad tuleb läbi võtta moodulkoolituskursustel, mis läbitakse võimalikult võrdsete vahemikega iga kolme aasta jooksul.

- f) Kõik lennumeeskonna liikmed peavad vähemalt üks kord iga 12 kuu jooksul läbima maaapealse koolituse ja lennukoolituse lennutreeningseadme (FSTD) või õhusõidukiga või nende kombinatsioonis.
- g) Alapunkti b alapunktis 3, alapunktis c ja alapunktis d nimetatud kehtivusaegu arvestatakse alates kontrolli läbimise kuu lõpust.
- h) Kui eespool ette nähtud koolitus või kontroll läbitakse kehtivusaja viimase kolme kuu jooksul, arvestatakse uut kehtivusaega alates algsest lõpptähtpäevast.

ORO.FC.235. Piloodi kvalifikatsioon töötamiseks mõlemal piloodikohal

- a) Kaptenid, kelle tööülesanded nõuavad töötamist mõlemal piloodikohal ning teise piloodi ülesannete täitmist, ning koolitus- või kontrolliülesandeid täitvad kaptenid peavad läbima lisakoolituse ja kontrolli vastavalt lennutegevuskäsiraamatu sätetele. Kontrolli võib läbi viia koos punkti ORO.FC.230 alapunktis b sätestatud ning käitaja korraldatava lennuoskuse tasemekontrolliga.
- b) Lisakoolitus ja kontroll peab hõlmama vähemalt järgmist:
 - 1) mootoririke stardi ajal;
 - 2) lähenemine ja kordusringile minek ühe mittetöötava mootoriga ning
 - 3) maandumine ühe mittetöötava mootoriga.
- c) Kopterikaptenid peavad lisaks sooritama lennuoskuse tasemekontrolli nii vasak- kui ka parempoolsel istmel kahe eraldi tasemekontrolli raames; tüübipädevuse lennuoskuse tasemekontrolli ja käitaja lennuoskuse tasemekontrolli ühendamise korral sooritab õhusõiduki kapten oma koolituse või kontrolli istmel, mida ta tavaliselt kasutab.
- d) Kui mittetöötava mootoriga manöövreid harjutatakse õhusõidukiga, tuleb mootoririket jälgendada.
- e) Teise piloodi istmel töötamiseks peavad olema sooritatud ja kehtivad ka kontrollid, mida punkti ORO.FC.230 kohaselt nõutakse töötamiseks kapteni istmel.
- f) Õhusõiduki kaptenit asendav piloot peab olema punkti ORO.FC.230 alapunktis b sätestatud käitaja korraldatava lennuoskuse tasemekontrolli ajal näidanud nende harjutuste ja protseduuride sooritamist, mis tavaliselt asenduspiloodi kohustuste hulka ei kuulu. Juhul, kui vasak- ja parempoolsel istmel töötamise vahel ei ole olulisi erinevusi, võib harjutusi sooritada ükskõik kummal istmel.
- g) Kapteni istmel tegutsev piloot, kes ei ole õhusõiduki kapten, peab käitaja korraldatava lennuoskuse tasemekontrolli käigus näitama selliste punkti ORO.FC.230 alapunktis b sätestatud harjutuste ja protseduuride sooritamist, mis kuuluvad jälgiva piloodina tegutseva kapteni kohustuste hulka. Kui vasak- ja parempoolsel istmel töötamise vahel ei ole olulisi erinevusi, võib harjutusi sooritada ükskõik kummal istmel.

ORO.FC.240. Lendamine rohkem kui ühel tüübil või variandil

- a) Lennutegevuskäsiraamatus sätestatud ja pädeva asutuse kinnitatud protseduurid või käitamispäringud lendamiseks rohkem kui ühel tüübil või variandil hõlmavad järgmist:
 - 1) lennumeeskonna liikmete minimaalse kogemuse suurust;
 - 2) minimaalse lennukogemuse nõuete täitmist ühel tüübil või variandil enne uue tüübi või variandiga seotud koolituse ja lendude alustamist;
 - 3) korda, mille alusel ühe tüübi või variandiga lendamise kvalifikatsiooni omavale lennumeeskonnale antakse pärast vastava koolituse läbimist kvalifikatsioon teisel tüübil või variandil lendamiseks, ning
 - 4) kõiki iga tüübi ja variandi suhtes kehtivaid hiljutise lennukogemuse nõudeid.
- b) Kui lennumeeskonna liige lendab nii kopterite kui ka lennukitega, lubatakse asjaomasel lennumeeskonna liikmel lennata üksnes ühe lennuki- ja ühe kopteritüübiga.
- c) Alapunkti a ei kohaldata selliste B-suutlikkusklassi lennuki lendude suhtes, mis toimuvad ühe piloodiga lennukiklassi kuuluvatel kolbmootoriga lennukitel päevasel ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi. Alapunkti b ei kohaldata B-suutlikkusklassi lennuki lendude suhtes, kui need toimuvad ühe piloodiga lennukiklassi kuuluvatel kolbmootoriga lennukitel.

ORO.FC.A.245. Alternatiivne koolitus- ja kvalifikatsiooniprogramm

a) Nõuetekohase kogemusega lennukikäitaja võib pädeva asutuse kinnitatud alternatiivse koolitus- ja kvalifikatsiooniprogrammiga (ATQP) asendada ühe või mitu järgmist lennumeeskonna koolitus- ja kontrollinõuet:

1) punkti SPA.LVO.120 kohased nõuded lennumeeskonna koolituse ja kvalifikatsiooni kohta;

2) ümberõpe ja kontroll;

3) erinevus- ja tutvumisõpe;

4) kaptenikursus;

5) jätkuõpe ja kontroll ning

6) lendamine rohkem kui ühel tüübil või variandil.

b) Alternatiivne koolitus- ja kvalifikatsiooniprogramm (ATQP) peab hõlmama koolitust ja kontrolli, millega saavutatakse ja säilitatakse vähemalt sama lennuoskuse tase kui punktide ORO.FC.220 ja ORO.FC.230 sätete täitmisel. Enne alternatiivse koolitus- ja kvalifikatsiooniprogrammi (ATQP) kinnitamist pädeva asutuse poolt tuleb tõendada lennumeeskonna koolituse ja kvalifikatsiooni taset.

c) Alternatiivse koolitus- ja kvalifikatsiooniprogrammi (ATQP) kinnitamist taotlev käitaja peab pädevale asutusele esitama rakenduskava koos lennumeeskonna koolituse ja kvalifikatsiooni kavandatava taseme kirjeldusega.

d) Lisaks määruse (EL) nr 1178/2011 I lisa (FCL-osa) punktide ORO.FC.230 ja FCL.060 kohaselt nõutavatele kontrollidele peab iga lennumeeskonna liige läbima lennutreeningseadmel (FSTD) toimuva liinilennukontrolli (LOE). Liinilennukontrolli (LOE) tulemused kehtivad 12 kalendrikuud. Kehtivusaega arvestatakse alates kontrolli läbimise kuu lõpust. Kui liinilennukontroll (LOE) läbitakse kehtivusaja viimase kolme kuu jooksul, arvestatakse uut kehtivusaega alates algsest lõpptähtpäevast.

e) Pärast kaheaastast tegutsemist kinnitatud alternatiivse koolitus- ja kvalifikatsiooniprogrammi (ATQP) alusel võib käitaja pädeva asutuse heakskiidul pikendada punkti ORO.FC.230 kohaste kontrollide kehtivusaegu järgmiselt:

1) käitaja lennuoskuse tasemekontrolli 12 kalendrikuuni. Kehtivusaega arvestatakse alates kontrolli läbimise kuu lõpust. Kui kontroll läbitakse kehtivusaja viimase kolme kuu jooksul, arvestatakse uut kehtivusaega alates algsest lõpptähtpäevast;

2) liinilennukontrolli 24 kalendrikuuni. Kehtivusaega arvestatakse alates kontrolli läbimise kuu lõpust. Kui kontroll läbitakse kehtivusaja viimase kuue kuu jooksul, arvestatakse uut kehtivusaega alates algsest lõpptähtpäevast;

3) avariivarustuse ja ohutusvahendite kontrolli 24 kalendrikuuni. Kehtivusaega arvestatakse alates kontrolli läbimise kuu lõpust. Kui kontroll läbitakse kehtivusaja viimase kuue kuu jooksul, arvestatakse uut kehtivusaega alates algsest lõpptähtpäevast.

ORO.FC.A.250. Lennuki ametipiloodi luba (CPL(A)) omavad kaptenid

a) Lennuki ametipiloodi loa (CPL(A)) omanik võib ärilises lennutranspordis ühe piloodiga lennuki kaptenina tegutseda järgmistel juhtudel:

1) reisijateveo lendudel visuaallennureeglite (VFR) järgi lähtelennuväljast kaugemal kui 50 meremiili (90 km) üksnes juhul, kui tal on kogutud vähemalt 500 tundi lennuaega lennukitel või ta omab kehtivat instrumentaallennupädevusmärke, või

2) mitme mootoriga lennukitüübi lendudel instrumentaallennureeglite (IFR) järgi üksnes juhul, kui tal on kogutud vähemalt 700 tundi lennuaega lennukitel, sealhulgas 400 tundi õhusõiduki kaptenina. Nimetatud lennuag peab sisaldama 100 tundi IFR-lende ja 40 tundi lende mitme mootoriga õhusõidukitüüpidel. 400 lennutundi õhusõiduki kaptenina võib asendada teise piloodina lennatud tundidega nii, et kaks teise piloodi lennutundi võrdub ühe kaptenina lennatud tunniga, tingimusel et lend toimus lennutegevuskäsiraamatus ette nähtud mitme piloodiga meeskonna süsteemi alusel.

b) Alapunkti a alapunkti 1 ei kohaldata B-suutlikkusklassi lennukite päevaste VFR-lendude suhtes.

ORO.FC.H.250. Kopteri ametipiloodi luba (CPL(H)) omavad kaptenid

a) Kopteri ametipiloodi loa (CPL(H)) omanik võib ärilises lennutranspordis ühe piloodiga kopteri kaptenina tegutseda järgmistel juhtudel:

1) instrumentaallennureeglite (IFR) järgi toimuvatel lendudel üksnes juhul, kui tal on kogutud vähemalt 700 tundi üldlennuaega kopteritel, sealhulgas 300 tundi kaptenina. Neist tundidest 100 peab olema kogutud IFR-lendudelt. 300 lennutundi kaptenina võib asendada teise piloodina lennatud tundidega nii, et kaks teise piloodi lennutundi võrdub ühe kaptenina lennatud tunniga, tingimusel et lend toimus lennutegevuskäsiraamatus ette nähtud mitme piloodiga meeskonna süsteemi alusel;

2) öistel lendudel visuaallennuilma (VMC) tingimustes üksnes juhul, kui tal on:

i) kehtiv instrumentaallennupädevusmärke või

ii) kogutud 300 tundi lennuaega kopteritel, sealhulgas 100 tundi õhusõiduki kaptenina ja 10 tundi piloodina öistel lendudel.

CC-ALAJAGU

SALONGIPERSONAL**ORO.CC.005. Reguleerimisala**

Käesoleva alajaoga kehtestatakse nõuded, mida käitajad peavad järgima salongipersonaliga õhusõiduki käitamisel.

1. JAOTIS**Üldnõuded****ORO.CC.100. Salongipersonali suurus ja koosseis**

a) Salongipersonali suurus ja koosseis määratakse kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktiga 7.a, võttes arvesse käitamisega seotud tegureid või asjaolusid konkreetsel lennul. Kui õhusõiduki suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle 19 ja pardal on vähemalt üks reisija, tuleb lennule määrata vähemalt üks salongimeeskonna liige.

b) Alapunkti a nõuete täitmiseks peab salongitöötajate miinimumarv olema suurem järgmistest:

1) kohaldatavate sertifitseerimistingimuste kohase sertifitseerimismenetluse käigus kindlaks määratud salongimeeskonna liikmete arv, mida käitaja asjaomase õhusõiduki salongi reisijakohtade puhul kasutab, või

2) kui alapunktis 1 sätestatud salongitöötajate arv ei ole kindlaks määratud, siis salongitöötajate arv, mis on suurima lubatud reisijakohtade arvu jaoks kindlaks määratud õhusõiduki sertifitseerimismenetluse raames ja mida vähendatakse käitaja poolt kasutatava salongitöötajate arvu puhul ühe võrra iga 50 reisijakoha kohta, mis jääb alla suurimat lubatud reisijakohtade arvu, või

3) üks salongimeeskonna liige iga õhusõidukis samale tasandile paigutatud 50 reisijakoha või 50 reisijakoha osa kohta.

c) Rohkem kui ühe salongimeeskonna liikmega lendudel määrab käitaja ühe salongitöötaja vastutavaks õhusõiduki kapteni ees.

ORO.CC.110. Töölemääramise tingimused

a) Õhusõidukisse võib tööle määrata salongimeeskonna liikmed, kes vastavad järgmistele nõuetele:

1) nad on vähemalt 18-aastased;

2) nad on määruse (EL) nr 1178/2011 IV lisa (MED-osa) kehtivate nõuete kohaselt hinnatud füüsiliselt ja vaimselt sobivaks täitma ohutult oma ülesandeid ja kohustusi ning

3) nad on edukalt läbinud kõik käesoleva alajaoga ette nähtud koolitused ja kontrollid ning on pädevad täitma neile määratud ülesandeid lennutegevuskäsiraamatus sätestatud protseduuride kohaselt.

- b) Enne vabakutselisena või osalise tööajaga töötavate salongimeeskonna liikmete töölemääramist peab käitaja kontrollima kõikide käesoleva alajao nõuete täitmist, võttes arvesse kõiki salongitöötaja teis(t)ele käitaja(te)le osutatud teenuseid, et teha eelkõige kindlaks järgmine:

- 1) käitatud õhusõidukitüüpide ja -variantide koguarv ning
- 2) kohaldatavad lennu- ja tööaja piirangud ning puhkeaja nõuded.

- c) Reisijatele tuleb anda selget ja arusaadavat teavet tööülesandeid täitvate salongimeeskonna liikmete kohta ning nende rolli kohta reisijate ja lennu ohutuse tagamisel.

ORO.CC.115. Koolituskursuste ja nendega seotud kontrollide korraldamine

- a) Käitaja peab iga koolituskursuse jaoks vastavalt käesoleva alajao ja vajaduse korral määruse (EL) nr 290/2012 V lisa (CC-osa) nõuetele kehtestama salongimeeskonna liikmete ülesandeid ja kohustusi hõlmava üksikasjaliku programmi ja koolituskava.

- b) Iga koolituskursus peab sisaldama teooria- ja praktikaõpet koos individuaalse ja kollektiivse praktikaga vastavalt konkreetse koolitusteema vajadustele, et salongimeeskonna liige saavutaks ja säilitaks käesoleva alajao nõuetele vastava oskuste taseme.

- c) Kõik koolituskursused peavad vastama järgmistele nõuetele:

- 1) need tuleb läbi viia struktureeritud ja realistlikul viisil ning
- 2) need peab läbi viima hõlmatud koolitusteemade osas nõuetekohaselt kvalifitseeritud personal.

- d) Käesoleva alajaoaga ette nähtud koolituse ajal või kogu koolituse läbimise järel peavad kõik salongimeeskonna liikmed läbima kõiki vastava koolitusprogrammi elemente, välja arvatud meeskonnatöö korraldamise (CRM) elemente hõlmava kontrolli. Kontrolli viivad läbi töötajad, kes on nõuetekohaselt kvalifitseeritud kontrollima nõuetele vastava oskuste taseme saavutamist ja/või säilitamist salongimeeskonna liikmete hulgas.

- e) Meeskonnatöö korraldamise (CRM) koolituskursused ja meeskonnatöö korraldamise (CRM) moodulid viib läbi salongipersonali meeskonnatöö korraldamise (CRM) instruktor. Meeskonnatöö korraldamise (CRM) moodulite integreerimisel muu koolitusega peab salongipersonali meeskonnatöö korraldamise (CRM) instruktor juhtima õppekava kehtestamist ja rakendamist.

ORO.CC.120. Algkoolituskursus

- a) Kõikide selliste tööleasujate suhtes, kellel veel ei ole määruse (EL) nr 290/2012 V lisa (CC-osa) kohaselt välja antud kehtivat salongitöötaja tunnistust, kohaldatakse järgmist:

- 1) neile pakutakse võimalus läbida käesoleva lisa punkti CC.TRA.220 kohane algkoolituskursus ning
- 2) nad peavad edukalt sooritama asjaomase eksami enne käesoleva alajaoaga ette nähtud muu koolituse algust.

- b) Algkoolituskursuse teemad võib ühendada esimese õhusõidukitüübikoolituse ja käitaja korraldatava ümberõppega, tingimusel et on täidetud punkti CC.TRA.220 nõuded ning nimetatud teema(d) tähistatakse asjaomaste salongimeeskonna liikmete koolitusandmetes algkoolituskursuse elementidena.

ORO.CC.125. Õhusõidukitüübikoolitus ja käitaja korraldatav ümberõpe

- a) Kõik salongimeeskonna liikmed peavad olema läbinud asjakohase õhusõidukitüübikoolituse ja käitaja ümberõppe ning sellega seotud kontrollid, enne kui:

- 1) käitaja määrab salongimeeskonna liikme esimest korda tööle või
- 2) käitaja määrab salongimeeskonna liikme tööle teisele õhusõidukitüübile.

- b) Käitaja peab tema korraldatava õhusõidukitüübikoolituse ning ümberõppe programmidesse ja koolituskavadesse võimaluse korral lisama asjaomase õhusõidukitüübi kohustuslikud elemendid, mis on kindlaks määratud määruse (EÜ) nr 1702/2003 kohaselt kehtestatud andmetes.

- c) Õhusõidukitüübikoolituse programm peab vastama järgmistele nõuetele:
- 1) sisaldama koolitust ja praktikat õhusõidukil või seda jälgendaval treeningseadmel ning
 - 2) hõlmama vähemalt järgmiseid konkreetse õhusõidukitüübiga seotud koolituselemente:
 - i) õhusõiduki kirjeldus salongipersonali tööülesannete seisukohalt;
 - ii) kõik pardal olevad ohutusvahendid ja -süsteemid, mis on seotud salongipersonali tööülesannetega;
 - iii) kõikide eri tüüpi harilike ja avariuste ja -väljapääsude kasutamine ja reaalne avamine iga salongimeeskonna liikme poolt nii tava- kui ka avariiolukorras;
 - iv) kõikide teiste väljapääsude, sealhulgas kabiini akende toimimise demonstreerimine;
 - v) tule- ja suitsutõrjeseadmed, kui need on olemas;
 - vi) päästeliugtee koolitus, kui päästeliugtee on olemas;
 - vii) istme, turvasüsteemi ja hapnikusüsteemi kasutamine piloodi töövõimetuse korral.
- d) Käitaja ümberõppeprogramm igale käitatavale õhusõidukitüübile peab vastama järgmistele nõuetele:
- 1) sisaldama koolitust ja praktikat õhusõiduki või seda jälgendava treeningseadmega;
 - 2) sisaldama käitaja standardsete tööprotseduuride koolitust käitaja poolt esmakordselt tööle määratavatele salongi-meeskonna liikmetele;
 - 3) hõlmama vähemalt järgmiseid konkreetse käitajaga seotud koolituselemente seoses konkreetse õhusõidukitüübiga:
 - i) salongikonfiguratsiooni kirjeldus;
 - ii) pardal olevate mobiilsete ohutusvahendite ja avariivarustuse leidmine, väljavõtmine ja kasutamine;
 - iii) kõik tava- ja hädaolukorra protseduurid;
 - iv) reisijate haldamine ja rahvahulga juhtimine;
 - v) tule- ja suitsutõrjekoolitus, sealhulgas pardalolevate jälgendavate tuletõrje- ja kaitsevahendite kasutamine;
 - vi) evakueerimisprotseduurid;
 - vii) protseduurid piloodi töövõimetuse korral;
 - viii) kohaldatavad julgestusnõuded ja -protseduurid;
 - ix) meeskonnatöö korraldamine.

ORO.CC.130. Erinevusõpe

- a) Lisaks punkti ORO.CC.125 kohaselt nõutavale koolitusele peab salongimeeskonna liige läbima erinevusi käsitleva õppe ja kontrolli enne töölemääramist:
- 1) käitatava õhusõidukitüübi mõnele teisele variandile või
 - 2) käitatavale õhusõidukitüübile või variandile, millel on:
 - i) erinevad ohutusvahendid;
 - ii) ohutusvahendite ja avariivarustuse erinev paigutus või
 - iii) erinevad tava- ja hädaolukorra protseduurid.

b) Erinevusõppe programm peab vastama järgmistele nõuetele:

- 1) see koostatakse vastavalt vajadusele võrdluses koolitusprogrammiga, mille salongimeeskonna liige on antud õhusõidukitüübi puhul läbinud vastavalt punkti ORO.CC.125 alapunktidele c ja d, ning
 - 2) asjaomane programm hõlmab koolitust ja praktikat õhusõidukil või seda jälgendaval treeningseadmel vastavalt erinevusõppe raames käsitletavale teemale.
- c) Juba kasutusel oleva õhusõidukitüübi variandi suhtes kehtestatavad erinevusõppe programmid ja koolituskavad peaksid võimaluse korral hõlmama asjaomase õhusõidukitüübi ja selle variantide kohustuslikke elemente, mis on kindlaks määratud määruse (EÜ) nr 1702/2003 kohaselt kehtestatud andmetes.

ORO.CC.135. Tutvumisõppe

Pärast õhusõidukitüübikoolituse ja käitaja korraldatava ümberõppe läbimist peab iga salongimeeskonna liige läbima asjaomasel õhusõidukitüübil nõuetekohase järelevalvega tutvumisõppe, enne kui ta määratakse tööle punkti ORO.CC.100 kohase minimaalse suurusega salongimeeskonna liikmena.

ORO.CC.140. Jätkuõppe

- a) Kõik salongimeeskonna liikmed peavad igal aastal läbima jätkuõppe ja vastava kontrolli.
- b) Jätkuõppe peab hõlmama igale salongimeeskonna liikmele määratud ülesandeid tava- ja hädaolukorra protseduuride puhul ning iga käitatavat õhusõidukitüüpi ja/või varianti käsitlevaid õppusi.
- c) Õhusõidukitüübikoolituse teemade suhtes kohaldatakse järgmist.
- 1) Jätkuõppe peab hõlmama kõigi salongimeeskonna liikmete iga-aastast õppust, et trennida kõiki tüüpi harilike ja avariiste ja -väljapääsude kasutamist reisijate evakueerimiseks.
 - 2) Jätkuõppe peab igal kuni kolmeaastasel ajavahemikul hõlmama ka järgmist:
 - i) õhusõidukis või seda jälgendaval treeningseadmel kõiki tüüpi harilike ja avariiste ja -väljapääsude kasutamine ja reaalne avamine iga salongimeeskonna liikme poolt nii tava- kui ka avariolukorras;
 - ii) kabiini turvaukse kasutamine iga salongimeeskonna liikme poolt õhusõidukis või seda jälgendaval treeningseadmel nii tava- kui ka avariolukorras ning istme ja turvasüsteemi kasutamine ja piloodi töövõimetuse puhul kasutatava hapnikusüsteemi seadmete kasutamise demonstreerimine;
 - iii) kõikide teiste väljapääsude, sealhulgas kabiini akende toimimise demonstreerimine ning
 - iv) päästeparve või liugtee kasutamise demonstreerimine, kui need on olemas.
- d) Käitaja korraldatava erikoolituse teemad.
- 1) Jätkuõppe peab igal aastal hõlmama järgmist:
 - i) iga salongimeeskonna liikme poolt:
 - A) õhusõidukisse paigaldatud või pardal olevate mobiilsete ohutusvahendite ja avariivarustuse leidmist ja kasutamist ning
 - B) päästevestide ja kantavate hapniku- ja hingamisteede kaitsevahendite (PBE) kasutamist;
 - ii) esemete paigutamist reisijatesalongis;
 - iii) õhusõiduki välispinna saastumisega seotud protseduure;
 - iv) hädaolukorra protseduure;
 - v) evakueerimisprotseduure;
 - vi) intsidentide ja õnnetuste läbivaatust;
 - vii) meeskonnatöö korraldamist;

- viii) lennundusmeditsiinilisi aspekte ja esmaabi, sealhulgas asjaomaseid seadmeid;
 - ix) ohutusprotseduure.
- 2) Jätkuõpe peab iga kuni kolmeaastasel ajavahemikul hõlmama ka järgmist:
- i) pürotehniliste vahendite (tegelize või jäljendatud) kasutamine;
 - ii) lennumeeskonna kontroll-lehtede kasutamise demonstratsioon;
 - iii) kõikide konkreetse õhusõiduki varustuse hulka kuuluvate tuletõrjevahendite, sealhulgas kaitseriietuse kasutamise praktiline õpetamine tegelikkusele vastavas olukorras;
 - iv) iga salongimeeskonna liikme poolt:
 - A) õhusõiduki salongipõlenguga sarnaneva tulekahju kustutamist;
 - B) hingamisteede kaitsevahendite (PBE) kasutamise harjutamist suletud ja suitsuga täidetud jäljendatud keskkonnas.
- e) Kehtivusajad:
- 1) iga-aastase jätkuõppe kehtivusaeg on 12 kuud alates kontrolli läbimise kuu lõpust;
 - 2) kui alapunktiga a ette nähtud jätkuõpe või kontroll läbitakse kehtivusaja viimase kolme kuu jooksul, arvestatakse uut kehtivusaega alates algsest lõpptähtpäevast;
 - 3) alapunkti c alapunktis 2 ja alapunkti d alapunktis 2 sätestatud kolmeaastase lisakoolituse kehtivusaeg on 36 kuud alates kontrolli läbimise kuu lõpust.

ORO.CC.145. Täienduskoolitus

- a) Kui viimase jätkuõppe ja kontrolli kehtivusajal salongimeeskonna liige eelnenud kuue kuu jooksul:
- 1) ei ole lendudel töötanud, peab ta enne tagasi tööle määramist läbima iga käitatava õhusõidukitüübi puhul täienduskoolituse ja vastava kontrolli või
 - 2) ei ole töötanud konkreetse õhusõidukitüübi lendudel, peab ta enne tööle tagasi määramist sellel õhusõidukitüübil läbima:
 - i) täienduskoolituse ja vastava kontrolli või
 - ii) kaks tutvumislendu kooskõlas punktiga ORO.CC.135.
- b) Iga õhusõidukitüübi täienduskoolitusprogramm peab hõlmama vähemalt järgmist:
- 1) hädaolukorra protseduurid;
 - 2) evakueerimisprotseduurid;
 - 3) kõiki tüüpi harilike ja avariiväljapääsude ning kabiini turvaukse kasutamine ja reaalne avamine iga salongimeeskonna liikme poolt nii tava- kui ka avariiolukorras;
 - 4) kõikide teiste väljapääsude, sealhulgas kabiini akende toimimise demonstreerimine;
 - 5) õhusõidukisse paigaldatud või pardal olevate mobiilsete ohutusvahendite ja avariivarustuse leidmine ja kasutamine.
- c) Käitaja võib otsustada asendada täienduskoolituse jätkuõppega, kui salongimeeskonna liikme ülesanded lennul algavad eelmise jätkuõppe ja kontrolli kehtivusajal. Kui kehtivusaeg on lõppenud, võib täienduskoolituse asendada üksnes punkti ORO.CC.125 kohase õhusõidukitüübikoolituse ja käitaja korraldatava ümberõppega.

2. JAOTIS

Lisanõuded ärilise lennutranspordi lendudele**ORO.CC.200. Vanemsalongitöötaja**

- a) Kui salongimeeskond peab vastavalt nõuetele koosnema rohkem kui ühest liikmest, peab salongimeeskonna koosseisus olema üks käitaja määratud vanemsalongitöötaja.
- b) Käitaja määrab vanemsalongitöötaja ametisse üksnes sellised salongimeeskonna liikmed, kes:
- 1) omavad vähemalt üheaastast lennukogemust salongimeeskonna liikmena ning
 - 2) on edukalt läbinud vanemsalongitöötaja koolituskursuse ja asjaomase kontrolli.
- c) Vanemsalongitöötaja koolituskursus hõlmab kõiki vanemsalongitöötajate tööülesandeid ja kohustusi ning peab sisaldama vähemalt järgmisi teemasid:
- 1) lennueelne ettevalmistus;
 - 2) koostöö meeskonnaga;
 - 3) ülevaade käitaja kehtestatud nõuetest ja õigusaktide nõuetest;
 - 4) õnnetustest ja intsidentidest teatamine;
 - 5) inimfaktorid ja meeskonnatöö korraldamine (CRM) ning
 - 6) lennu- ja tööaja piirangud ning puhkeaja nõuded.
- d) Vanemsalongitöötaja vastutab õhusõiduki kapteni ees lennutegevuskäsiraamatus ette nähtud tava- ja hädaolukorra protseduuride läbiviimise ja koordineerimise eest, sealhulgas ohutusega mitteseotud toimingute peatamise eest ohutuse või julgestuse huvides.
- e) Käitaja kehtestab protseduurid vanemsalongitöötaja kohale järgmise kõige sobivama kvalifikatsiooniga salongimeeskonna liikme valimiseks, kui ametis olev vanemsalongitöötaja ei ole võimeline edasi töötama. Nimetatud protseduuride muudatused tehakse teatavaks pädevale asutusele.

ORO.CC.205. Salongimeeskonna liikmete arvu vähendamine maapealse tegevuse ajaks ja ettenägematute asjaolude puhul

- a) Alati, kui õhusõidukis on reisijaid, peab salongis viibima punkti ORO.CC.100 kohane miinimumarv salongimeeskonna liikmeid.
- b) Kui alapunktist c ei tulene teisiti, võib seda arvu vähendada:
- 1) maapealse tavategevuse ajaks, mil ei toimu kütuse tankimist / paakide tühjendamist ning õhusõiduk on parkimiskohal, või
 - 2) ettenägematute asjaolude puhul, kui reisijate arvu lennul on vähendatud. Sel juhul esitatakse pärast lennu pädevale asutusele aruanne.
- c) Tingimused:
- 1) lennutegevuskäsiraamatus on sätestatud protseduurid, millega tagatakse samaväärse ohutustaseme saavutamine väiksema salongipersonaliga, eelkõige reisijate evakueerimine;
 - 2) väiksema salongipersonali koosseisu kuulub punkti ORO.CC.200 kohane vanemsalongitöötaja;
 - 3) nõutav on üks salongimeeskonna liige iga õhusõidukis samale tasandile paigutatud 50 või 50st vähema reisija kohta;
 - 4) maapealses tavategevuses õhusõidukitega, milles peab olema rohkem kui üks salongimeeskonna liige, suurendatakse alapunkti c alapunktiga 3 ette nähtud salongimeeskonna liikmete arvu, lisades ühe salongimeeskonna liikme iga põrandatasandi varujäpääsude paari kohta.

ORO.CC.210. Töölemääramise lisatingimused

Salongimeeskonna liige määratakse tööle ja konkreetset õhusõidukitüüpi või -varianti kätama üksnes juhul, kui ta vastab järgmistele tingimustele:

- a) omab määruse (EL) nr 290/2012 V lisa (CC-osa) kohaselt välja antud kehtivat tunnistust;
- b) on vastava õhusõidukitüübi või -variandi jaoks käesoleva alajao kohaselt kvalifitseeritud;
- c) vastab muudele käesoleva alajao ja IV lisa (CAT-osa) kohaldatavatele nõuetele;
- d) kannab kätaja salongipersonali vormiriietust.

ORO.CC.215. Koolitus- ja kontrolliprogrammid ning nendega seotud dokumendid

- a) Koolitus- ja kontrolliprogrammid, sealhulgas käesoleva alajaoa ette nähtud koolituskavad, peavad olema pädeva asutuse poolt heaks kiidetud ning lennutegevuskäsiraamatusse kantud.
- b) Pärast koolituskursuse ja asjaomase kontrolli edukalt läbimist salongimeeskonna liikme poolt teeb kätaja järgmist:
 - 1) ajakohastab punkti ORO.MLR.115 kohaseid salongimeeskonna liikme koolitusandmeid ning
 - 2) annab talle nimekirja ajakohastatud kehtivusaegadest õhusõidukitüüpide ja -variantide kohta, millega lendamiseks salongimeeskonna liige on kvalifitseeritud.

ORO.CC.250. Lendamine rohkem kui ühel õhusõidukitüübil või -variandil

- a) Kätaja tagab, et salongimeeskonna liiget ei määrata tööle rohkem kui ühel õhusõidukitüübil, välja arvatud pädeva asutuse heakskiidu korral, millega salongimeeskonna liiget lubatakse määrata kuni neljale õhusõidukitüübile, kui vähemalt kaks kõnealustest õhusõidukitüüpidest vastab järgmistele tingimustele:
 - 1) neil on samalaadsed ohutusvahendid ja avariivarustus ja asjaomasele tüübile iseloomulikud tava- ja hädaolukorra protseduurid ning
 - 2) nende tüübilt sõltumatud tava- ja hädaolukorra protseduurid on ühesugused.
- b) Alapunkti a kohaldamisel ning salongipersonali koolituse ja kvalifikatsiooni osas teeb kätaja järgmist:
 - 1) määrab iga õhusõiduki puhul kindlaks, kas tegemist on tüübi või variandiga, võttes võimaluse korral arvesse asjaomase tüübi või variandi jaoks määruse (EÜ) nr 1702/2003 kohaselt kehtestatud andmeid, ning
 - 2) liigitab ühe õhusõidukitüübi variandid eri tüüpideks, juhul kui need erinevad järgmistes aspektides:
 - i) avariiväljapääsu kasutamine;
 - ii) portatiivsete ohutusvahendite ja avariivarustuse paigutus ja tüüp;
 - iii) asjaomasele õhusõidukitüübile iseloomulikud hädaolukorra protseduurid.

ORO.CC.255. Lennud ühe salongimeeskonna liikmega

- a) Kätaja peab ühe salongimeeskonna liikmega lendudele määratavad salongimeeskonna liikmed valima, tööle võtma, neid koolitama ja nende lennuoskuste taset kontrollima kooskõlas seda liiki lendude suhtes kohaldatavate kriteeriumidega.
- b) Salongimeeskonna liikmed, kellel puudub eelnev lennukogemus ainsa salongimeeskonna liikmena, määratakse seda liiki lendudele vaid pärast seda, kui nad on:
 - 1) lisaks käesoleva alajaoa ette nähtud muule koolitusele ja kontrollile läbinud alapunkti c kohase koolituse;
 - 2) edukalt läbinud katsed, millega kontrollitakse nende oskusi tööülesannete ja kohustuste täitmisel kooskõlas lennutegevuskäsiraamatus kindlaksmääratud protseduuridega, ning
 - 3) sooritanud asjaomasel õhusõidukitüübil vähemalt 20 tundi ja 15 vahemaandumiseta tutvumislendu nõuetekohase kogemusega salongimeeskonna liikme järelevalve all.

c) Läbida tuleb järgmised lisakoolitusteemad, pöörates erilist tähelepanu ühe salongimeeskonna liikmega lendudele:

- 1) kapteni vastutus tava- ja hädaolukorra protseduuride läbiviimisel;
- 2) lennumeeskonnaga koostöö tegemise ja nendega suhtlemise tähtsus eelkõige korda rikkuvate või võimalikku ohtu kujutavate reisijatega toimetulekul;
- 3) ülevaade käitaja kehtestatud nõuetest ja õigusaktide nõuetest;
- 4) dokumendid;
- 5) õnnetustest ja intsidentidest teatamine ning
- 6) lennu- ja tööaja piirangud ja puhkeaja nõuded.

TC-ALAJAGU

TEHNILINE MEESKOND KOPTERI KIIRABILENDEDEL (HEMS), KOPTERI LENDUDEL RIPPLASTIGA (HHO) VÕI ÖÖNÄGEMISSÜSTEEMIGA (NVIS) LENDUDEL

ORO.TC.100. Reguleerimisala

Käesolevas alajaos kehtestatakse nõuded, mida peavad täitma sellised õhusõidukite käitajad, kes teostavad ärilise lennu-transporti raames kopterite kiirabilende (HEMS), öönägemissüsteemiga (NVIS) lende ja kopterite ripplastiga lende (HHO), milles osalevad tehnilise meeskonna liikmed.

ORO.TC.105. Töölemääramise tingimused

a) Ärilises lennutranspordis määratakse HEMS-, HHO- või NVIS-lendudele tööle üksnes selliseid tehnilise meeskonna liikmeid, kes vastavad järgmistele nõuetele:

- 1) nad on vähemalt 18-aastased;
 - 2) nad on neile määratud ülesannete ja kohustuste ohutuks täitmiseks füüsiliselt ja vaimselt sobivad;
 - 3) nad on läbinud neile määratud ülesannete täitmiseks käesoleva alajaoga ette nähtud koolituse;
 - 4) nad on kontrollitult pädevad täitma oma ülesandeid vastavalt lennutegevuskäsiraamatus kindlaksmääratud protseduuridele.
- b) Enne füüsilisest isikust ettevõtjana või vabakutselisena või osalise tööajaga töötava tehnilise meeskonna liikme töölemääramist peab käitaja kontrollima kõikide käesoleva alajao nõuete täitmist, võttes arvesse kõiki tehnilise meeskonna liikme teis(t)ele käitaja(te)le osutatud teenuseid, et teha eelkõige kindlaks järgmine:
- 1) käitatud õhusõidukitüüpe ja -variantide koguarv;
 - 2) lennu- ja tööaja kohaldatavad piirangud ja puhkeaja nõuded.

ORO.TC.110. Koolitus ja kontroll

- a) Käitaja kehtestab vastavalt käesoleva alajao kohaldatavatele nõuetele koolitusprogrammi, mis hõlmab tehnilise meeskonna liikmete ülesandeid ja kohustusi.
- b) Pärast algkoolitust, käitaja korraldatavat ümberõpet, erinevus- ja jätkuõpet peab iga tehnilise meeskonna liige läbima kontrolli, et tõendada tava- ja hädaolukorra protseduuride läbiviimise oskust.
- c) Koolitust ja kontrolli viivad igal koolituskursusel läbi asjaomase teema valdkonnas nõuetekohast kvalifikatsiooni ja kogemusi omavad töötajad. Käitaja teavitab pädevat asutust kontrolli teostavatest isikutest.

ORO.TC.115. Algkoolitus

Enne käitaja korraldatava ümberõppe läbimist peavad kõik tehnilise meeskonna liikmed läbima algkoolituse, mis hõlmab järgmist:

- a) lennunduse ja lennundusnormidega seotud teoreetilised üldteadmised kõikide tehnilise meeskonna liikmete ülesannete ja kohustustega seotud teemade kohta;

- b) tule- ja suitsutõrje koolitus;
- c) ellujäämiskoolitus maal ja vees vastavalt lennu tüübile ja piirkonnale;
- d) lennundusmeditsiinilised aspektid ja esmaabi;
- e) kommunikatsioon ning punktide ORO.FC.115 ja ORO.FC.215 kohast meeskonnatöö korraldamist (CRM) käsitlevad asjakohased elemendid.

ORO.TC.120. Käitaja ümberõpe

Kõik tehnilise meeskonna liikmed peavad läbima:

- a) käitaja korraldatava ümberõppe, sealhulgas meeskonnatöö korraldamise (CRM) elemente käsitlevad asjakohased teemad
 - 1) enne, kui käitaja määrab tehnilise meeskonna liikme esimest korda tööle, või
 - 2) õhusõidukitüübi või -klassi vahetamise korral, kui on erinevusi alapunktis b nimetatud varustuses või protseduurides.
- b) Käitaja ümberõpe peab hõlmama järgmist:
 - 1) kõikide õhusõidukis asuvate ohutus- ja päästevahendite paigutus ja kasutamine;
 - 2) kõik tava- ja hädaolukorra protseduurid;
 - 3) pardal olevad seadmed, mida kasutatakse ülesannete täitmiseks õhusõidukis või maapinnal, et pilooti HEMS-, HHO- või NVIS-lendudel abistada.

ORO.TC.125. Erinevusõpe

- a) Kui muudetakse käitatavate õhusõidukitüüpide või -variantide varustust või asjakohaseid protseduure, peavad kõik tehnilise meeskonna liikmed läbima erinevusõppe.
- b) Käitaja määrab lennutegevuskäsiraamatus kindlaks, millal erinevusõpet nõutakse.

ORO.TC.130. Tutvumislennud

Pärast käitaja korraldatava ümberõppe läbimist peavad kõik tehnilise meeskonna liikmed enne tehnilise meeskonna liikmetena HEMS-, HHO- või NVIS-lendudel osalemist sooritama tutvumislennud.

ORO.TC.135. Jätkuõpe

- a) Tehnilise meeskonna liige peab iga 12-kuulise ajavahemiku jooksul läbima jätkuõppe sellel õhusõidukitüübil või -klassil, millel asjaomane tehnilise meeskonna liige töötab. Kõikidesse asjakohastesse jätkuõppe etappidesse lisatakse meeskonnatöö korraldamise (CRM) koolituse teemad.
- b) Jätkuõpe hõlmab teoreetilist ja praktilist juhendamist ja praktikat.

ORO.TC.140. Täienduskoolitus

- a) Kõik tehnilise meeskonna liikmed, kes ei ole eelnenud kuue kuu jooksul tööülesandeid täitnud, peavad läbima lennutegevuskäsiraamatus sätestatud täienduskoolituse.
- b) Tehnilise meeskonna liige, kes ei ole eelnenud kuue kuu jooksul osalenud mõne konkreetse õhusõidukitüübi või -klassi lendudel, peab enne selle õhusõidukitüübi või -klassi lendudele määramist tegema järgmist:
 - 1) läbima täienduskoolituse vastava õhusõidukitüübi või -klassiga või
 - 2) sooritama kaks vahemaandumiseta tutvumislendu vastava tüübi või klassiga.

IV LISA

ÄRILINE LENNUTRANSPORT

(CAT-OSA)

A-ALAJAGU

ÜLDNÕUDED

CAT.GEN.100. Pädev asutus

Pädev asutus on selle liikmesriigi määratud asutus, kus asub käitaja peamine tegevuskoht.

1. JAOTIS

Mootoriga õhusõidukid**CAT.GEN.MPA.100. Meeskonna kohustused**

a) Meeskonnaliige vastutab oma tööülesannete nõuetekohase täitmise eest, mis:

- 1) on seotud õhusõiduki ja selles viibijate ohutusega ja
- 2) on ette nähtud lennutegevuskäsiraamatu juhendite ja protseduuridega.

b) Meeskonnaliige peab:

- 1) teavitama õhusõiduki kaptenit kõikidest vigadest, rikestest, häiretest või defektidest, mis meeskonnaliikme arvates võivad mõjutada õhusõiduki lennukõlblikkust või ohutut käitamist, sealhulgas rikestest avariisüsteemis, ning millest mõni teine meeskonnaliige ei ole juba teatanud;
- 2) teavitama õhusõiduki kaptenit kõikidest intsidentidest, mis ohustasid või oleksid võinud ohustada lennutegevuse ohutust ning millest mõni teine meeskonnaliige ei ole juba teatanud;
- 3) täitma käitaja vahejuhtumitest teatamise süsteemi asjaomaseid nõudeid;
- 4) järgima kõiki oma tegevuse suhtes kohaldatavaid lennu- ja tööaja piiranguid (FTL) ning puhkeaja nõudeid;
- 5) rohkem kui ühe käitaja juures töötamise korral:
 - i) säilitama teavet oma isikliku lennu- ja tööaja ning puhkeaja kohta, nagu on osutatud lennu- ja tööaja piirangute (FTL) suhtes kohaldatavates nõuetes, ning
 - ii) esitama igale käitajale andmed, mis on vajalikud tegevuse kavandamiseks vastavalt kohaldatavatele lennu- ja tööaja (FTL) piirangutele.

c) Meeskonnaliige ei tohi õhusõidukiga tööülesandeid täita järgmistel juhtudel:

- 1) kui ta on psühhoaktiivsete ainete või alkoholi mõju all või töövõimetu vigastuse, väsimuse, ravimite, haiguse vms tõttu;
- 2) mõistliku aja jooksul pärast sülvavesukeldumist või doonorivere loovutamist;
- 3) kohaldatavatele tervisenõuetele mittevastavuse korral;
- 4) kui ta kahtleb oma võimes täita tööülesandeid või
- 5) kui ta teab või kahtlustab, et on väsinud määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktid 7.f osutatud tähenduses, või tunneb, et ta tervislik seisund on nii halb, et see võiks ohustada lendu.

CAT.GEN.MPA.105. Õhusõiduki kapteni vastutus

a) Lisaks punkti CAT.GEN.MPA.100 nõuete täitmisele peab õhusõidukikapten tegema järgmist:

- 1) vastutama kõikide pardal olevate lennumeeskonna liikmete, reisijate ja lasti ohutuse eest alates hetkest, mil ta jõuab õhusõiduki pardale, kuni õhusõidukist lahkumiseni lennu lõpul;
- 2) vastutama õhusõiduki käitamise ja ohutuse eest:
 - i) lennukite puhul alates hetkest, mil lennuk on valmis stardieelseks ruleerimiseks, kuni lennu lõpuni, mil lennuk jääb lõplikult seisma ning peajõuallika(te)ks olev(ad) veomootor(id) on seiskunud;
 - ii) kopterite puhul kogu rootorite pöörlemise aja;
- 3) omama õigust anda kõiki korraldusi ja võtta kõiki asjakohaseid meetmeid õhusõiduki töö ning õhusõiduki ja selles olevate isikute ja/või vara ohutuse tagamiseks vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktile 7.c;
- 4) omama õigust saata pardalt maale kõik isikud või ükskõik milline osa lastist, kes/mis võivad kujutada potentsiaalset ohtu õhusõiduki või selles viibijate ohutusele;
- 5) ta ei luba vedada õhusõidukis isikut, kellel on ilmselt selline alkoholi- või narkojoove, mis tõenäoliselt ohustab õhusõidukit või õhusõidukis viibijaid;
- 6) omama õigust keelduda vastuvõetamatute reisijate, deporteeritavate või vahi all olevate isikute transportimisest juhul, kui nende vedu kujutab ohtu õhusõidukile või selles viibijatele;
- 7) tagama, et kõiki reisijaid teavitatakse avariiväljapääsude asukohtadest ning asjakohase ohutus- ja avariivarustuse asukohast ja kasutamisest;
- 8) tagama, et kõiki käitamisprotseduure ja kontroll-lehti täidetakse vastavalt lennutegevuskäsiraamatu nõuetele;
- 9) ta ei luba meeskonnaliikmetel lennu kriitilistel etappidel sooritada muid toiminguid peale nende, mis on vajalikud õhusõiduki ohutuks käitamiseks;
- 10) tagama, et pardaregistraatorid:
 - i) ei ole lennu ajal töökorras ära või välja lülitatud ning
 - ii) teatamiskohustusega õnnetuse või intsidendi korral:
 - A) andmeid sihilikult ei kustutata;
 - B) pardaregistraatorid desaktiveeritakse lennu lõppedes viivitamatult ning
 - C) reaktiveeritakse üksnes uurimisorgani loal;
- 11) otsustama teadaolevate puudujääkidega õhusõiduki vastuvõtmise üle vastavalt varustatuse muudatuste loetelule (CDL) või minimaalvarustuse loetelule (MEL);
- 12) tagama, et määruse (EÜ) nr 2042/2003 I lisa (M-osa) nõuete kohane lennueelne ülevaatus on tehtud;
- 13) kontrollima, et vajalik avariivarustus oleks koheseks kasutamiseks hõlpsasti kättesaadav.

b) Õhusõiduki kapten või piloot, kellele õhusõiduki juhtimine on delegeeritud, peab kohest otsustamist ja tegutsemist nõudvas ohuolukorras tegutsema nii, nagu ta peab antud olukorras vajalikuks vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktile 7.d. Sellisel juhul võib ta ohutuse huvides eeskirjadest, käitamisprotseduuridest ja -meetoditest kõrvale kalduda.

c) Iga kord, kui lendava õhusõidukiga on tehtud manööver vastuseks õhus kokkupõrke vältimise süsteemi (ACAS) vahemaa eristamise signaalile (RA), peab kapten esitama pädevale asutusele ACAS-aruande.

d) Linnuohud ja kokkupõrked lindudega:

- 1) potentsiaalse linnuohu märkamise korral teatab õhusõiduki kapten sellest lennuliiklusteenuste (ATS) üksusele niipea, kui meeskonna töökoormus seda võimaldab.
- 2) Kui kapteni vastutusel olev õhusõiduk pörkab kokku linnuga, mis põhjustab õhusõidukile olulise kahju või olulise funktsiooni kadumise või häire, peab kapten pärast maandumist esitama pädevale asutusele linnuga kokkupõrget käsitleva kirjaliku aruande.

CAT.GEN.MPA.110. Õhusõiduki kapteni õigused

Käitaja võtab kõik vajalikud meetmed tagamaks, et kõik õhusõidukiga veetavad inimesed täidavad kapteni kõiki seaduslikke korraldusi, mida ta annab õhusõiduki ja selles viibivate isikute või vara ohutuse tagamiseks.

CAT.GEN.MPA.115. Salongipersonali hulka mittekuuluv personal ja meeskonnaliikmed reisijatesalongis

Kui õhusõiduki reisijatesalongis täidavad tööülesandeid salongipersonali hulka mittekuuluvad töötajad või meeskonnaliikmed, tagab käitaja, et:

- a) reisijad ei aja neid segi oma tööülesandeid täitvate salongimeeskonna liikmetega;
- b) nad ei viibi nõutava suurusega salongipersonali jaoks ette nähtud kohtadel;
- c) nad ei takista salongimeeskonna liikmetel tööülesannete täitmist.

CAT.GEN.MPA.120. Ühine keel

Käitaja tagab, et kõik meeskonnaliikmed oskavad suhelda ühises suhtlemiskeeles.

CAT.GEN.MPA.125. Lennukite ruleerimine

Käitaja tagab, et lennukit ruleeritakse lennuvälja liiklusalal üksnes juhul, kui juhikohal tegutsev isik vastav järgmistele nõuetele:

- a) ta on sobiva kvalifikatsiooniga piloot või
- b) ta on käitaja poolt määratud ning:
 - 1) saanud õhusõiduki ruleerimise alase väljaõppe;
 - 2) saanud raadiotelefoni kasutamise alase väljaõppe;
 - 3) ta on tutvunud lennuvälja plaani, radade ja ruleerimisteede, tähiste, tähistuste, tulede, lennujuhtimisüksuste (ATC) signaalide, juhiste, fraseoloogia ja protseduuridega;
 - 4) suudab järgida lennuki lennuväljal ohutuks liiklemiseks nõutavaid käitamisstandardeid.

CAT.GEN.MPA.130. Rootori sisselülitamine – kopterid

Kopteri rootor lülitatakse lennu alustamiseks sisse vaid siis, kui juhikohal on lendamiseks kvalifitseeritud piloot.

CAT.GEN.MPA.135. Kabiini lubamine

a) Käitaja tagab, et õhusõiduki kabiini ei lubata ja seal ei veeta ühtki isikut, kes ei ole selleks lennuks määratud lennumeeskonna liige, välja arvatud juhul, kui see isik on

- 1) õhusõiduki käitamises osalev meeskonnaliige;
- 2) pädeva või kontrolli teostava asutuse esindaja, kes peab seal viibima ametlike tööülesannete täitmiseks, või

- 3) isik, kel on lubatud kabiini siseneda või keda on lubatud seal vedada vastavalt lennutegevuskäsiraamatu juhenditele.
- b) Õhusõiduki kapten tagab, et:
- 1) isiku lubamine kabiini ei too kaasa lennu juhtimise häirimist või sellesse sekkumist ning
 - 2) kõigile kabiinis viibijatele on tutvustatud asjakohaseid ohutusprotseduure.
- c) Õhusõiduki kaptenil on kabiini lubamise suhtes lõplik otsustusõigus.

CAT.GEN.MPA.140. Kaasaskantavad elektroonikaseadmed

Käitaja ei luba ühelgi õhusõiduki pardal viibival isikul kasutada kaasaskantavaid elektroonilisi seadmeid (PED), mis võivad õhusõiduki süsteemide ja seadmete tööd ebasoodsalt mõjutada, ning võtab kõik põhjendatud meetmed sellise kasutuse vältimiseks.

CAT.GEN.MPA.145. Teave pardal oleva avarii- ja päästevarustuse kohta

Käitaja tagab, et tal on alati kõikide õhusõidukite pardal oleva avarii- ja päästevarustuse nimekirjad, mida saab viivitamata edastada päästekoordinatsioonikeskustele (RCC-d).

CAT.GEN.MPA.150. Hädamaandumine vette – lennukid

Käitaja käitab lennukit, mille suurim lubatud reisijakohtade arv on üle 30, veekogu kohal kaugemal kui maismaal asuvast hädamaandumiseks sobivast kohast 120-minutilise reisilennu kiirusel läbitav teekond või 400 meremiili (sõltuvalt sellest, kumb kaugus on väiksem) vaid juhul, kui lennuk vastab kohaldatavates lennukõlblikkuseeskirjades ette nähtud vette sooritatava hädamaandumise nõuetele.

CAT.GEN.MPA.155. Lahingurelvade ja sõjamoona vedu

- a) Käitaja võib vedada lahingurelvi ja sõjamoona lennutranspordiga üksnes juhul, kui tal on selleks kõikide nende riikide luba, mille õhuruumi kavandatud lend läbib.
- b) Loa saamisel tagab käitaja, et lahingurelvad ja sõjamoona:
- 1) on õhusõidukis paigutatud kohta, mis ei ole lennu ajal reisijatele juurdepääsetav, ning
 - 2) on laadimata, kui tegemist on tulirelvadega.
- c) Käitaja tagab, et õhusõiduki kaptenile teatatakse enne lennu algust kõik üksikasjad õhusõiduki pardal olevate lahingurelvade ja sõjamoona ning nende asukoha kohta.

CAT.GEN.MPA.160. Sportrelvade ja laskemoona vedu

- a) Käitaja võtab kõik põhjendatud meetmed tagamaks, et teda teavitatakse kõikidest sportrelvadest, mida lennutranspordiga kavatakse vedada.
- b) Käitaja, kes sportrelvad transportimiseks vastu võtab, tagab, et need:
- 1) on õhusõidukis paigutatud kohta, mis ei ole lennu ajal reisijatele ligipääsetav, ning
 - 2) on laadimata, kui tegemist tulirelvade või muude laskemoonaga laetavate relvadega.
- c) Sportrelvade laskemoona võib teatavate piirangutega vedada reisijate registreeritud pagasis kooskõlas tehnilise juhendiga.

CAT.GEN.MPA.161. Sportrelvade ja laskemoona vedu – leebemad nõuded

Olenemata punkti CAT.GEN.MPA.160 alapunkti b) kohta, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on kuni 3 175 kg, päevasel ajal visuaalsete märkide järgi navigeeritavatel marsruutidel vedada sportrelva kohas, kus see on lennu ajal ligipääsetav, kui käitaja on kehtestanud asjakohased protseduurid ning seda lennu ajal ligipääsmatus kohas hoida ei ole võimalik.

CAT.GEN.MPA.165. Inimeste veo kord

Käitaja võtab kõik vajalikud meetmed tagamaks, et ükski isik ei viibi lennu ajal õhusõiduki neis osades, mis ei ole ette nähtud inimeste veoks, välja arvatud juhul, kui õhusõiduki kapten on kellelegi andnud ajutise sissepääsuloa:

- a) tegutsemiseks õhusõiduki või selles olevate inimeste, loomade või kaupade ohutuse huvides, või
- b) õhusõiduki ossa, kus veetakse lasti või pardavarustust ja kuhu õhusõiduki lennu ajal on ligipääs ette nähtud.

CAT.GEN.MPA.170. Alkohool ja narkootikumid

Käitaja võtab kõik mõistlikud meetmed, et takistada õhusõidukisse siseneda või seal viibida isikutel, kes on alkoholi või narkootikumide tugeva mõju all, nii et see võib tõenäoliselt ohustada õhusõidukit või selles viibijaid.

CAT.GEN.MPA.175. Ohuolukorra vältimine

Käitaja võtab kõik vajalikud meetmed tagamaks, et kellegi hoolimatu käitumine, ettevaatamatus või tegevusetus:

- a) ei ohustaks õhusõidukit või selles viibivaid isikuid või
- b) ei põhjustaks ega võimaldaks õhusõidukist tulenevat ohtu isikutele või varale.

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

a) Igal lennul peavad pardal olema järgmised dokumendid, käsiraamatud ja teave originaalis või koopiatena, kui ei ole ette nähtud teisiti:

- 1) õhusõiduki lennukäsiraamat (AFM) või samaväärsed dokumendid;
- 2) registreerimissertifikaadi originaal;
- 3) lennukõlblikussertifikaadi (CofA) originaal;
- 4) mürasertifikaat, kaasa arvatud selle ingliskeelne tõlge, kui mürasertifikaadi väljaandmise eest vastutav asutus on selle välja andnud;
- 5) lennuettevõtja sertifikaadi tõestatud koopia;
- 6) õhusõidukitüübi käitamistingimused, mis on välja antud koos lennuettevõtja sertifikaadiga;
- 7) õhusõiduki raadiloo originaal, kui see on olemas;
- 8) tsiviilvastutuskindlustuse poliis(id);
- 9) õhusõiduki lennupäevik või samaväärne logi;
- 10) määruse (EÜ) nr 2042/2003 I lisa (M-osa) kohane õhusõiduki tehniline päevik;
- 11) andmed lennuliiklusteenuste (ATS) üksusele esitatud lennuplaani kohta, kui see on olemas;
- 12) ajakohased ja sobivad lennukaardid kavandatava lennu marsruudi kohta ning kõikide nende marsruutide kohta, kuhu lennu ümbersuunamist võib põhjendatult eeldada;
- 13) teave eskortiva ja eskorditava õhusõiduki protseduuride ja visuaalsete signaalide kohta;
- 14) teave kavandatava lennupiirkonna otsingu- ja päästeteenistuste kohta, mis peab olema kabiinis hõlpsasti kättesaadav;
- 15) kehtiva lennutegevuskäsiraamatu osad, milles käsitletakse meeskonna tööülesandeid ja mis peavad olema meeskonnale hõlpsasti kättesaadavad;

- 16) minimaalvarustuse loetelu (MEL);
 - 17) vajalikud teatisted lenduritele (NOTAM-teated) ning aeronavigatsiooniteabe teenuste (AIS) teabedokumendid;
 - 18) asjakohane meteoroloogiateave;
 - 19) vastavalt vajadusele lasti- ja/või reisijatemanifest;
 - 20) massi ja balansseeringu dokumendid;
 - 21) operatsiooniline lennuplaan, kui see on olemas;
 - 22) teave erikategooria reisijate (SCP) ja erilasti kohta, kui need on olemas, ning
 - 23) muud lennuks vajalikud või lennuga seotud riikide poolt nõutavad dokumendid.
- b) Olenemata alapunktist a võib muude kui keerukate mootorõhusõidukitega toimuvatel lendudel päevaste visuaallennureeglite (VFR) järgi, kui lend algab ja lõpeb samal lennuväljal/tegevuskohas ja ei kesta üle 24 tunni või toimub lennutegevuskäsiraamatus määratud piiratud alal, hoida järgmisi dokumente õhusõiduki asemel lennuväljal või tegevuskohas:
- 1) mürasertifikaat;
 - 2) õhusõiduki raadioluba;
 - 3) lennupäevik või samaväärne logi;
 - 4) õhusõiduki tehniline päevik;
 - 5) NOTAM-teated ja AIS-dokumendid;
 - 6) meteoroloogiateave;
 - 7) teave erikategooria reisijate (SCP) ja erilasti kohta, kui neid on, ning
 - 8) massi ja balansseeringu dokumendid.
- c) Olenemata alapunktist a võib alapunkti a alapunktides 2–8 loetletud dokumentide kaotamise või varguse korral lendu jätkata kuni sihtkohani või kohani, kus saab dokumendid asendada.

CAT.GEN.MPA.185. Maa peal hoitav teave

- a) Käitaja tagab, et vähemalt kõikide lendude või kõikide lennuseeriade ajal tehakse järgmist:
- 1) säilitatakse maa peal lennuga seotud ja lennu liigile vastavat teavet;
 - 2) teavet säilitatakse seni, kuni see on kopeeritud kohas, kus see talletatakse, või kui see ei ole võimalik,
 - 3) hoitakse asjaomast teavet tulekindlas konteineris õhusõiduki pardal.
- b) Alapunktis a osutatud teave sisaldab järgmist:
- 1) vajaduse korral operatsioonilise lennuplaani koopiat;
 - 2) õhusõiduki tehnilise päeviku asjakohas(t)e osa(de) koopiad;
 - 3) konkreetse marsruudiga seotud NOTAM-dokumente, kui käitaja on need välja andnud;
 - 4) massi ja balansseeringu dokumente, kui need on nõutavad, ning
 - 5) teavet erilasti kohta.

CAT.GEN.MPA.190. Dokumentide ja andmete esitamine

Õhusõiduki kapten esitab lennuameti poolt volitatud isiku taotlusel talle mõistliku aja jooksul kohustuslikud pardadokumentid.

CAT.GEN.MPA.195. Pardaregistraatori salvestiste säilitamine, esitamine ja kasutamine

- a) Teatamiskohustuse alla kuuluva õnnetuse või intsidendi järel peab õhusõiduki käitaja säilitama andmete originaalsalvestisi 60 päeva jooksul, kui uurimisorgan ei ole teisiti ette näinud.
- b) Käitaja teostab pardaregistraatorite (FDR) salvestiste, kabiini helisalvestusseadmete (CVR) salvestiste ja andmeside salvestiste operatiivkontrolli ja hindamist, et tagada salvestusseadmete jätkuv töökorras olek.
- c) Käitaja säilitab kõik käitamisaaja jooksul pardaregistraatoriga (FDR) salvestatud andmed vastavalt punktide CAT.IDE.A.190 või CAT.IDE.H.190 nõuetele, välja arvatud pardaregistraatorite (FDR) katsetamise või hooldamise korral, mil võib kustutada katsetamise aja kõige vanemat salvestatud materjali kuni ühe tunni ulatuses.
- d) Käitaja säilitab ja ajakohastab dokumente, mis sisaldavad teavet pardaregistraatori (FDR) algandmete töödeldavateks ühikuteks konverteerimise kohta.
- e) Käitaja teeb pädeva asutuse nõudmisel kättesaadavaks kõik säilitatavad pardaregistraatorisalvestised.
- f) Ilma et see mõjutaks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 996/2010 ⁽¹⁾ sätteid, kohaldatakse järgmist:
 - 1) kabiini helisalvestusseadmete (CVR) salvestisi võib kasutada muudel eesmärkidel peale õnnetuse või ettekandmisele kuuluva intsidendi uurimise üksnes kõigi asjaomaste meeskonnaliikmete ja hooldustöötajate nõusolekul.
 - 2) Pardaregistraatori (FDR) helisalvestisi võib kasutada muudel eesmärkidel peale õnnetuse või ettekandmisele kuuluva intsidendi uurimise üksnes juhul, kui:
 - i) neid salvestisi kasutab käitaja üksnes lennukõlblikkuse või hoolduse eesmärkidel või
 - ii) salvestised on anonümiseeritud või
 - iii) salvestised avalikustatakse kindla korra kohaselt.

CAT.GEN.MPA.200. Ohtlike kaupade vedu

- a) Kui käesoleva osaga ei ole lubatud teisiti, peab ohtlike kaupade lennutransport toimuma kooskõlas Chicago konventsiooni 18. lisaga, nagu seda on viimati muudetud, ning seda täiendava dokumendi „Ohtlike ainete lennutranspordiga ohutu veo tehniline juhend” (ICAO dokument 9284-AN/905) uusima kehtiva väljaandega koos selle lisade ja võimalike täienduste või parandustega.
- b) Ohtlike kaupade vedu võib vedada üksnes käitaja, kellel on V lisa (SPA-osa) alajao G kohane luba, välja arvatud juhul, kui
 - 1) kaupade suhtes ei kohaldata tehnilist juhendit kooskõlas asjaomase juhendi 1. osaga või
 - 2) kaupade veavad reisijad või meeskonnaliikmed või neid veetakse pagasis kooskõlas tehnilise juhendi 8. osaga.
- c) Käitaja kehtestab protseduurid, et tagada kõik põhjendatud meetmed, et vältida ohtlike kaupade tahtmatut pardaleviimist.
- d) Käitaja annab töötajatele vajalikku teavet, et võimaldada neil täita oma kohustusi vastavalt tehnilise juhendi nõuetele.
- e) Käitaja teavitab kooskõlas tehnilisele juhendiga pädevat asutust ja vahejuhtumi toimumisriigi pädevat asutust viivitamata järgmisest:
 - 1) ohtlike kaupadega seotud õnnetustest või intsidendid;

⁽¹⁾ ELT L 295, 12.11.2010, lk 35.

- 2) deklareerimata või valesti deklareeritud ohtlike kaupade leidmisest lastis või postis või
- 3) reisijatel või meeskonnaliikmetel või pagasist ohtlike kaupade leidmisest, kui nende vedu ei ole kooskõlas tehnilise juhendi 8. osaga.
- f) Käitaja tagab reisijate teavitamise ohtlike kaupadest vastavalt tehnilisele juhendile.
- g) Käitaja tagab, et lasti vastuvõtmise kohtades oleks esitatud tehnilise juhendiga ette nähtud teave ohtlike kaupade veo nõuete kohta.

B-ALAJAGU

KÄITAMISPROTSEDUURID

1. JAOTIS

Mootoriga õhusõidukid**CAT.OP.MPA.100. Lennuliiklusteenuste kasutamine**

a) Käitaja tagab, et:

- 1) kõikidel lendudel kasutatakse alati konkreetse õhuruumi jaoks ette nähtud lennuliiklusteenuseid (ATS) ning järgitakse kõiki kohaldatavaid õhusõidueeskirju, kui need on olemas;
- 2) õhus olevale lennukile edastatavad tegevusjuhendid, mis sisaldavad ATS-lennuplaani muudatusi, peavad enne lennukile edastamist olema võimaluse korral kooskõlastatud vastava lennuliiklusteenuste (ATS) üksusega.

b) Olenemata alapunktist a ei ole lennuliiklusteenuste (ATS) kasutamine (v.a juhul, kui õhusõidueeskirjad seda nõuavad) kohustuslik järgmistel juhtudel:

- 1) visuaallennureeglite (VFR) järgi toimuvatel päevastel lendudel lennukitega, mis ei ole keerukad mootoriga lennukid;
- 2) päevastel lendudel visuaalsete märkide järgi navigeeritavatel marsruutidel kopteritega, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on kuni 3 175 kg, või
- 3) kohalikel kopterilendudel,

kui see ei mõjuta otsingu- ja päästeteenuste korraldamist.

CAT.OP.MPA.105. Lennuväljade ja käitamiskohtade kasutamine

a) Käitaja kasutab üksnes selliseid lennuvälju ja käitamiskohti, mis vastavad asjaomas(t)ele õhusõidukitüübile/-tüüpidele ja lennutegevuse iseloomule.

b) Käitamiskohtade kasutamine on lubatud üksnes:

- 1) lennukitele, mis ei ole keerukad mootoriga lennukid, ning
- 2) kopteritele.

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

a) Isoleeritud lennuvälja kasutamiseks lennukite sihtkohana on nõutav pädeva asutuse eelnev heakskiit.

b) Isoleeritud lennuväli on lennuväli, millest lähima sobiva sihtlennuvälja varulennuväljani lendamiseks vajalik ettenähtud kütusevaru ja lõplik kütusevaru on suurem kui:

- 1) kolbmootoriga lennukite puhul kütus 45-minutiliseks lennuks pluss 15 % kavandatavast lennuajast, mida kasutatakse lendamiseks reisilennu kõrgusel, või kaks tundi, sõltuvalt sellest, kumb on lühem, või
- 2) turbiinmootoritega lennukite puhul kütus lendamiseks sihtlennuvälja kohal kaks tundi tavalisel reisilennu tarbivusel, sealhulgas lõplik kütusevaru.

CAT.OP.MPA.107. Sobiv lennuväli

Käitaja loeb lennuvälja sobivaks, kui lennuväli on kavandataval kasutusajal kasutusvalmis ning varustatud selliste vajalike lisateenustega nagu lennuliiklusteenused (ATS), piisav valgustus, side, ilmateade, navigeerimise abivahendid ja päästetee-nistused.

CAT.OP.MPA.110. Lennuväljade käitamismiinimumid

a) Käitaja määrab iga lähte-, siht- või varulennuvälja puhul, mida ta kasutada kavatseb, kindlaks lennuvälja käitamismiinimumid. Kõnealused käitamismiinimumid ei tohi olla väiksemad käitamismiinimumidest, mille neile lennuväljadele on kehtestanud lennuvälja asukohariik, välja arvatud juhul, kui selleks on nimetatud riigi eriluba. Miinimumile lisatakse pädeva asutuse määratud muut, kui see on olemas.

b) Esiklaasinäituri (HUD), maandumissüsteemi esiklaasinäituri (HUDLS) või täiustatud vaatlussüsteemi (EVS) kasutamise korral võidakse lennutegevust lubada lennuväljale kehtestatud käitamismiinimumist halvema nähtavusega, kui see on punkti SPA.LVO kohaselt heaks kiidetud.

c) Lennuvälja käitamismiinimumide kehtestamisel võtab käitaja arvesse järgmist:

- 1) õhusõiduki tüüpi, lennutehnilisi ja juhitavusomadusi;
- 2) lennumeeskonna koosseisu, pädevust ja kogemusi;
- 3) võimalike lennuradade / lähenemis- ja stardisirge alade mõõtmeid ja omadusi;
- 4) olemasolevate visuaalsete ja mittevisuaalsete maapealsete seadmete asjakohasust ja töövõimet;
- 5) õhusõidukil asuvaid navigatsiooni- ja/või lennutrajektoori järgimise seadmeid, mida kasutatakse stardi, lähenemise, väljajoondumise, maandumise, maandumisjärgse läbijooksu ja katkestatud lähenemise ajal;
- 6) takistustest ülenenu kõrguse kindlaksmääramisel takistusi lähenemise, katkestatud lähenemise ja tõusupiirkondades, mis nõuavad erakorraliste protseduuride järgimist;
- 7) instrumentaallähenemise protseduuride sooritamiseks vajalikku takistustest ülenenu kõrgust/suhtelist kõrgust;
- 8) vahendeid ilmastikutingimuste määramiseks ja nendest teatamiseks ning
- 9) lõplähenemisel kasutatavat lennutehnikat.

d) Käitaja peab lennuvälja käitamismiinimumide kindlaksmääramise meetodi sätestama lennutegevuskäsiraamatus.

e) Konkreetse lähenemis- ja maandumisprotseduuri miinimume kasutatakse üksnes juhul, kui on täidetud kõik järgmised tingimused:

- 1) kavandatava protseduuri jaoks vajalikud ja lennukaardil näidatud maapealsed seadmed on töökorras;
- 2) lähenemisprotseduuri jaoks vajalikud õhusõiduki süsteemid on töökorras;
- 3) õhusõiduki nõuetekohased lennutehnilised kriteeriumid on täidetud ning
- 4) meeskonnal on asjakohane kvalifikatsioon.

CAT.OP.MPA.115. Lennutehnika lähenemisel – lennukid

a) Kõik lähenemised sooritatakse stabiliseeritud lähenemisena, kui pädev asutus ei ole konkreetsele rajale suunduva konkreetse lähenemise puhul ette näinud teisiti.

b) Mittetäppislähenemised

- 1) Kõikidel mittetäppislähenemistel kasutatakse pideva laskumisega lõplähenemist (CDFS).

2) Olenemata alapunktist 1 võib konkreetse lähenemise/lennuraja kombinatsiooni puhul kasutada muud lähenemistechnikat, kui see on pädeva asutuse poolt heaks kiidetud. Sel juhul kohaldatakse raja nähtavuse (RVR) suhtes järgmist:

- i) A- ja B-kategooria lennukite puhul suurendatakse nähtavust rajal 200 meetrini ning C- ja D-kategooria lennukite puhul 400 meetrini või
- ii) lennuväljal, kus lendude jätkamine on avalikes huvides ning pideva laskumisega lõpplähenemist (CDFA) kasutada ei saa, määrab nähtavuse rajal kindlaks ja vaatab selle korrapäraselt üle pädev asutus, võttes arvesse käitaja kogemust, koolitusprogrammi ja lennumeeskonna kvalifikatsiooni.

CAT.OP.MPA.120. Pardaradaritega lähenemine (ARA) lendudel veekogude kohal – kopterid

a) Pardaradaritega lähenemist kasutatakse üksnes juhul, kui:

1) radar suunab kurssi, et tagada takistustest ülelend, ning

2) kas:

- i) minimaalne laskumiskõrgus (MDH) määratakse kindlaks raadioaltimeetriga või
- ii) kasutatakse minimaalset laskumiskõrgust (MDA) asjakohase marginaaliga.

b) Pardaradaritega lähenemine (ARA) platvormidele või laevadele on lubatud üksnes mitmeliikmelise meeskonnaga lendudel.

c) Kõigis sihtkohtades, kus pardaradaritega lähenemist (ARA) kavandatakse, peab otsusekaugus võimaldama katkestatud lähenemise puhul piisaval kõrgusel takistustest ülelendu.

d) Lähenemist jätkatakse otsusekaugusest lähemale või kopteri minimaalsest laskumiskõrgusest (MDA/H) madalamale üksnes juhul, kui on olemas visuaalne side sihtkohaga.

e) Ühe piloodiga lendudel lisatakse kopteri minimaalsele laskumiskõrgusele (MDA/H) ja otsusekaugusele asjakohased muudud.

CAT.OP.MPA.125. Instrumentaalväljumise ja -lähenemise protseduurid

a) Käitaja tagab lennuvälja asukohariigi kehtestatud instrumentaalväljumise ja -lähenemise protseduuride kasutamise.

b) Olenemata alapunktis a sätestatust võib õhusõiduki kapten aktsepteerida lennujuhtimisüksuse (ATC) luba kalduda avaldatud väljumis- või saabumismarsruudist kõrvale juhul, kui takistustevaba ala nõuded on täidetud ja käitamis-tingimusi arvestatakse täielikult. Lõpplähenemine peab igal juhul toimuma visuaalselt või vastavalt kehtivale instrumentaallähenemise protseduurile.

c) Olenemata alapunktist a võib käitaja kasutada muid kui alapunktis a osutatud protseduure juhul, kui need on lennuvälja asukohariigi poolt heaks kiidetud ning lennutegevuskäsiraamatus sätestatud.

CAT.OP.MPA.130. Müra vähendamise protseduurid – lennukid

a) Käitaja kehtestab igale lennukitüübile asjakohased väljumise ja saabumise/lähenemise protseduurid lähtuvalt vajadusest tagada õhusõidukimüra võimalikult väike mõju, välja arvatud VFR-lendude puhul lennukitega, mis ei ole keerukad mootoriga lennukid.

b) Need protseduurid:

1) peavad tagama, et ohutusele pannakse rohkem rõhku kui müra vähendamisele ning

2) peavad olema lihtsad ja ohutud, et mitte oluliselt suurendada meeskonna töökoormust lennu kriitilistes etappides.

CAT.OP.MPA.131. Müra vähendamise protseduurid – kopterid

a) Käitaja tagab kopterimüra vähendamise vajaduse arvessevõtmise stardi- ja maandumisprotseduurides.

b) Need protseduurid:

- 1) peavad tagama, et ohutusele pannakse rohkem rõhku kui müra vähendamisele, ning
- 2) peavad olema lihtsad ja ohutud, et mitte oluliselt suurendada meeskonna töökoormust lennu kriitilistes etappides.

CAT.OP.MPA.135. Marsruudid ja käitamiskiirkonnad – üldist

a) Käitaja tagab, et lende sooritatakse üksnes järgmistel marsruutidel või järgmistes kiirkondades:

- 1) kus on kavandatavale lennutegevusele vastavad maapealsed rajatised ja teenistused, sealhulgas meteoroloogiateenistused;
- 2) kus õhusõiduki lennutehnilised näitajad on piisavad minimaalsete lennukõrguste nõuete täitmiseks;
- 3) kus õhusõiduki seadmed vastavad kavandatava lennutegevuste miinimumnõuetele ning
- 4) mille kohta on olemas vajalikud kaardid ja lennuskeemid.

b) Käitaja tagab, et lende sooritatakse kõigi piirangute kohaselt, mida pädev asutus on marsruutidele või käitamiskiirkondadele kehtestanud.

c) Alapunkti a alapunkti 1 ei kohaldata päevaste VFR-lendude suhtes õhusõidukitega, mis ei ole keerukad mootoriga õhusõidukid, ja mille lennud algavad ning lõpevad samal lennuväljal või käitamiskohas.

CAT.OP.MPA.136. Marsruudid ja käitamiskiirkonnad – ühemootorilised lennukid

Käitaja tagab, et ühemootoriliste lennukite lennud toimuvad üksnes sellistel marsruutidel või sellistes kiirkondades, kus on olemas ohutut hädamaandumist võimaldavad pinnad.

CAT.OP.MPA.137. Marsruudid ja käitamiskiirkonnad – kopterid

Käitaja tagab, et:

- a) 3. suutlikkusklassi kopteritel on olemas ohutut hädamaandumist võimaldavad pinnad, välja arvatud juhul, kui kopteril on luba punkti CAT.POL.H.420 kohaseks lennutegevuseks;
- b) 3. suutlikkusklassi kopteritele, mida kasutatakse lendudeks piki rannikut, on lennutegevuskäsiraamatus ette nähtud protseduurid, mis tagavad rannikukoridori ning pardal olevate seadmete vastavuse konkreetsele ajale valitsevatele oludele.

CAT.OP.MPA.140. ETOPS-loata kahemootoriliste lennukite maksimaalne lennukaugus sobivast lennuväljast

a) Kui pädev asutus ei ole andnud V lisa (SPA-osa) F-alajao kohast luba, ei tohi käitaja tavatingimustel tuulevaikuses käitada kahemootorilist lennukit marsruudil, mille mõni punkt asub sobivast lennuväljast:

1) A-suutlikkusklassi lennukite puhul:

- i) lennukid, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on 20 või rohkem, või
- ii) lennukid, mille maksimaalne stardimass on 45 360 kg või suurem,

kaugemal kui vahemaa, mis lennatakse 60 minuti jooksul ühe mittetöötava mootoriga (OEI) reisilennu kiirusel, mis on kindlaks määratud vastavalt alapunktile b;

2) A-suutlikkusklassi lennukite puhul:

- i) lennukid, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on kuni 19, ning
- ii) mille maksimaalne lubatud stardimass on alla 45 360 kg,

kaugemal vahemaast, mis lennatakse 120 minuti jooksul või pädeva asutuse loal turboreaktiivlennukitel kuni 180 minuti jooksul ühe mittetöötava mootoriga (OEI) reisilennu kiirusel, mis on kindlaks määratud vastavalt alapunktile b;

- 3) B- või C-suutlikkusklassi lennukite puhul:
- i) kaugemal kui vahemaa, mis lennatakse 120 minuti jooksul ühe mittetöötava mootoriga (OEL) reisilennu kiirusel, mis on kindlaks määratud vastavalt alapunktile b, või
 - ii) 300 meremiili, kusjuures aluseks võetakse pakutud variantidest lühem.
- b) Käitaja määrab kiiruse, mille põhjal arvutatakse maksimaalne kaugus sobiva lennuväljani kõikide käitatavate kahemootoriliste lennukitüüpide või nende variantide jaoks; see kiirus ei tohi olla suurem kui V_{MO} (maksimaalne käitamiskiirus), mille aluseks on tegelik õhkkiirus, mida lennukil on võimalik ühe mittetöötava mootoriga säilitada.
- c) Käitaja märgib lennutegevuskäsiraamatusse allpool loetletud andmed kõikide lennukitüüpide või -variantide kohta:
- 1) kindlaksmääratud reisilennu kiirus ühe mittetöötava mootoriga (OEL) ning
 - 2) kindlaksmääratud maksimumkaugus sobivast lennuväljast.
- d) Alapunkti a alapunktis 2 osutatud loa saamiseks peab käitaja tõendama, et:
- 1) lennuki/mootori kombinatsioonil on kahe mootoriga lennukite suurendatud käitamisulatuslega lendude (ETOPS) tüübikonstruktsioon ning kavandatavaks lennutegevuseks vajalik vastupidavussertifikaat;
 - 2) on rakendatud tingimused, millega tagatakse, et lennuk ja selle mootorid vastavad jätkuvalt vajalikele vastupidavuskriteeriumidele, ning
 - 3) lennumeeskond ja kõik teised lennutegevusega seotud töötajad on läbinud kavandatavaks lennutegevuseks vajaliku koolituse ja omavad sobivat kvalifikatsiooni.

CAT.OP.MPA.145. Minimaalsete lennukõrguste kehtestamine

- a) Käitaja kehtestab igale marsruudisegmendi suhtes, kus lennatakse:
- 1) minimaalsed lennukõrgused, millega tagatakse nõuetekohane takistustevaba kõrgus, võttes arvesse C-alajao nõudeid, ning
 - 2) meetodi, mille abil lennumeeskond need kõrgused kindlaks määrab.
- b) Minimaalsete lennukõrguste kehtestamise meetodi peab kinnitama pädev asutus.
- c) Kui käitaja ja ülelennuriigi minimaalsed lennukõrgused on erinevad, kohaldatakse neist kõrgemaid.

CAT.OP.MPA.150. Kütusepoliitika

- a) Käitaja kehtestab lendude planeerimiseks ja lennu ajal lennuplaanide muutmiseks kütusepoliitika, millega tagatakse, et kõikidel lendudel oleks pardal planeeritud lennu jaoks piisav kogus kütust ja kütusevarud, mis võimaldavad planeeritud lennust kõrvalekaldumist. Kütusepoliitika ja selle kõik muudatused peab heaks kiitma pädev asutus.
- b) Käitaja tagab, et lendude planeerimisel võetakse aluseks vähemalt järgmist:
- 1) lennutegevuskäsiraamatus sätestatud protseduurid ning:
 - i) õhusõiduki tootjalt saadud andmed või
 - ii) konkreetse õhusõiduki jooksvad andmed, mis saadakse kütuse kasutamise monitooringusüsteemist,ning
 - 2) käitamistingimused, mille kohaselt tuleb lend sooritada, sealhulgas:
 - i) õhusõiduki kütusekulu andmed;
 - ii) eeldatavad massid;

- iii) prognoositavad ilmastikutingimused ning
 - iv) aeronavigatsiooniteenuste osutaja(te) protseduurid ja piirangud.
- c) Käitaja tagab, et lennueelsel kütuse arvutamisel loetakse lennuks vajamineva kütuse hulka:
- 1) ruleerimiseks vajalik kütus;
 - 2) lennuks vajalik kütus;
 - 3) kütusevaru, mis koosneb:
 - i) kütuse erivarust;
 - ii) varulennuväljale lendamiseks vajalik kütus juhuks, kui on vaja suunduda sihtlennuvälja varulennuväljale;
 - iii) lõplikust kütusevarust ning
 - iv) lisakütusest, kui see on konkreetse lennuliigi puhul vajalik,ning
 - 4) erakorraline kütusevaru, kui seda nõuab õhusõiduki kapten.
- d) Käitaja tagab, et kui lend jätkub planeeritud erineval marsruudil või suundub planeeritud erinevale sihtlennuväljale, siis võetakse kasutatava kütuse arvutamise protseduurides arvesse järgmist:
- 1) ülejäänud lennuks vajalikku kütust ning
 - 2) kütusevaru, mis koosneb:
 - i) kütuse erivarust;
 - ii) varulennuväljale lendamiseks vajalik kütus juhuks, kui on vaja suunduda sihtlennuvälja varulennuväljale;
 - iii) lõplikust kütusevarust ning
 - iv) lisakütusest, kui see on konkreetse lennuliigi puhul vajalik,ning
 - 3) erakorralisest kütusevarust, kui seda nõuab õhusõiduki kapten.

CAT.OP.MPA.151. Kütusepoliitika – leebemad nõuded

- a) Olenemata punkti CAT.OP.MPA.150 alapunktidest b–d peavad käitajad B-suutlikkusklassi lennukite puhul tagama, et lennueelsel kütuse arvestamisel loetakse lennuks vajamineva kütuse hulka järgmine:
- i) ruleerimiseks vajalik kütus, kui seda on oluline kogus;
 - ii) lennuks vajalik kütus;
 - iii) kütusevaru, mis koosneb:
 - A) kütuse erivarust, mis moodustab vähemalt 5 % planeeritud reisilennuks vajaminevast kütusekogusest või lennuplaani muutmise korral 5 % ülejäänud lennuks vajaminevast reisilennu kütusekulust ning
 - B) lõplikust kütusevarust, mis on vajalik täiendavaks 45 minutit (kolbmootoriga lennuki puhul) või 30 minutit (turbiinmootoriga lennuki puhul) kestvaks lennuks;
 - iv) kütus, mis on vajalik lendamiseks varulennuväljale sihtlennuvälja kaudu, kui sihtlennuvälja varulennuvälja olemasolu on nõutav, ning
 - v) erakorraline kütusevaru, kui seda nõuab õhusõiduki kapten.

- b) Olenemata punkti CAT.OP.MPA.150 alapunktidest b–d peab päeva ajal visuaalsete märkide järgi toimuvatel lendudel kopteriga, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on kuni 3 175 kg, olema kütusepoliitikaga tagatud, et lennu või lendude seeria lõppemisel piisab lõpliku kütusevaru kogusest vähemalt:

- 1) 30-minutiliseks lennuks reisilennu tavakiirusel või
- 2) 20-minutiliseks lennuks reisilennu tavakiirusel, kui lend toimub piirkonnas, kus on pidevalt olemas sobivad maandumiskohad ohutuse tagamiseks.

CAT.OP.MPA.155. Erikategooriate reisijate (SCP-de) vedu

- a) Lennul eritingimusi, abistamist ja/või eriseadmeid vajavad isikud loetakse erikategooriate reisijateks (SCP-d) vähemalt järgmisi isikuid:
- 1) liikumispuudega isikud (PRM-id), kelle hulka loetakse olenemata määrusest (EÜ) nr 1107/2006 kõik isikud, kelle liikumine on raskendatud ajutise või alalise sensoorse või lokomotoorse füüsilise puude, vaimse puude või vaeguse või mis tahes muu puude, või kõrge vanuse tõttu;
 - 2) imikud ja saatjata reisivad lapsed ning
 - 3) deporteeritavad isikud, ebasoovitavad reisijad ja vahi all olevad isikud.
- b) Erikategooriate reisijaid (SCP-sid) veetakse tingimustes, millega tagatakse õhusõiduki ja selles viibijate ohutus vastavalt käitaja kehtestatud protseduuridele.
- c) Erikategooriate reisijaid (SCP-sid) ei määrata ega lubata istekohtadele, kus neil on otsene juurdepääs avariiväljapääsule või kus nende viibimine võib:
- 1) segada meeskonnaliikmeid tööülesannete täitmisel;
 - 2) takistada ligipääsu avariivarustusele või
 - 3) takistada õhusõiduki evakueerimist hädaolukorras.
- d) Erikategooriate reisijate (SCP-de) pardaletulekust tuleb eelnevalt teavitada õhusõiduki kaptenit.

CAT.OP.MPA.160. Pagasi ja lasti paigutamine

Käitaja kehtestab protseduurid, millega tagatakse, et:

- a) salongi tuuakse üksnes käsipagas, mida on võimalik nõuetekohaselt ja ohutult paigutada, ning
- b) kogu pardal olev pagas ja last, mis võib oma kohalt liikudes tekitada vigastusi või kahjustusi või ummistada vahekäike või väljapääse, paigutatakse nii, et nende liikumine oleks välistatud.

CAT.OP.MPA.165. Reisijate paigutamine kohtadele

Käitaja kehtestab protseduurid, millega tagatakse reisijate paigutamine kohtadele, kus nad hädaolukorras saaksid õhusõiduki evakueerimisele kaasa aidata ja ei takistaks seda.

CAT.OP.MPA.170. Reisijate teavitamine

Käitaja tagab, et:

- a) reisijaid teavitatakse ja neile demonstreeritakse ohutusega seotud aspekte, mis lihtsustavad hädaolukorras vajalike protseduuride rakendamist, ning
- b) reisijatele antakse kaart ohutusteabega, millel olevatel pildidel on näha, kuidas kasutada avariivarustust ja reisijatele ette nähtud varuväljapääse.

CAT.OP.MPA.175. Lennu ettevalmistus

- a) Käitaja kehtestab iga kavandatava lennu jaoks operatsioonilise lennuplaani, võttes arvesse õhusõiduki suutlikkust ja muid käitamispiiranguid ning kavandataval marsruudil ning asjaomastel lennuväljadel või käitamiskohtades eeldatavalt valitsevaid tingimusi.

b) Lendu ei alustata enne, kui õhusõiduki kapten on veendunud, et:

- 1) kõik määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktis 2.a.3 sätestatud tingimused seoses õhusõiduki lennukõlblikkuse ja registreerimise, mõõteriistade ja seadmete, massi ja raskuskeskme (CG), pagasi ja lasti ning õhusõiduki käitamispirangutega on täidetavad;
- 2) õhusõidukit käitatakse vastavalt varustatuse muudatuste loetelule (CDL);
- 3) lennu sooritamiseks nõutavad lennutegevuskäsiraamatu osad on olemas;
- 4) pardal on punkti CAT.GEN.MPA.180 kohaselt nõutavad dokumendid, lisainfo ja vormid;
- 5) kaasas on kehtivad kaardid, lennuskeemid ja nendega seotud dokumendid või nendega võrdväärne teave, mis on vajalik õhusõiduki kavandatavaks lennuks koos võimalike kõrvalekaldumistega marsruudist;
- 6) planeeritud lennu jaoks on olemas nõuetekohased maapealsed rajatised ja teenistused;
- 7) planeeritud lennul on võimalik täita lennutegevuskäsiraamatus esitatud tingimusi kütuse, õli ja hapniku, minimaalsete ohutuskõrguste, lennuvälja käitamisiinimumide ja vajaduse korral ka varulennuväljade kohta, ning
- 8) on võimalik täita kõik täiendavad käitamispirangud, kui need on olemas.

c) Olenemata alapunktist a ei ole operatsiooniline lennuplaan nõutav VFR-lendudel:

- 1) lennukiga, mis ei ole keerukas mootoriga lennuk ja mille start ja maandumine toimub samal lennuväljal või käitamiskohas, või
- 2) lennutegevuskäsiraamatu kohastel päeva ajal toimuvatel kohalikel lendudel, mida käitatakse visuaalsete märkide järgi navigeeritavatel marsruutidel kopteritega, mille maksimaalne stardimass on kuni 3 175 kg.

CAT.OP.MPA.180. Lennuväljade valimine – lennukid

a) Kui meteoroloogilistel või suutlikkusega seotud põhjustel ei ole võimalik stardi-varulennuväljana kasutada lähtelennuvälja, peab käitaja valima mõne muu sobiva stardi-varulennuvälja, mis ei asu lähtelennuväljast kaugemal kui:

- 1) kahemootoriliste lennukite puhul:
 - i) ühe lennutunni kaugusel, mis vastab lennukäsiraamatu (AFM) kohasele lennule reisilennukiirusel ühe mittetöötava mootoriga (OEI) standardse tuulevaikuse tingimustes tegeliku stardimassiga, või
 - ii) V lisa (SPA-osa) F-alajao kohaselt heakskiidetud ETOPS-lennu kõrvalekaldumise aja kaugusel maksimaalselt kahe tunni ulatuses, kui minimaalvarustuse loetelust (MEL) ei tulene teisiti ja kui lennatakse lennukäsiraamatu (AFM) kohaselt reisilennukiirusel ühe mittetöötava mootoriga (OEI) tegeliku stardimassiga standardse tuulevaikuse tingimustes;
- 2) kolme- ja neljamootoriliste lennukite puhul kahe lennutunni kaugusel, mis vastab lennukäsiraamatu (AFM) kohasele lennule reisilennukiirusel ühe mittetöötava mootoriga (OEI) standardse tuulevaikuse tingimustes tegeliku stardimassiga.

Kui lennukäsiraamatus (AFM) ei ole kehtestatud reisilennukiirust ühe mittetöötava mootoriga (OEI), tuleb varulennuvälja kauguse arvutamisel aluseks võtta kiirus, mis saadakse tööle jäänud mootori(te) töötamisel maksimaalse püsivõimsusega.

b) Käitaja valib igaks instrumentaallennureeglite (IFR) järgi toimuvaks lennuks vähemalt ühe sihtlennuvälja varulennuvälja, välja arvatud juhul, kui sihtlennuväli on isoleeritud lennuväli või:

- 1) kavandatava lennu kestus õhukütõusmisest kuni maandumiseni või vastavalt punkti CAT.OP.MPA.150 alapunktile d lennu ajal tehtava lennuplaani muutuse puhul sihtkohta jõudmiseks kuluv järelejäänud lennuae on lühem kui kuus tundi ning
- 2) sihtlennuväljal on kaks eraldi kasutamiskõlblikku rada ning sihtlennuvälja vastavate ilmateadete või -prognooside järgi on üks tund enne kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega sihtlennuväljal pilvede kõrgus vähemalt 2 000 jalga või ringlähenede kõrgus + 500 jalga (olenevalt sellest, kumb on suurem) ning nähtavus maal vähemalt 5 km.

c) Käitaja valib kaks sihtlennuvälja varulennuvälja, kui:

- 1) sihtlennuvälja asjaomased ilmateated ja -prognoosid näitavad, et ajavahemikus üks tund enne kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega on ilmastikutingimused halvemad planeeritud miinimumidest, või
- 2) meteoroloogiateave puudub.

d) Käitaja märgib nõutud varulennuvälja(d) operatsioonilisse lennuplaani.

CAT.OP.MPA.181. Lennuväljade ja käitamiskohtade valimine – kopterid

a) Lendudel instrumentaallennuilm (IMC) tingimustes valib õhusõiduki kapten reisilennu tavakiirusel ühe lennutunni kaugusel asuva stardi-varulennuvälja, juhuks kui lähtelennuväljale naasmine on ilmastiku tõttu võimatu.

b) IFR-lendudel või VFR-lendudel, kui navigeeritakse muu kui visuaalsete märkide järgi, määrab õhusõiduki kapten operatsioonilises lennuplaanis vähemalt ühe sihtlennuvälja varulennuvälja, välja arvatud juhul, kui:

- 1) sihtkohaks on rannikul asuv lennuväli ning kopter saabub avamerelt;
- 2) lendudel kõikidesse muudesse sihtkohtadesse, kui lennu kestus ja ilmastikutingimused on sellised, et eeldataval saabumisel on kavandatavas maandumispaidas võimalik lähenemine ja maandumine visuaallennuilm tingimustes (VMC), või
- 3) kavandatav maandumispaid on isoleeritud ning varulennuväli puudub; sel juhul määratakse kindlaks tagasipöör-dumispunkt (PNR).

c) Käitaja valib kaks sihtlennuvälja varulennuvälja, kui:

- 1) asjaomased sihtlennuvälja ilmateated ja -prognoosid näitavad, et ajavahemikus üks tund enne kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega on ilmastikutingimused halvemad planeeritud miinimumidest, või
- 2) meteoroloogiateave sihtlennuvälja kohta puudub.

d) Käitaja võib valida avamerel asuvaid sihtlennuvälja varulennuvälju, kui kohaldatakse järgmisi kriteeriume:

- 1) avamerel asuvat sihtlennuvälja varulennuvälja kasutatakse üksnes pärast tagasipöördumispunkti (PNR) läbimist. Enne tagasipöördumispunkti (PNR) kasutatakse kaldal asuvaid varulennuvälju;
- 2) varulennuväljal peab olema võimalik maanduda ühe mittetöötava mootoriga (OEL);
- 3) võimaluste piires tagatakse teki kasutusvalmidus. Konkreetsete kopteritekkide või muude kohtade mõõtmeid, konfiguratsiooni ja takistustevaba ala hinnatakse, et teha kindlaks nende varulennuväljana kasutamise sobivus iga kopteritüübi jaoks, mida kasutada kavatakse;
- 4) määratakse kindlaks ilmastikumiinimumid, võttes arvesse meteoroloogiateabe täpsust ja usaldusväärsust;
- 5) minimaalvarustuse loetelu (MEL) peab sisaldama erisätteid konkreetset liiki käitamise kohta ning
- 6) avamerel asuva varulennuvälja võib valida üksnes juhul, kui käitaja on sätestanud vastava protseduuri lennutegevus-käsiraamatus.

e) Käitaja märgib nõutavad varulennuvälja(d) operatsioonilisse lennuplaani.

CAT.OP.MPA.185. IFR-lendude planeerimismiinimumid – lennukid

a) Planeerimismiinimumid stardi-varulennuväljade jaoks

Käitaja võib lennuvälja valida stardi-varulennuväljaks üksnes siis, kui asjakohased ilmateated ja/või -prognoosid näitavad, et ilmastikutingimused selle lennuväljal ajavahemikus üks tund enne kuni üks tund pärast arvestuslikku lennuväljale saabumise aega on samaväärsed punkti CAT.OP.MPA.110 kohaselt kindlaks määratud kohaldatavate maandumismiinimumidega või nendest paremad. Kui ainsaks võimalikuks lähenemisviisiks on mitte-täppislähenemine (NPA) ja/või ringlähenemine, tuleb arvesse võtta pilvede kõrgust. Arvesse tuleb võtta kõiki ühe mittetöötava mootoriga (OEL) lennu suhtes kehtestatud piiranguid.

b) Sihtlennuvälja, välja arvatud isoleeritud sihtlennuvälja planeerimismiinimumid.

Käitaja valib konkreetse sihtlennuvälja üksnes siis, kui:

1) asjakohased ilmated ja/või -prognoosid näitavad, et ilmastikutingimused sellel lennuväljal ajavahemikus üks tund enne kuni üks tund pärast arvestuslikku lennuväljale saabumise aega on samaväärsed järgmiste planeerimismiinimumidega või nendest paremad:

i) RVR/nähtavus (VIS) vastavalt punkti CAT.OP.MPA.110 sätetele ning

ii) pilvede kõrgus mitte-täppislähenemise (NPA) või ringlähenemise puhul minimaalsel laskumiskõrgusel (MDH) või sellest kõrgemal,

või

2) valitud on kaks sihtlennuvälja varulennuvälja.

c) Sihtlennuvälja varulennuvälja, isoleeritud lennuvälja, marsruudi varulennuvälja kütusejäägi alusel ja marsruudil asuva varulennuvälja planeerimismiinimumid

Käitaja võib lennuvälja valida ühel kõnealustest eesmärkidest üksnes siis, kui asjakohased ilmated ja/või -prognoosid näitavad, et ilmastikutingimused sellel lennuväljal ajavahemikus üks tund enne kuni üks tund pärast arvestuslikku lennuväljale saabumise aega on allpool tabelis 1 toodud planeerimismiinimumidega samaväärsed või nendest paremad.

Tabel 1

Planeerimismiinimumid

Sihtlennuvälja varulennuvälja, isoleeritud sihtlennuvälja, marsruudi varulennuvälja kütusejäägi alusel ja marsruudil asuv varulennuvälja

Lähenemise tüüp	Planeerimismiinimumid
CAT II ja III	CAT I RVR
CAT I	NPA RVR/VIS Pilvede kõrgus MDH või sellest kõrgem
NPA	NPA RVR/VIS + 1 000 m Pilvede kõrgus MDH + 200 jalga või sellest kõrgem
Ringlähenemine	Ringlähenemine

CAT.OP.MPA.186. IFR-lendude planeerimismiinimumid – kopterid

a) Stardi-varulennuvälja(de) planeerimismiinimumid

Käitaja võib lennuvälja või maandumiskoha valida stardi-varulennuväljaks üksnes siis, kui asjakohased ilmated ja/või -prognoosid näitavad, et ilmastikutingimused sellel lennuväljal ajavahemikus üks tund enne kuni üks tund pärast arvestuslikku stardi-varulennuväljale saabumise aega on samaväärsed punkti CAT.OP.MPA.110 kohaselt kindlaks määratud maandumismiinimumidega või nendest paremad. Kui ainsaks võimalikuks lähenemisviisiks on mitte-täppislähenemine (NPA), tuleb arvesse võtta pilvede kõrgust. Arvesse tuleb võtta kõiki ühe mittetöötava mootoriga (OEI) lennule kehtestatud piiranguid.

b) Sihtlennuväljade ja sihtlennuvälja varulennuväljade planeerimismiinimumid

Käitaja valib konkreetse sihtlennuvälja ja/või sihtlennuvälja varulennuvälja(d) üksnes siis, kui asjakohased ilmated ja/või -prognoosid näitavad, et ilmastikutingimused sellel lennuväljal ajavahemikus üks tund enne kuni üks tund pärast arvestuslikku lennuväljale või käitamiskohta saabumise aega on paremad või samaväärsed järgmiste planeerimismiinimumidega:

1) kui punkti CAT.OP.MPA.181 alapunktis d ei ole sätestatud teisiti, peavad sihtlennuvälja planeerimismiinimumid olema järgmised:

i) RVR/VIS vastavalt punkti CAT.OP.MPA.110 sätetele ning

ii) pilvede kõrgus mitte-täppislähenemise (NPA) puhul minimaalsel laskumiskõrgusel (MDH) või sellest kõrgemal;

2) sihtlennuvälja varulennuvälja(de) planeerimismiinimumid on esitatud tabelis 1.

Tabel 1

Sihtlennuvälja varulennuvälja planeerimismiinimumid

Lähenemise tüüp	Planeerimismiinimumid
CAT II ja III	CAT I RVR
CAT I	CAT I + 200 jalga/nähtavus 400 m
NPA	NPA RVR/VIS + 400 m Pilvede kõrgus MDH + 200 jalga või sellest kõrgem

CAT.OP.MPA.190. ATS-lennuplaani esitamine

- Kui ATS-lennuplaani ei esitata, kuna õhusõidueeskirjad seda ei nõua, tuleb esitada nõuetekohane teave, mis võimaldaks vajaduse korral aktiveerida hoiatamisteenused.
- Kui lend algab kohast, kus ei ole võimalik ATS-lennuplaani esitada, edastab õhusõiduki kapten või käitaja ATS-lennuplaani lennuliiklusteenuste üksusele esimesel võimalusel pärast starti.

CAT.OP.MPA.195. Tankimine / paakide tühjendamine reisijate sisenemise, väljumise või õhusõidukis viibimise ajal

- Käitaja tagab, et õhusõidukit ei tangita lennukibensiini, reaktiivkütuse või nende kütuseliikide seguga ega paake ei tühjendata neist ajal, mil reisijad sisenevad või väljuvad õhusõidukist või viibivad selle pardal.
- Kõikide muude kütuseliikide puhul tuleb rakendada vajalikke ettevaatusabinõusid ning õhusõidukis peab olema kvalifitseeritud personal õhusõiduki evakueerimise algatamiseks ja läbiviimiseks kõige praktilisemal ja kiiremal viisil.

CAT.OP.MPA.200. Reaktiivkütuse tankimine ja paakide reaktiivkütusest tühjendamine

Reaktiivkütuse tankimist ja paakide reaktiivkütusest tühjendamist võib teostada üksnes juhul, kui käitaja on kehtestanud nõuetekohased protseduurid, milles võetakse arvesse reaktiivkütuste kõrget riskitaset.

CAT.OP.MPA.205. Tagurdamine ja pukseerimine – lennukid

Käitaja määratud tagurdamis- ja pukseerimisprotseduure viiakse läbi vastavalt kehtivatele lennundusstandarditele ja -protseduuridele.

CAT.OP.MPA.210. Meeskonnaliikmed töökohtadel**a) Lennumeeskonna liikmed**

- Stardi ja maandumise ajal peavad kõik lennumeeskonna liikmed, kelle töökoht on kabiinis, olema neile ette nähtud töökohtadel.
- Kõikidel teistel lennuetappidel peavad kabiini tööle määratud lennumeeskonnaliikmed olema kabiinis oma töökohtadel, välja arvatud juhul, kui nende töökohalt äraolek on vajalik lennuga seotud töökohustuste täitmiseks või füsioloogilisteks vajadusteks, tingimusel et lennuki juhiste juures on kogu aeg vähemalt üks nõuetekohase kvalifikatsiooniga piloot.
- Kõik lennumeeskonna liikmed, kes täidavad tööülesandeid kabiinis, peavad lennu kõikidel etappidel säilitama valvsuse. Valvsuse vähenemise korral võetakse asjakohaseid vastumeetmeid. Ootamatu väsimuse korral võib rakendada reguleeritud puhkuse protseduuri õhusõiduki kapteni juhtimisel, kui töökoormus seda võimaldab. Kõnealust reguleeritud puhkust ei loeta lennuaja piirangute arvutamisel puhkeaja osaks ning see ei anna alust lennuaja pikendamiseks.

b) Salongimeeskonna liikmed

Lennu kriitilistel etappidel peavad kõik salongimeeskonna liikmed istuma neile määratud töökohtadel ja nad ei tohi täita muid ülesandeid kui õhusõiduki ohutuks käitamiseks nõutavad ülesanded.

CAT.OP.MPA.215. Kõrvaklappide kasutamine – lennukid

a) Kõik kabiini tööle määratud lennumeeskonna liikmed peavad kandma kõrvaklappe koos suumikrofoni või samaväärse seadmega. Kõrvaklapid on lennuliiklusteenuste (ATS) üksustega suhtlemisel peamiseks suulise teabeedastuse vahendiks:

1) maapinnal:

i) lennujuhtimisüksuselt (ATC) väljumisloa saamisel suulise teatena ning

ii) kui mootorid töötavad;

2) lennu ajal:

i) allpool üleminekukõrgust või

ii) madalamal kui 10 000 jalga, olenevalt sellest, kumb on kõrgem,

ning

3) kui kapten seda vajalikuks peab.

b) Alapunktis a sätestatud olukordades peab suumikrofon või samaväärne seade olema kahepoolset sidet võimaldavas asendis.

CAT.OP.MPA.216. Kõrvaklappide kasutamine – kopterid

Kõik kabiini tööle määratud lennumeeskonna liikmed peavad kandma kõrvaklappe koos suumikrofoni või samaväärse seadmega ning kasutama seda lennuliiklusteenuste (ATS) üksustega sidepidamise põhivahendina.

CAT.OP.MPA.220. Avariievakuatsiooni abivahendid

Käitaja kehtestab protseduurid, millega tagatakse, et kõik automaatselt rakenduvad avariievakuatsiooni abivahendid on enne ruleerimist, starti ja maandumist sisse lülitatud, kui see on ohutu ja võimalik.

CAT.OP.MPA.225. Istmed, turvavööd ja turvasüsteemid

a) *Meeskonnaliikmed*

1) Kõikidel meeskonnaliikmetel tuleb nõuetekohaselt kinnitada kõik olemasolevad turvavööd ja turvasüsteemid stardi ja maandumise ajaks ning alati, kui õhusõiduki kapten seda ohutuse huvides otsustab.

2) Lennu teistel etappidel tuleb kõikidel kabiinis oma töökohtadel olevatel lennumeeskonna liikmetel hoida turvavööd kinnitatuna.

b) *Reisijad*

1) Õhusõiduki kapten tagab, et enne starti ja maandumist ja ruleerimise ajal ning alati, kui ta peab seda ohutuse huvides vajalikuks, on kõik lennukis viibivad reisijad oma istmetel või magamisasemetel ning turvavöö või ohutusrihmadega nõuetekohaselt kinnitatud.

2) Käitaja sätestab tingimused õhusõiduki istmete kasutamiseks korraga mitme isiku poolt, mis on lubatud üksnes selleks ettenähtud istmetel. Kapten tagab, et istmel on korraga mitu isikut üksnes juhul, kui üks neist on täiskasvanu ja üks lisarihma või muu kinnituvahendiga nõuetekohaselt kinnitatud imik.

CAT.OP.MPA.230. Salongi ja vahekäigu/vahekäikude kindlustamine

a) Käitaja kehtestab protseduurid, millega tagatakse, et kõik väljapääsud ja evakueerimisteed on enne ruleerimist, starti ja maandumist takistustest vabad.

b) Õhusõiduki kapten tagab, et kogu varustus ja pagas on nõuetekohaselt kinnitatud enne starti ja maandumist ning alati, kui see on ohutuse huvides vajalik.

CAT.OP.MPA.235. Päästevestid – kopterid

Käitaja tagab, et 3. suutlikkusklassi kopteri lendudel veekogu kohal määratakse kõikide pardalviibijate päästevesti kandmise kohustus olenevalt lennu kestusest ja oodatavatest lennutingimustest.

CAT.OP.MPA.240. Suitsetamine pardal

Kapten keelab pardal suitsetamise:

- a) kui see on ohutuse huvides vajalik;
- b) õhusõiduki tankimise ja kütusepaakide tühjendamise ajaks;
- c) ajaks, mil õhusõiduk on maapinnal, välja arvatud juhul, kui käitaja ei ole kehtestanud protseduure riskide maandamiseks maapealsete toimingute ajal;
- d) väljaspool ettenähtud suitsetamispiirkondi, vahekäigus/vahekäikudes ja tualettruumi(de)s;
- e) lastiruumides ja/või teistes piirkondades, kus on last, mida ei hoita tulekindlates konteinerites või mis ei ole kaetud tulekindla materjaliga, ning
- f) salongi neis piirkondades, kuhu parajasti antakse hapnikku.

CAT.OP.MPA.245. Ilmastikutingimused – kõik õhusõidukid

a) Instrumentaallennureeglite (IFR) järgi toimuvatel lendudel teeb õhusõiduki kapten järgmist:

- 1) alustab starti või
- 2) jätkab lennuagse ümberplaneerimise korral lendu muudetud ATS-lennuplaani alguspunktist kaugemale

üksnes juhul, kui olemasolev teave näitab, et prognoositavad ilmastikutingimused siht- ja/või nõutud varulennuvälja(de)l on samaväärsed või paremad planeerimismiinimumidest.

- b) Lendudel instrumentaallennureeglite (IFR) järgi võib õhusõiduki kapten jätkata lendu planeeritud sihtlennuvälja suunas juhul, kui värskem olemasolev teave näitab, et planeeritud arvestuslikul saabumisajal on ilmastikutingimused sihtlennuväljal või vähemalt ühel sihtlennuvälja varulennuväljal samaväärsed kehtivate lennuvälja käitamismiinimumidega või nendest paremad.
- c) Lendudel visuaallennureeglite (VFR) järgi alustab õhusõiduki kapten starti üksnes juhul, kui asjakohased ilmateated ja/või -prognoosid näitavad, et ilmastikutingimused marsruudiosal, mida tuleb lennata visuaallennureeglite (VFR) järgi, võimaldavad asjaomasel ajal visuaallennureegleid (VFR) täita.

CAT.OP.MPA.246. Ilmastikutingimused – lennukid

Lisaks punkti CAT.OP.MPA.245 nõuetele võib lennukite IFR-lendudel kapten jätkata lendu:

- a) kütuse erivaru vähendamise (RCF) protseduuri otsusepunktist kaugemale või
- b) määratud punkti protseduuri (PDP) kasutamise korral määratud punktist kaugemale,

üksnes juhul, kui olemasolev teave näitab, et prognoositavad ilmastikutingimused siht- ja/või nõutavatel varulennuvälja(de)l on saabumisajal samaväärsed või paremad kohaldatavatest lennuvälja käitamismiinimumidest.

CAT.OP.MPA.247. Ilmastikutingimused – kopterid

Lisaks punkti CAT.OP.MPA.245 nõuetele:

- a) veekogu kohal maa nägemisulatusest väljaspool toimuvatel kopterilendudel visuaallennureeglite (VFR) järgi alustab kapten starti üksnes juhul, kui asjakohased ilmateated ja/või -prognoosid näitavad, et pilvede kõrgus on päeval lennul üle 600 jala ja öisel lennul üle 1 200 jala.

- b) Olenemata alapunktist a võib G-klassi õhuruumis asuvate kopteritekkide vahelistel lendudel, kus vee kohal lennata sektor on alla 10 meremiili, visuaallennureeglite (VFR) järgi lennata juhul, kui on täidetud või ületatud järgmised miinimumid:

Tabel 1

Miinimumid kopteritekkidevahelistel lendudel G-klassi õhuruumis

	Päeval		Öösel	
	Kõrgus (*)	Nähtavus	Kõrgus (*)	Nähtavus
Ühe piloodiga	300 jalga	3 km	500 jalga	5 km
Kahe piloodiga	300 jalga	2 km (**)	500 jalga	5 km (***)

(*) Pilvede alumise piiri kõrgus peab võimaldama lendu ettenähtud kõrgusel pilvede all ja väljaspool pilvi.

(**) Nähtavuse nõuet võib kopteri lennul vähendada kuni 800 meetrini, kui sihtkoht või mõni vahepealne rajatis on püsivalt nähtav.

(***) Nähtavuse nõuet võib kopteri lennul vähendada kuni 1 500 meetrini, kui sihtkoht või mõni vahepealne rajatis on püsivalt nähtav.

- c) Kopterilennud kopteritekkidele või ümbritsevast pinnast kõrgemal asuvalle lähenemis- ja stardisirge alale (FATO) on lubatud üksnes juhul, kui keskmine tuule kiirus kopteritekkil või ümbritsevast pinnast kõrgemal asuval lähenemis- ja stardisirge alal (FATO) on alla 60 sõlme.

CAT.OP.MPA.250. Jää ja muu saaste – maapealsed protseduurid

- a) Käitaja kehtestab protseduurid, mida tuleb järgida, kui õhusõiduki ohutuks käitamiseks on vaja maapealset jäätõrjet ja jäätumistvastast töötlust ning nendega seotud õhusõidukite ülevaatust.
- b) Kapten alustab starti üksnes juhul, kui õhusõiduki välispind on puhas igasugusest saastest, mis võib kahjustada õhusõiduki lennutehnilisi omadusi ja/või juhitavust, välja arvatud alapunkti a kohastel lennukäsiraamatus (AFM) lubatud juhtudel.

CAT.OP.MPA.255. Jää ja muu saaste – protseduurid lennu ajal

- a) Käitaja kehtestab protseduurid lendudeks eeldatavates või tegelikes jäätumistingimustes.
- b) Kapten alustab lendu või lendab tahtlikult eeldatavatesse või tegelikesse jäätumistingimustesse üksnes juhul, kui õhusõiduk on sertifitseeritud ja varustatud sellistes tingimustes toimetulekuks.
- c) Kui jäätumine ületab õhusõiduki sertifitseeritud jäätumistaset või kui jäätumistingimustes lendamiseks sertifitseerimata õhusõiduk satub jäätumistingimustesse, väljub kapten viivitamata jäätumistingimustest lennukõrguse või marsruudi muutmise teel, saates vajaduse korral lennujuhtimisüksusele (ATC) hädaolukorra teate.

CAT.OP.MPA.260. Kütuse- ja õlivaru

Kapten alustab lendu või jätkab seda pärast lennuagset ümberplaneerimist üksnes juhul, kui ta on veendunud, et õhusõidukil on vähemalt selline kogus kütust ja õli, mis on planeeritud lennu ohutuks sooritamiseks, võttes arvesse eeldatavaid käitamistingimusi.

CAT.OP.MPA.265. Starditingimused

Enne stardi alustamist peab õhusõiduki kapten olema veendunud, et:

- a) temale teadaoleva teabe põhjal ei takista ilm lennuväljal või käitamiskohas ning kasutamiseks ettenähtud raja või lähenemis- ja stardisirge ala (FATO) olukord ohutut starti ja väljumist ning
- b) lennuväljal kehtestatud käitamismiinimumid on täidetud.

CAT.OP.MPA.270. Minimaalsed lennukõrgused

Kapten või piloot, kellele lennu juhtimine on delegeeritud, ei lenda allpool ettenähtud miinimumkõrgust, välja arvatud:

- a) startimiseks või maandumiseks või
- b) laskumiseks vastavalt pädeva asutuse kinnitatud protseduuridele.

CAT.OP.MPA.275. Ebatavaliste olukordade jälgimine lennu ajal

Käitaja tagab, et reisijate- ja kaubaveo ajal ei simuleerita:

- a) ebatavalisi või hädaolukordi, mis nõuavad ebatavalise või hädaolukorra protseduuride rakendamist, või
- b) lendu instrumentaallennuilmal (IMC) tingimustes kunstlike vahenditega.

CAT.OP.MPA.280. Kütuse kasutamise kontrollimine lennu ajal – lennukid

Käitaja kehtestab protseduuri, millega tagatakse kütuse kontrollimine ja kütusekulu jälgimine vastavalt järgmistele kriteeriumidele.

a) Kütuse kontrollimine lennu ajal

- 1) Õhusõiduki kapten tagab, et kütust kontrollitakse lennu ajal korrapäraste ajavahemike järel. Alles olev kasutatav kütusekogus registreeritakse ja seda hinnatakse:

- i) et võrrelda tegelikku kütusekulu planeeritud kütusekuluga;
- ii) et kontrollida alles oleva kasutatava kütuse hulga piisavust lennu lõpuni vastavalt alapunktile b ning
- iii) et määrata kindlaks eeldatav kasutatava kütuse jääk sihtlennuväljale jõudmisel.

- 2) Vastavad kütuseandmed registreeritakse.

b) Kütuse kasutamise kontrollimine lennu ajal

- 1) Lend tuleb sooritada nii, et sihtlennuväljale saabumisel ei oleks eeldatav kasutatav kütusejääk väiksem kui:

- i) varulennuväljale lendamiseks vajalik nõutav kütusevaru ja lõplik kütusevaru kokku või
- ii) lõplik kütusevaru, kui varulennuvälja olemasolu ei ole nõutav.

- 2) Kui kütuse kontrollimine lennu ajal näitab, et eeldatav kütusevaru sihtlennuväljale jõudmisel on väiksem kui:

- i) varulennuväljale lendamiseks vajalik nõutav kütusevaru ja lõplik kütusevaru kokku, peab õhusõiduki kapten otsustama, kas jätkata lendu sihtlennuväljani või muuta marsruuti, et tagada ohutu maandumine vähemalt lõpliku kütusejäägiga võrdse varuga, võttes arvesse lennuliikluse olukorda ja käitamistingimusi nii sihtlennuväljal, sihtlennuvälja varulennuväljani viival marsruudil kui ka mis tahes muul sobival lennuväljal, või
- ii) lõplik kütusevaru, ning kui varulennuvälja ei ole nõutav, peab õhusõiduki kapten võtma asjakohased meetmed ja suunduma sobivale lennuväljale, et maanduda ohutult vähemalt lõpliku kütusejäägiga võrdse varuga.

- 3) Õhusõiduki kapten kuulutab välja hädaolukorra, kui arvestuse järgi on lähimal ohutuks maandumiseks sobival lennuväljal maandumise ajal pardal olev tegelik kasutatav kütusekogus väiksem kui ette nähtud lõplik kütusevaru.

4) Täiendavad tingimused eriprotseduuride jaoks

- i) Lennul, mille puhul kohaldatakse ettenägematuteks juhtudeks ette nähtud kütuse vähendamise (RCF) protseduuri, et lennata esimesele sihtlennuväljale, peab õhusõiduki kapten tagama, et otsusepunkti jõudes moodustab kasutatava kütuse jääk vähemalt järgmiste näitajate summa:

- A) vajalik kütus reisilennuks otsusepunktist kuni esimese sihtlennuväljani;
- B) kütuse erivaru, mis moodustab 5 % kütusekogusest, mis on vajalik reisilennuks otsusepunktist kuni esimese sihtlennuväljani;
- C) esimesele sihtlennuväljale lendamiseks vajalik kütus juhul, kui esimese sihtlennuvälja varulennuvälja ei ole nõutav, ning
- D) lõplik kütusevaru.

ii) Lennul, mille puhul kohaldatakse sihtlennuväljale lendamiseks määratud punkti (PDP) protseduuri, peab õhusõiduki kapten tagama, et määratud punkti jõudes moodustab kasutatava kütuse jääk vähemalt järgmiste näitajate summa:

- A) reislennuks vajalik kütus määratud punktist (PDP) sihtlennuväljani;
- B) kütuse erivaru lendamiseks määratud punktist (PDP) sihtlennuväljani ning
- C) lisakütus.

CAT.OP.MPA.281. Kütuse kasutamise kontrollimine lennu ajal – kopterid

- a) Käitaja kehtestab protseduuri, millega tagatakse kütuse kontrollimine ja kütusekulu jälgimine lennu ajal.
- b) Õhusõiduki kapten tagab, et kütuse jääk on lennu ajal suurem kui kütuse kogus, mis on vajalik ohutut maandumist võimaldavale lennuväljale või käitamiskohta jõudmiseks, kusjuures pärast maandumist peab olema alles lõplik kütusevaru.
- c) Õhusõiduki kapten kuulutab välja hädaolukorra, kui maandumise ajal pardal olev tegelik kasutatav kütusekogus väiksem kui lõplik kütusevaru.

CAT.OP.MPA.285. Lisahapniku kasutamine

Õhusõiduki kapten tagab, et lennumeeskonna liikmed, kes lennu ajal täidavad õhusõiduki ohutu käitamisega seotud tööülesandeid, kasutaksid pidevalt lisahapnikku, kui rohkem kui 30 minuti jooksul on salongi rõhkkõrgus üle 10 000 jala, ning alati, kui salongi rõhkkõrgus on üle 13 000 jala.

CAT.OP.MPA.290. Maapinna läheduse tuvastamine

Kui mõni meeskonnaliige teeb kindlaks või hoiatussüsteem registreerib maapinna ohtliku läheduse, võtab piloteeriv piloot viivitamata parandusmeetmed ohutute lennutingimuste taastamiseks.

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

Käitaja kehtestab pärast ACASi paigaldamist ja töökorda seadmist asjakohased käitamisprotseduurid ja koolitusprogrammid. ACAS II kasutamisel peavad kõnealused käitamisprotseduurid ja koolitusprogrammid olema kooskõlas komisjoni määrusega (EL) nr 1332/2011 ⁽¹⁾.

CAT.OP.MPA.300. Lähenemis- ja maandumistingimused

Enne maandumiseks lähenemise alustamist peab õhusõiduki kapten olema veendunud, et temale teadaoleva teabe põhjal ei tohiks ilm lennuväljal ning kasutamiseks ettenähtud raja või lähenemis- ja stardisirge ala (FATO) olukord takistada lennutegevuskäsiraamatus kehtestatud suutlikkusteabe kohast ohutut lähenemist, maandumist ega katkestatud lähenemist.

CAT.OP.MPA.305. Lähenemise alustamine ja jätkamine

- a) Kapten või piloot, kellele lennu juhtimine on delegeeritud, võib instrumentaallähenemist alustada olenemata talle teatatud nähtavusest (VIS) või nähtavusest rajal (RVR).
- b) Kui teatatud RVR/VIS on alla kohaldatava miinimumi, ei jätkata lähenemist:
 - 1) madalamale kui 1 000 jalga lennuväljast või
 - 2) lõpplähenemise segmenti, kui kopteri otsusekõrgus (DA/H) või minimaalne laskumiskõrgus (MDA/H) on suurem kui 1 000 jalga lennuväljast.
- c) Kui nähtavus rajal (RVR) ei ole teada, võib nähtavuse rajal tuletada teatatud nähtavusest.
- d) Kui pärast laskumist madalamale kui 1 000 jalga lennuväljast on teatatud RVR/VIS väiksem kui kehtestatud miinimum, võib lähenemist jätkata kopteri otsusekõrguseni (DA/H) või minimaalse laskumiskõrguseni (MDA/H).
- e) Kopteri otsusekõrgusest (DA/H) või minimaalsest laskumiskõrgusest (MDA/H) madalamale laskumise ja maandumise võib sooritada juhul, kui antud lähenemisliigi ja kavandatava raja osas nõutavad visuaalsed viited on alates otsusekõrgusest või minimaalsest laskumiskõrgusest püsivalt nähtavad.

⁽¹⁾ ELT L 336, 20.12.2011, lk 20.

- f) Puuteala nähtavus rajal (RVR) on alati määrav. Kui on teatatud nähtavus raja vahepunktis ja raja lõpp-punktis ning need on asjakohased, on ka need määravad. Minimaalne RVR peab raja vahepunktis olema 125 m või võrdne puuteala nähtavusega, kui see on väiksem, ja 75 m raja lõpp-punktis. Maandumisjärgne läbijooks juhtimis- või kontrollsüsteemiga varustatud õhusõidukite jaoks on minimaalne RVR raja vahepealses punktis 75 m.

CAT.OP.MPA.310. Käitamisprotseduurid – läve ületamise kõrgus – lennukid

Käitaja peab kehtestama käitamisprotseduurid, millega tagatakse, et täppislähenemistel kasutatav lennuk ületab rajaläve maandumiskonfiguratsioonis ja -asendis ohutu varuga.

CAT.OP.MPA.315. Lennutundide aruandlus – kopterid

Käitaja teeb pädevale asutusele kättesaadavaks iga kopteriga eelmisel kalendriaastal lennatud tundide arvu.

CAT.OP.MPA.320. Õhusõidukikategooriad

- a) Õhusõidukite kategooriatesse jagamisel võetakse arvesse indikaatorkiirust rajaläve kohal (V_{AT}), mis saadakse, kui varisemiskiirus (V_{SO}) korrutatakse 1,3-ga või kui varisemiskiirus ülekoormusel 1 g (V_{S1g}) korrutatakse 1,23-ga maandumiskonfiguratsiooni maksimaalse sertifitseeritud maandumismassi juures. Kui on teada nii V_{SO} kui ka V_{S1g} , tuleb kasutada suuremat saadavat V_{AT} väärtust.

- b) Kasutatakse allpool tabelis esitatud õhusõidukikategooriaid.

Tabel 1

Õhusõidukikategooriad vastavalt V_{AT} väärtustele

Õhusõidukikategooria	VAT
A	Vähem kui 91 sõlme
B	91–120 sõlme
C	121–140 sõlme
D	141–165 sõlme
E	166–210 sõlme

- c) Aluseks võetav maandumiskonfiguratsioon peab olema sätestatud lennutegevuskäsiraamatus.
- d) Käitaja võib V_{AT} kindlaksmääramisel kasutada väiksemat maandumismassi, kui pädev asutus seda lubab. Nimetatud väiksem maandumismass peab olema püsiv väärtus, mis ei sõltu igapäevaste käitamistingimuste muutumisest.

C-ALAJAGU

ÕHUSÕIDUKI SUUTLIKKUS JA KÄITAMISPIIRANGUD

1. JAOTIS

Lennukid

1. PEATÜKK

Üldnõuded

CAT.POLA.100. Suutlikkusklassid

- a) Lennukit käitatakse vastavalt suutlikkusklasside suhtes kohaldatavatele nõuetele.
- b) Kui lennuki eriliste konstruktsiooniomaduste tõttu ei ole täielikku vastavust käesoleva alajao kohaldatavatele nõuetele võimalik tagada, kohaldab käitaja selliseid suutlikkusstandardeid, mis tagavad asjaomases peatükis sätestatuga võrdselt ohutustaseme.

CAT.POLA.105. Üldist

- a) Lennuki mass:
- 1) stardi alguses või
 - 2) lennuagse ümberplaneerimise korral punktis, millest alates kohaldatakse muudetud operatsioonilist lennuplaani,

ei tohi olla suurem kui mass, mille puhul on võimalik täita vastava peatüki nõuded enne lennu alustamist. Mõõndusi võib teha eeldatava massi lennu käigus vähenemise ning kütuse väljalaskmise osas.

- b) Vastava peatüki nõuetele vastavuse kindlakstegemiseks kasutatakse lennukäsiraamatus (AFM) esitatud sertifitseeritud suutlikkusandmeid, vajaduse korral koos muude asjaomases peatükis sätestatud andmetega. Käitaja esitab muud andmed lennutegevuskäsiraamatus. Selleks et vältida asjaomases peatükis sätestatud nõuete topeltrakendamist, võib nõuete rakendamisel arvesse võtta ka kõiki lennukäsiraamatu (AFM) suutlikkusandmetes juba sisalduvaid käitamise nõudeid.
- c) Vajalikul määral tuleb arvesse võtta lennuki konfiguratsiooni, keskkonnatingimusi ning suutlikkust ebasoodsalt mõjutavate süsteemide tööd.
- d) Niiske raja, välja arvatud murukattega raja, võib suutlikkuse seisukohalt lugeda kuivaks rajaks.
- e) Käitajal tuleb kohaldatava peatüki stardinõuete täitmise hindamisel arvestada kasutatavate graafikute ja tabelite täpsust.

2. PEATÜKK

A - suutlikkusklass

CAT.POLA.200. Üldist

- a) Lennukäsiraamatus (AFM) sisalduvaid kinnitatud suutlikkusandmeid täiendatakse vastavalt vajadusele muude andmetega, kui lennukäsiraamatus (AFM) sisalduvad kinnitatud suutlikkusandmed on ebapiisavad, näiteks:
 - 1) selliste eeldatavate ebasoodsate käitamistingimustega arvestamiseks nagu start ja maandumine puhastamata radadel ning
 - 2) mootoririkkega arvestamiseks kõikidel lennuetappidel.
- b) Märgade ja puhastamata radade puhul kasutatakse suutlikkusandmeid, mis on kindlaks määratud suurte lennukite suhtes kohaldatavate sertifitseerimisstandardite või samaväärsete standardite alusel.
- c) Muude alapunktis a osutatud andmete ja alapunktis b nimetatud samaväärsete nõuete kasutamine tuleb sätestada lennutegevuskäsiraamatus.

CAT.POLA.205. Start

- a) Stardimass ei tohi ületada lennukäsiraamatus (AFM) märgitud maksimaalset stardimassi lähtelennuvälja rõhkkõrgusel ja õhutemperatuuril.
- b) Maksimaalse lubatud stardimassi kindlaksmääramisel võetakse arvesse järgmisi nõudeid:
 - 1) kiirendus-pidurdusvahemaa ei tohi ületada olemasolevat kiirendus-pidurdusvahemaad (ASDA);
 - 2) stardidistantsi pikkus ei tohi ületada olemasolevat stardidistantsi koos takistustevaba alaga, mis ei tohi olla pikem kui pool olemasolevat hoovõtudistantsi (TORA);
 - 3) hoovõtudistants ei tohi ületada olemasolevat hoovõtudistantsi (TORA);
 - 4) stardi katkestamisel ja stardi jätkamisel tuleb kasutada sama V_1 väärtust ning
 - 5) märjal või puhastamata rajal ei tohi stardimass ületada massi, mis on lubatud stardiks samades tingimustes kuival rajal.
- c) Alapunkti b nõuetele vastavuse tõendamisel võetakse arvesse järgmist:
 - 1) rõhkkõrgus lennuväljal;
 - 2) õhutemperatuur lennuväljal;
 - 3) raja pinnakatte seisukord ja raja pinnakatte liik;

- 4) raja kalle stardi suunas;
- 5) teatatud vastutuule komponenti mitte rohkem kui 50 % või teatatud pärituule komponenti mitte vähem kui 150 % ning
- 6) võimalik stardiraja pikkuse lühenemine lennukite stardieelse reastumise tõttu.

CAT.POLA.210. Takistustevaba ala stardil

- a) Tegelik starditrajektoor määratakse kindlaks selliselt, et lennuki kõrgus kõikidest takistustest oleks vähemalt 35 jalga ja kaugus horisontaalsuunas vähemalt 90 m pluss $0,125 \times D$, kus D on horisontaalne vahemaa, mille lennuk on läbinud alates olemasoleva stardidistantsi (TODA) lõpust, või kui enne olemasoleva stardidistantsi (TODA) lõppu on kavandatud pööre, siis stardidistantsi lõpust. Lennukitel tiivaulatusega alla 60 m võib horisontaalseks takistustevabaks alaks arvestada pool lennuki tiivaulatust pluss 60 m pluss $0,125 \times D$.
- b) Alapunkti a nõuete täitmisel:
 - 1) võetakse arvesse järgmisi aspekte:
 - i) lennuki mass stardi hoovõtu alustamisel;
 - ii) rõhkkõrgus lennuväljal;
 - iii) õhutemperatuur lennuväljal ning
 - iv) teatatud vastutuule komponenti mitte rohkem kui 50 % või teatatud pärituule komponenti mitte vähem kui 150 %.
 - 2) Trajektoori muudatused ei ole lubatud kuni punktini, kus tegeliku starditrajektoori kõrgus on võrdne poole tiivaulatusega, kuid mitte väiksem kui 50 jalga olemasoleva hoovõtudistantsi (TORA) lõpu kohal. Sellest alates kuni kõrguseni 400 jalga on ette nähtud, et lennukit ei kallutata rohkem kui 15°. 400 jalast kõrgemal võib planeerida kaldeid üle 15°, kuid mitte üle 25°.
 - 3) Kõik tegeliku starditrajektoori etapid, kus lennukit kallutatakse rohkem kui 15°, peavad olema horisontaalselt takistustevabad ulatuses, mis on kindlaks määratud alapunktis a ja alapunkti b alapunktides 6 ja 7 ning vertikaalselt vähemalt 50 jala ulatuses.
 - 4) Lennud, kus kasutatakse suurendatud kuni 20° kaldeid kõrgusvahemikus 200 kuni 400 jalga või kuni 30° kallakuid kõrgusel üle 400 jala, peavad toimuma punkti CAT.POLA.240 kohaselt.
 - 5) Tuleb piisavalt arvestada mõjuga, mida kaldenurk avaldab käitamiskiirusele ja lennutrajektoorile, ning suurenenud käitamiskiirustest tulenevat vahemaade kasvu.
 - 6) Kui kavandatud lennutrajektoor ei nõua lennusuuna muutmist rohkem kui 15° võrra, ei pea käitaja arvestama külgmisi takistusi, mille kaugus on suurem kui:
 - i) 300 m, kui piloot on suuteline säilitama nõutava navigeerimistäpsuse kogu takistuste arvestusliku piirkonna ulatuses, või
 - ii) 600 m kõikides muudes lennutingimustes.
 - 7) Kui kavandatud lennutrajektoor nõuab lennusuuna muutmist rohkem kui 15° võrra, ei pea käitaja arvestama külgmisi takistusi, mille kaugus on suurem kui:
 - i) 600 m, kui piloot on suuteline säilitama nõutava navigeerimistäpsuse kogu takistuste arvestusliku piirkonna ulatuses, või
 - ii) 900 m kõikides muudes lennutingimustes.
- c) Käitaja kehtestab erakorralised protseduurid alapunktide a ja b nõuete täitmiseks ning ohutu teekonna tagamiseks ja takistuste vältimiseks, mis võimaldavad lennukil täita marsruudil järgitavaid punkti CAT.POLA.215 tingimusi või maanduda kas lähtelennuväljal või stardi-varulennuväljal.

CAT.POL.A.215. Lend marsruudil ühe mittetöötava mootoriga (OEI)

- a) Lennukäsiraamatus (AFM) esitatud ühe mittetöötava mootoriga (OEI) lennu tegeliku lennutrajektoori andmed marsruudil prognoositavates ilmastikutingimustes peavad marsruudi kõikides punktides vastama alapunkti b või alapunkti c nõuetele. Tegelikul lennutrajektooriga peab olema positiivne gradient 1 500 jala kõrgusel lennuvälja kohal, kus pärast mootoririket kavatakse maanduda. Jäätõrjesüsteemide kasutamist nõudvates ilmastikutingimustes tuleb arvestada nende mõju tegelikule lennutrajektooriga.
- b) Tegeliku lennutrajektoori gradient peab olema positiivne vähemalt 1 000 jala kõrgusel maapinnast ja takistustest marsruudil 9,3 km (5 meremiili) ulatuses mõlemal pool kavandatud trajektoori.
- c) Tegelik lennutrajektoori peab võimaldama lennukil jätkata lendu reisikõrgusest kuni lennuväljani, kus saab maanduda vastavalt vajadusele kas punkti CAT.POL.A.225 või punkti CAT.POL.A.230 kohaselt. Tegelik lennutrajektoori peab olema vertikaalselt takistustevaba vähemalt 2 000 jala kõrguseni maapinna ja takistuste kohal 9,3 km (5 meremiili) ulatuses mõlemal pool kavandatud trajektoori vastavalt järgmisele:
- 1) mootoririke tekib eeldatavasti marsruudi kõige kriitilisemas punktis;
 - 2) arvestatakse tuulte mõju lennutrajektooriga;
 - 3) kütust võib ohutusprotseduuri järgides avariilukorras välja lasta nii palju, et lennuväljale jõutaks nõutava kütusevaruga, ning
 - 4) lennuväli, kus on planeeritud lennuki maandumine pärast mootoririket, peab vastama järgmistele tingimustele:
 - i) eeldatava maandumismassiga lennuki suutlikkusnõuded on täidetud ning
 - ii) ilmateated ja/või -prognoosid ning teated lennuvälja tingimuste kohta näitavad, et arvestuslikul saabumisajal on võimalik ohutult maanduda.
- d) Käitaja peab suurendama alapunktides b ja c ette nähtud näitajaid 18,5 kilomeetrini (10 meremiilini) juhul, kui navigeerimistäpsus ei vasta vähemalt nõutavale 5. astme navigatsioonitäpsusele (RNP5).

CAT.POL.A.220. Lend marsruudil kolme või enama mootoriga lennukiga, mille kaks mootorit ei tööta

- a) Sellise kolme või enama mootoriga lennuki puhul, mis lendab kõikide töötavate mootoritega pikamaa-reisilennu kiirusel standardtemperatuuril ja tuulevaikuses, ei tohi kavandatud trajektoori ükski punkt olla rohkem kui 90 minuti kaugusel lennuväljast, kus on täidetud eeldatavale maandumismassile vastavad nõuded, välja arvatud juhul, kui lennuk vastab alapunktide b–f nõuetele.
- b) Kahe mittetöötava mootoriga lennuki tegelik lennutrajektoori marsruudil peab võimaldama lennukil jätkata lendu prognoositavates ilmastikutingimustes punktist, kus mõlemad mootorid arvatakse üheaegselt seiskuvat, kuni lennuväljani, kus kahe mittetöötava mootoriga maandumiseks ette nähtud protseduuri kasutades on võimalik maanduda ja lennuk täielikult peatada. Tegelik lennutrajektoori peab olema vertikaalselt takistustevaba vähemalt 2 000 jala kõrguseni maapinna ja takistuste kohal 9,3 km (5 meremiili) ulatuses mõlemal pool kavandatud trajektoori. Selliste kõrguste ja ilmastikutingimuste korral, mis nõuavad jäätõrjesüsteemide kasutamist, tuleb arvesse võtta nende kasutamise mõju tegelikule lennutrajektooriga. Kui navigeerimistäpsus ei ole vähemalt RNP5 tasemel, peab käitaja suurendama eespool nimetatud näitajat 18,5 kilomeetrini (10 meremiilini).
- c) Kahe mootori seiskumist eeldatakse selle marsruudiosa kõige kriitilisemas punktis, kus lennuk on kõikide töötavate mootoritega, pikamaa-reisilennu kiirusel standardtemperatuuril ja tuulevaikuses lennates rohkem kui 90 minuti kaugusel lennuväljast, kus on täidetud eeldatavale maandumismassile vastavad nõuded.
- d) Tegelik lennutrajektoori peab olema positiivse gradiendiga 1 500 jala kõrgusel lennuvälja kohal, kus pärast kahe mootori riket kavatakse maanduda.
- e) Kütust võib ohutusprotseduuri järgides avariilukorras välja lasta nii palju, et lennuväljale jõutaks nõutava kütusevaruga.
- f) Lennuki eeldatav mass selles punktis, kus kaks mootorit võivad seiskuda, peab sisaldama vähemalt kütusekogust, mis on piisav lennu jätkamiseks lennuvälja suunas, kus kavatakse maanduda, ja sinna jõudmiseks vähemalt 1 500 jala kõrgusele maandumiskohale, ning sellele järgnevalt 15 minuti pikkuseks horisontaallennuks.

CAT.POL.A.225. Maandumine siht- ja varulennuväljal

- a) Lennuki maandumismass, mis on kindlaks määratud vastavalt punkti CAT.POL.A.105 alapunktile a, ei tohi ületada maksimaalset maandumismassi, mis on kindlaks määratud, arvestades siht- ja varulennuvälja kõrgust merepinnast ja õhutemperatuuri eeldataval arvestuslikul saabumisajal.

CAT.POL.A.230. Maandumine kuival rajal

- a) Lennuki maandumismass, mis on kindlaks määratud vastavalt punkti CAT.POL.A.105 alapunkti a nõuetele, peab võimaldama arvestuslikul maandumisajal sihtlennuväljal ja mis tahes varulennuväljal 50 jala kõrguselt rajaläve kohalt peatumisega maanduda:

1) turboreaktiivmootoriga lennukitel 60 % piires olemasolevast maandumisdistantsist (LDA) ning

2) turbopropellermootoriga lennukitel 70 % piires olemasolevast maandumisdistantsist (LDA).

- b) Järsu lähenemise protseduuride korral kasutab käitaja alapunkti a kohaselt arvutatud maandumisdistantsi andmeid, mis põhinevad mõõteriistakõrgusel alla 60 jala, kuid mitte vähem kui 35 jalga, ning peavad vastama punkti CAT.POL.A.245 nõuetele.

- c) Lühimaamaandumiste puhul kasutab käitaja alapunkti a kohaselt arvutatud maandumisdistantsi andmeid, mis peavad vastama punkti CAT.POL.A.250 nõuetele.

- d) Maandumismassi kindlaksmääramisel võtab käitaja arvesse järgmist:

1) lennuvälja kõrgust merepinnast;

2) teatatud vastutuule komponenti mitte rohkem kui 50 % või teatatud pärituule komponenti mitte vähem kui 150 % ning

3) raja kallet maandumissuunas juhul, kui see on suurem kui +/- 2 %.

- e) Lennuki väljumisel eeldatakse, et:

1) lennuk maandub kõige sobivamale rajale tuulevaikusel ning

2) lennuk maandub rajale, mis määratakse kõige tõenäolisemalt maandumiseks, arvestades tuule võimalikku kiirust ja suunda, lennuki maapealset teenindust ning muid tingimusi, nagu maandumisseadmed ja maastik.

- f) Kui käitaja ei saa alapunkti e alapunkti 1 nõudeid sihtlennuvälja puhul täita, sest sihtlennuväljal on ainult üks rada, kus maandumine sõltub tuule suunast, võib lennuk väljuda juhul, kui on määratud kaks varulennuvälja, kus on võimalik täita kõiki alapunktide a–e nõudeid. Enne lähenemise alustamist sihtlennuväljal maandumiseks peab õhusõiduki kapten veenduma, et maandumisel on võimalik järgida kõiki alapunktides a–d ning punktis CAT.POL.A.225 sätestatud nõudeid.

- g) Kui käitaja ei suuda täita alapunkti e alapunkti 2 nõudeid sihtlennuvälja puhul, võib lennuk väljuda juhul, kui on määratud varulennuväli, kus on võimalik täita kõiki alapunktides a–e sätestatud nõudeid.

CAT.POL.A.235. Maandumine märgadel ja puhastamata radadel

- a) Kui asjakohased ilmateated ja/või prognoosid näitavad, et arvestuslikul saabumisajal võib rada olla märg, peab olemasolev maandumisdistants (LDA) olema vähemalt 115 % punkti CAT.POL.A.230 kohaselt kindlaks määratud nõutavast maandumisdistantsist.

- b) Kui asjaomased ilmateated ja/või -prognoosid näitavad, et arvestuslikul saabumisajal võib rada olla puhastamata, peab olemasolev maandumisdistants (LDA) olema vähemalt alapunkti a kohaselt kindlaks määratud pikkusega või vähemalt 115 % maandumisdistantsist, mis on kindlaks määratud vastavalt puhastamata raja maandumisdistantsi andmetele või nendega samaväärsetele andmetele, sõltuvalt sellest, kumb distants on pikem. Käitaja peab samaväärsete maandumisdistantsi andmete kohaldamise sätestama lennutegevuskäsiraamatus.

- c) Kui lennukäsiraamatus (AFM) on täiendav erinfo maandumisdistantside kohta märgadel radadel, võib kasutada sellist maandumisdistantsi märjal rajal, mis on lühem alapunktis a sätestatud maandumisdistantsist, kuid mitte lühem kui punkti CAT.POL.A.230 alapunkti a kohane maandumisdistants.

- d) Kui lennukäsiraamatus (AFM) on täiendav erinfo maandumisdistantside kohta puhastamata radadel, võib eritötlusega puhastamata rajal kasutada maandumisdistantsi, mis on lühem alapunktis b nõutud maandumisdistantsist, kuid mitte lühem kui punkti CAT.POL.A.230 alapunkti a kohane maandumisdistants.
- e) Alapunktide b, c ja d puhul kohaldatakse vastavalt punkti CAT.POL.A.230 kriteeriume, välja arvatud punkti CAT.POL.A.230 alapunkt a, mida ei kohaldata eespool nimetatud alapunkti b osas.

CAT.POL.A.240. Loa andmine suurendatud kallete kasutamiseks lendudel

- a) Lennud suurendatud kalletega peavad olema pädeva asutuse poolt eelnevalt heaks kiidetud.
- b) Loa saamiseks peab käitaja tõendama järgmiste tingimuste täitmist:
- 1) lennukäsiraamat (AFM) sisaldab kinnitatud andmeid käitamiskiiruse ja -andmete nõutava suurendamise kohta, et lennutrajektoori moodustamisel saaks arvesse võtta suurenenud kaldeid ja kiirusi;
 - 2) navigeerimistäpsuse saavutamiseks on võimalik kasutada visuaalseid orientiire;
 - 3) iga lennuraja jaoks on määratud ilmastikumiinimumid ja tuulepiirangud ning
 - 4) lennumeeskond on lennatava marsruudi ja punkti ORO.OPS.FC kohaselt kasutatavate protseduuridega piisavalt tutvunud.

CAT.POL.A.245. Järsu lähenemise protseduuride lubamine

- a) Järsu lähenemise protseduurideks, kus glissaadi kalle on 4,5° või suurem ning mõõteriistakõrgus alla 60 jala, kuid mitte vähem kui 35 jalga, on vajalik pädeva asutuse eelnev heakskiit.
- b) Loa saamiseks peab käitaja tõendama järgmiste tingimuste täitmist:
- 1) lennukäsiraamatus (AFM) on määratud maksimaalne lubatud glissaadi kalle, mis tahes muud piirangud, järsu lähenemise protseduurid tavalisteks, ebatavalisteks ja hädaolukordadeks ning andmed distantside muudatuste kohta järsu lähenemise kriteeriumide kasutamisel;
 - 2) igal lennuväljal, kus järsu lähenemisega lende kavandatakse:
 - i) on olemas sobiv glissaadi orientiiride süsteem, mis hõlmab vähemalt visuaalset glissaadi järgimise süsteemi;
 - ii) on ette nähtud ilmastikumiinimumid ning
 - iii) võetakse arvesse järgmisi aspekte:
 - A) takistused;
 - B) glissaadi orientiiride süsteemi ja rajale suunamise vahendite liik;
 - C) minimaalsed visuaalsed viited, mida on vaja otsusekõrguse (DH) ja minimaalse laskumiskõrguse (MDA) juures;
 - D) olemasolevad pardaseadmed;
 - E) piloodi kvalifikatsioon ja konkreetse lennuvälja tundmine;
 - F) lennukäsiraamatu (AFM) piirangud ja protseduurid ning
 - G) katkestatud lähenemise kriteeriumid.

CAT.POL.A.250. Lühimaamaandumise lubamine

- a) Lühimaamaandumiste sooritamiseks peab olema pädeva asutuse eelnev luba.
- b) Loa saamiseks peab käitaja tõendama järgmiste tingimuste täitmist:
- 1) distants, mida kasutatakse lubatud maandumismassi arvutamiseks, võib koosneda olemasoleva kinnitatud ohutusala pikkusest koos olemasoleva kinnitatud maandumisdistantsiga;

- 2) lennuvälja asukohariik on määratud, et antud tegevus on avalikes huvides ja lennutegevuseks vajalik tulenevalt lennujaama eraldatusest või sellest, et lennujaama raja pikendamine ei ole füüsiliselt võimalik;
- 3) vertikaalne vahemaa piloodi silmade tasapinna ja rataste alumise osa tasapinna vahel ei ületa kolme meetrit, kui lennuk on normaalses glissaadis;
- 4) minimaalne RVR/VIS on vähemalt 1 500 m ning lennutegevuskäsiraamatus on sätestatud tuulepiirangud;
- 5) pilootide kogemuse, koolituse ja konkreetsete lennuväljade tundmise miinimumnõuded on kindlaks määratud ja täidetud;
- 6) olemasoleva kinnitatud ohutusala alguse ületamisel on kõrgus 50 jalga;
- 7) lennuvälja asukohariik on kinnitatud ohutusala kasutamise heaks kiitnud;
- 8) olemasoleva kinnitatud ohutusala pikkus ei ületa 90 m;
- 9) kinnitatud ohutusala laius ei ole väiksem kui raja kahekordne laius või lennuki kahekordne tiivaulatus, olenevalt sellest, kumb on suurem, ja telgjooneks on raja telgjoone pikendus;
- 10) kinnitatud ohutusala ei ole takistusi ega süvendeid, mis võiksid ohustada maanduvat lennukit, ja ajal, kui rada kasutatakse lühimaamaandumisteks, ei tohi kinnitatud ohutusala olla ühtegi liikuvat objekti;
- 11) kinnitatud ohutusala kalle maandumissuunas ei ületa 5 % ülespoole ega 2 % allapoole ning
- 12) vajaduse korral pädeva asutuse kehtestatud lisatingimused, võttes arvesse lennuki tüübiomadusi, lähenemisala pinnavormide omadusi, olemasolevaid lähenemise abivahendeid ja katkestatud lähenemise või maandumisega seotud kaalutlusi.

3. PEATÜKK

B-suutlikkusklass

CAT.POLA.300. Üldist

a) Käitaja ei või ühemootorilist lennukit käitada:

- 1) öösel või
- 2) instrumentaallennuilm (IMC) tingimustes, välja arvatud visuaallennu erireeglite kohaselt.

b) Käitaja käsitleb punkti CAT.POLA.340 tõusunõuetele mittevastavaid kahe mootoriga lennukeid ühe mootoriga lennukitena.

CAT.POLA.305. Start

a) Stardimass ei tohi ületada lennukäsiraamatus (AFM) märgitud maksimaalset stardimassi lähtelennuvälja rõhkkõrgusel ja õhutemperatuuril.

b) Lennukäsiraamatus (AFM) sätestatud tasakaalustatud stardidistants ei tohi ületada:

- 1) 1,25-kordset olemasolevat hoovõtudistantsi (TORA) või
- 2) peatumisala ja/või takistustevaba tõusuala olemasolu korral järgmisi suurusid:
 - i) olemasolev hoovõtudistants (TORA);
 - ii) 1,15-kordne olemasolev stardidistants (TODA) või
 - iii) 1,3-kordne olemasolev kiirendus-pidurdusvahemaa (ASDA).

c) Alapunkti b nõuetele vastavuse tõendamisel võetakse arvesse järgmist:

- 1) lennuki mass stardi hoovõtu alustamisel;
- 2) rõhkkõrgus lennuväljal;

- 3) õhutemperatuur lennuväljal;
- 4) raja pinnakatte seisukord ja raja pinnakatte liik;
- 5) raja kalle stardi suunas ning
- 6) teatatud vastutuule komponenti mitte rohkem kui 50 % või teatatud pärituule komponenti mitte vähem kui 150 %.

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

- a) Kahe või enama mootoriga lennukite puhul määratakse tegelik starditrajektor kindlaks selliselt, et lennuki kõrgus kõikidest takistustest oleks vähemalt 50 jala ja kaugus horisontaalsuunas vähemalt 90 m pluss $0,125 \times D$, kus D on horisontaalne vahemaa, mille lennuk on läbinud alates olemasoleva stardidistantsi (TODA) lõpust, või kui enne olemasoleva stardidistantsi (TODA) lõppu on kavandatud pööre, siis stardidistantsi lõpust, välja arvatud alapunktides b ja c sätestatud juhtudel. Lennukitel tiivaulatusega alla 60 m võib horisontaalseks takistustevabaks alaks arvestada pool lennuki tiivaulatust pluss 60 m pluss $0,125 \times D$. Eeldatakse, et:
- 1) starditrajektor algab 50 jala kõrguselt maapinnast punkti CAT.POL.A.305 alapunktis b sätestatud stardidistantsi lõpus ning lõpeb 1 500 jala kõrgusel maapinnast;
 - 2) lennukit ei kallutata enne, kui lennuk on maapinnast 50 jala kõrgusel ning pärast seda ei tohi kaldenurk olla suurem kui 15°;
 - 3) kriitilise mootori rike toimub kõikide töökorras mootorite stardi kohase lennutrajektoori punktis, kus eeldatakse visuaalse viite kadumist takistustest möödumiseks;
 - 4) starditrajektoori tõusugradient vahemikus 50 jala kõrguselt kuni arvatava mootoririkke kõrguseni võrdub kõikide mootorite keskmise gradiendiga tõusul kõikide töötavate mootoritega ja üleminekul marsruutlennu konfiguratsioonile, korrutatuna teguriga 0,77, ning
 - 5) starditrajektoori gradient vastavalt alapunkti a alapunktile 4 saavutatud kõrguselt kuni starditrajektoori lõpuni võrdub lennukäsiraamatus (AFM) sätestatud tõusugradiendiga marsruudil ühe mittetöötava mootoriga (OEL).
- b) Kui kavandatud lennutrajektor ei nõua lennusuuna muutmist rohkem kui 15° võrra, ei pea käitaja arvestama külgmisi takistusi, mille kaugus on suurem kui:
- 1) 300 m, kui lendu sooritatakse tingimustes, mis võimaldavad navigatsiooni visuaalse kursihoidmisega, või kui on olemas navigatsioonivahendid, mille abil piloot saab kavandatud lennutrajektoori sama täpsusega hoida, või
 - 2) 600 m kõikides muudes lennutingimustes.
- c) Kui kavandatud lennutrajektor nõuab lennusuuna muutmist rohkem kui 15° võrra, ei pea käitaja arvestama külgmisi takistusi, mille kaugus on suurem kui:
- 1) 600 m lennutingimustes, mis võimaldavad navigatsiooni visuaalse kursihoidmisega, või
 - 2) 900 m kõikides muudes lennutingimustes.
- d) Alapunktide a–c nõuetele vastavuse tõendamisel võetakse arvesse järgmist:
- 1) lennuki mass stardi hoovõtu alustamisel;
 - 2) rõhkkõrgus lennuväljal;
 - 3) õhutemperatuur lennuväljal ning
 - 4) teatatud vastutuule komponenti mitte rohkem kui 50 % või teatatud pärituule komponenti mitte vähem kui 150 %.

CAT.POLA.315. Lend marsruudil mitme mootoriga lennukitega

- a) Lennuk peab lennu ajaks prognoositavates ilmastikutingimustes ühe mootori rikke korral ja tingimusel, et teised mootorid töötavad kindlaksmääratud maksimaalse püsivõimsusega, suutma jätkata lennu lennutegevuskäsiraamatus sätestatud minimaalsel ohutul kõrgusel või sellest kõrgemal kuni 1 000 jala kõrgusel asuva punktini sellise lennuvälja kohal, kus on võimalik täita asjaomased suutlikkussõuded.
- b) Eeldatakse, et mootoririkke punktis:
- 1) ei lenda lennuk kõrgemal kui kõrgus, mille juures tõusukiirus on 300 jalga minutis, kui kõik mootorid töötavad kindlaksmääratud maksimaalse püsivõimsusega, ning
 - 2) eeldatav marsruutlennu laskumise või tõusu gradient ühe mittetöötava mootoriga on võrdne vastavalt kas laskumise või tõusu kogugradiendiga, mida vastavalt suurendatakse või vähendatakse 0,5 % võrra.

CAT.POLA.320. Lend marsruudil ühe mootoriga lennukitega

- a) Lennuk peab lennu ajaks prognoositavates ilmastikutingimustes olema mootori rikke korral suuteline jõudma kohta, kus saab sooritada ohutu hädamaandumise.
- b) Eeldatakse, et mootoririkke punktis:
- 1) ei lenda lennuk kõrgemal kui kõrgus, mille juures tõusukiirus on 300 jalga minutis, kui mootor töötab kindlaksmääratud maksimaalse püsivõimsusega, ning
 - 2) on marsruutlennu gradient võrdne laskumise kogugradiendiga, mida on suurendatud 0,5 % võrra.

CAT.POLA.325. Maandumine siht- ja varulennuväljal

Lennuki maandumismass, mis on kindlaks määratud vastavalt punkti CAT.POLA.105 alapunktile a, ei tohi ületada maksimaalset maandumismassi, mis on kindlaks määratud, arvestades siht- ja varulennuvälja kõrgust merepinnast ja prognoositavat õhutemperatuuri arvestuslikul saabumisaajal.

CAT.POLA.330. Maandumine kuival rajal

- a) Lennuki maandumismass, mis on kindlaks määratud vastavalt punkti CAT.POLA.105 alapunkti a nõuetele, võimaldab arvestuslikul maandumisaajal sihtlennuväljal ja mis tahes varulennuväljal 50 jala kõrguselt rajaläve kohalt peatumisega maanduda 70 % piires olemasolevast maandumisdistsist (LDA), võttes arvesse:
- 1) lennuvälja kõrgust merepinnast;
 - 2) teatatud vastutuule komponenti mitte rohkem kui 50 % või teatatud pärituule komponenti mitte vähem kui 150 %;
 - 3) raja pinnakatte seisukorda ja raja pinnakatte liiki ning
 - 4) raja kallet maandumise suunas.
- b) Järsu lähenemise protseduuride korral kasutab käitaja alapunkti a kohaselt arvutatud maandumisdistsandi andmeid, mis põhinevad mõõteriistakõrgusel alla 60 jala, kuid mitte vähem kui 35 jalga, ning vastavad punktis CAT.POLA.345 sätestatud nõuetele.
- c) Lühimaamaandumiste puhul kasutab käitaja alapunkti a kohaselt arvutatud maandumisdistsandi andmeid, mis peavad vastama punktis CAT.POLA.350 sätestatud nõuetele.
- d) Lennuki väljumisel alapunktide a–c kohaselt eeldatakse, et:
- 1) lennuk maandub kõige sobivamale rajale tuulevaikuses ning
 - 2) lennuk maandub rajale, mis määratakse kõige tõenäolisemalt maandumiseks, arvestades tuule võimalikku kiirust ja suunda, lennuki maapealset teenindust ning teisi tingimusi, nagu maandumisseadmed ja maastik.

- e) Kui käitaja ei suuda täita alapunkti d alapunkti 2 nõudeid sihtlennuvälja puhul, võib lennuk väljuda üksnes juhul, kui on määratud varulennuväli, kus on võimalik täita kõiki alapunktide a–d nõudeid.

CAT.POL.A.335. Maandumine märgadel ja puhastamata radadel

- a) Kui asjakohased ilmateated ja/või prognoosid näitavad, et arvestuslikul saabumisajal võib rada olla märg, peab olemasolev maandumisdistsants (LDA) olema vähemalt punkti CAT.POL.A.330 kohaselt kindlaks määratud nõutav maandumisdistsants, korrutatuna teguriga 1,15.
- b) Kui asjakohased ilmateated ja/või prognoosid näitavad, et arvestuslikul saabumisajal võib rada olla puhastamata, ei tohi maandumisdistsants ületada olemasolevat maandumisdistsantsi (LDA). Käitaja peab kohaldatava maandumisdistsantsi sätestama lennutegevuskäsiraamatus.
- c) Kui lennukäsiraamatus on täiendav erinfo maandumisdistsantside kohta märgadel radadel, võib kasutada maandumisdistsantsi märjal rajal, mis on lühem alapunktis a nõutud maandumisdistsantsist, kuid mitte lühem kui punkti CAT.POL.A.330 alapunkti a kohane maandumisdistsants.

CAT.POL.A.340. Stardi ja maandumise tõusunõuded

Kahemootorilise lennuki käitaja peab täitma järgmised stardi ja maandumise tõusunõuded.

a) Starditõus

1) Kõikide mootorite töötamisel

- i) Püsiv tõusugradient pärast starti peab olema vähemalt 4 %, kui:

A) kõik mootorid töötavad stardivõimsusel;

B) telik on välja lastud, välja arvatud juhul, kui teliku sissetõmbamiseks ei kulu üle seitsme sekundi, mille puhul võib eeldada, et telik on sisse tõmmatud;

C) tiivaklapid on stardiasendi(te)s ning

D) tõusukiirus ei ole üle $1,1 V_{MC}$ (minimaalne kontrollkiirus maapinnal või selle lähedal) või $1,2 V_{S1}$ (varisemiskiirus või stabiilse lennu miinimumkiirus maandumiskonfiguratsioonis), olenevalt sellest, kumb on suurem.

2) Ühe mittetöötava mootoriga (OEI)

- i) Püsiv tõusugradient 400 jala kõrgusel stardipaiga kohal peab olema mõõdetavalt positiivne, kui:

A) kriitiline mootor ei tööta ja selle propeller on minimaalse takistuse asendis;

B) teine mootor töötab stardivõimsusel;

C) telik on sisse tõmmatud;

D) tiivaklapid on stardiasendi(te)s ning

E) tõusukiirus on võrdne 50 jala kõrgusel saavutatuga.

- ii) Püsiv tõusugradient stardipaiga kohal 1 500 jala kõrgusel ei tohi olla väiksem kui 0,75 %, kui:

A) kriitiline mootor ei tööta ja selle propeller on minimaalse takistuse asendis;

B) teine mootor töötab võimsusel, mis ei ületa pideva töörežiimi võimsust;

C) telik on sisse tõmmatud;

D) tiivaklapid on kinni ning

E) tõusukiirus on vähemalt $1,2 V_{S1}$.

b) Maandumistõus

1) Kõikide mootorite töötamisel

i) Püsiv tõusugradient peab olema vähemalt 2,5 %, kui:

A) võimsus või tõmbejõud ei ületa võimsust või tõmbejõudu, mis saavutatakse kaheksa sekundit pärast võimsushoobade liigutamist minimaalsest tühikäiguasendist;

B) telik on välja lastud;

C) tiivaklapid on maandumisasendis ning

D) tõusukõrgus võrdub V_{REF} (baasmaandumiskiirus).

2) Ühe mittetöötava mootoriga (OEL)

i) Püsiv tõusugradient stardipaiga kohal 1 500 jala kõrgusel ei tohi olla väiksem kui 0,75 %, kui:

A) kriitiline mootor ei tööta ja selle propeller on minimaalse takistuse asendis;

B) teine mootor töötab võimsusel, mis ei ületa pideva töörežiimi võimsust;

C) telik on sisse tõmmatud;

D) tiivaklapid on kinni ning

E) tõusukiirus on vähemalt $1,2 V_{S1}$.**CAT.POLA.345. Järsu lähenemise protseduuride lubamine**

a) Järsu lähenemise protseduurideks, kus glissaadi kalle on 4,5° või rohkem ning mõõteriistakõrgus alla 60 jala, kuid mitte alla 35 jala, on nõutav pädeva asutuse eelnev heakskiit.

b) Loa saamiseks peab käitaja tõendama järgmiste tingimuste täitmist:

1) lennukäsiraamatus (AFM) on määratud maksimaalne lubatud glissaadi kalle, mis tahes muud piirangud, järsu lähenemise protseduurid tavalisteks, ebatavalisteks ja hädaolukordadeks ning andmed distantside muudatuste kohta järsu lähenemise kriteeriumide kasutamisel ning

2) igal lennuväljal, kus järsu lähenemisega lende kavandatakse:

i) on olemas sobiv glissaadi orientiiride süsteem, mis hõlmab vähemalt visuaalset glissaadi järgimise süsteemi;

ii) on kindlaks määratud ilmastikumiinimumid ning

iii) võetakse arvesse järgmisi aspekte:

A) takistused;

B) glissaadi orientiiride süsteemi ja rajale suunamise vahendite liik;

C) minimaalsed visuaalsed viited, mida on vaja otsusekõrguse (DH) ja minimaalse laskumiskõrguse (MDA) juures;

D) olemasolevad pardaseadmed;

E) piloodi kvalifikatsioon ja konkreetse lennuvälja tundmine;

F) lennukäsiraamatus (AFM) sätestatud piirangud ja protseduurid ning

G) katkestatud lähenemise kriteeriumid.

CAT.POLA.350. Lühimaamaandumise lubamine

- a) Lühimaamaandumiste sooritamiseks peab olema pädeva asutuse eelnev luba.
- b) Loa saamiseks peab käitaja tõendama järgmiste tingimuste täitmist:
- 1) distantis, mida kasutatakse lubatud maandumismassi arvutamiseks, võib koosneda olemasoleva kinnitatud ohutusala pikkusest koos olemasoleva kinnitatud maandumisdistsantsiga;
 - 2) lennuvälja asukohariik on kinnitatud ohutusala kasutamise heaks kiitnud;
 - 3) kinnitatud ohutuslal ei ole takistusi ega süvendeid, mis võiksid ohustada maanduvat lennukit, ja ajal, kui rada kasutatakse lühimaamaandumisteks, ei tohi kinnitatud ohutuslal olla ühtegi liikuvat objekti;
 - 4) kinnitatud ohutusala kalle maandumissuunas ei ületa 5 % ülespoole ega 2 % allapoole;
 - 5) olemasoleva kinnitatud ohutusala pikkus ei ületa 90 m;
 - 6) kinnitatud ohutusala laius ei ole väiksem kui kaks raja laiust keskjoonega raja telgjoone pikendusel;
 - 7) olemasoleva kinnitatud ohutusala alguse ületamisel on kõrgus vähemalt 50 jalga;
 - 8) iga kasutatava raja jaoks on kindlaks määratud ja heaks kiidetud ilmastikumiinimumid, mis ei tohi olla väiksemad kui visuaallendude (VFR) meteomiinimumid või mittetäppislähenemise (NPA) miinimumid, olenevalt sellest, kummad on suuremad;
 - 9) on kindlaks määratud ja täidetud pilootide kogemuse, koolituse ja konkreetsete lennuväljade tundmise nõuded;
 - 10) vajaduse korral pädeva asutuse kehtestatud lisatingimused, võttes arvesse lennuki tüübiomadusi, lähenemisala pinnavormide omadusi, olemasolevaid lähenemise abivahendeid ja katkestatud lähenemise või maandumisega seotud kaalutlusi.

4. PEATÜKK**C - suutlikkusklass****CAT.POLA.400. Start**

- a) Stardimass ei tohi ületada lennukäsiraamatus (AFM) märgitud maksimaalset stardimassi lähtelennuvälja rõhkkõrgusel ja õhutemperatuuril.
- b) Selliste lennukite puhul, mille lennukäsiraamatus (AFM) märgitud stardidistanti puhul ei ole arvestatud mootoririkke võimalusega, ei tohi kõikide töötavate mootorite ja maksimaalse kindlaksmääratud stardivõimsusega 50 jala kõrgusele maapinna kohale jõudmiseks vajalik stardidistantis hoovõtu algusest, korrutatuna:
- 1) 1,33 ga kahe mootoriga lennukite puhul,
 - 2) 1,25 ga kolme mootoriga lennukite puhul või
 - 3) 1,18 ga nelja mootoriga lennukite puhul,
- ületada olemasolevat hoovõtudistanti (TORA) lennuväljal, kust starditakse.
- c) Selliste lennukite puhul, mille lennukäsiraamatus (AFM) märgitud stardimaa pikkuse puhul on arvestatud mootoririkke võimalusega, peavad olema täidetud järgmised nõuded vastavalt lennukäsiraamatus (AFM) sätestatule:
- 1) kiirendus-pidurdusvahemaa ei tohi ületada olemasolevat kiirendus-pidurdusvahemaad (ASDA);
 - 2) stardidistanti pikkus ei tohi ületada olemasolevat stardidistanti (TODA) koos takistustevaba alaga, mis ei tohi olla pikem kui pool olemasolevat hoovõtudistanti (TORA);
 - 3) hoovõtudistant ei tohi ületada olemasolevat hoovõtudistanti (TORA);

- 4) stardi katkestamisel ja stardi jätkamisel tuleb kasutada sama V_1 väärtust ning
 - 5) märjal või puhastamata rajal ei tohi stardimass ületada massi, mis on lubatud stardiks samades tingimustes kuival rajal.
- d) Arvesse tuleb võtta järgmist:
- 1) rõhkkõrgus lennuväljal;
 - 2) õhutemperatuur lennuväljal;
 - 3) raja pinnakatte seisukord ja raja pinnakatte liik;
 - 4) raja kalle stardi suunas;
 - 5) teatatud vastutuule komponenti mitte rohkem kui 50 % või teatatud pärituule komponenti mitte vähem kui 150 % ning
 - 6) stardiraja pikkuse võimalik lühenemine lennukite stardieelse reastumise tõttu.

CAT.POLA.405. Takistustevaba ala stardil

- a) Ühe mittetöötava mootoriga (OEL) startimisel määratakse starditrajektoor nii, et lennuki kaugus kõikidest takistustest on vertikaalselt vähemalt 50 jalga pluss $0,01 \times D$ või horisontaalselt vähemalt 90 meetrit pluss $0,125 \times D$, kus D on horisontaalne vahemaa, mille lennuk on läbinud alates olemasoleva stardidistantsi (TODA) lõpust. Lennukitel tiivaulatusega alla 60 m võib horisontaalseks takistustevabaks alaks arvestada pool lennuki tiivaulatust pluss 60 m pluss $0,125 \times D$.
- b) Starditrajektoor algab 50 jala kõrguselt maapinnast vastavalt kas punkti CAT.POLA.405 alapunkti b või alapunkti c sätestatud stardidistantsi lõpus ning lõpeb 1 500 jala kõrgusel maapinnast.
- c) Alapunkti a nõuetele vastavuse tõendamisel võetakse arvesse järgmist:
- 1) lennuki mass stardi hoovõtu alustamisel;
 - 2) rõhkkõrgus lennuväljal;
 - 3) õhutemperatuur lennuväljal ning
 - 4) teatatud vastutuule komponenti mitte rohkem kui 50 % või teatatud pärituule komponenti mitte vähem kui 150 %.
- d) Lennusuuna muutmist ei lubata kuni starditrajektoori punktini, kus kõrguseks on saavutatud 50 jalga maapinnast. Sellest alates kuni kõrguseni 400 jalga on ette nähtud, et lennukit ei kallutata rohkem kui 15° . 400 jalast kõrgemal võib planeerida üle 15° kaldeid, kuid mitte üle 25° kaldeid. Tuleb piisavalt arvestada möjuga, mida kaldenurk avaldab käitamiskiirusele ja lennutrajektoorele, ning suurenenud käitamiskiirustest tulenevat vahemaade kasvu.
- e) Kui lennusuunda ei ole vaja muuta rohkem kui 15° võrra, ei pea käitaja arvestama külgmisi takistusi, mille kaugus on suurem kui:
- 1) 300 m, kui piloot on suuteline säilitama nõutava navigeerimistäpsuse kogu takistuste arvestusliku piirkonna ulatuses, või
 - 2) 600 m kõikides muudes lennutingimustes.
- f) Kui lennusuunda on vaja muuta rohkem kui 15° võrra, ei pea käitaja arvestama külgmisi takistusi, mille kaugus on suurem kui:
- 1) 600 m, kui piloot on suuteline säilitama nõutava navigeerimistäpsuse kogu takistuste arvestusliku piirkonna ulatuses, või
 - 2) 900 m kõikides muudes lennutingimustes.

- g) Käitaja kehtestab alapunktide a–f nõuete täitmiseks ning ohutu teekonna tagamiseks ja takistuste vältimiseks erakorralised protseduurid, mis võimaldavad lennukil täita marsruudil järgitavaid punkti CAT.POL.A.410 kohaseid tingimusi või maanduda kas lähtelennuväljal või stardi-varulennuväljal.

CAT.POL.A.410. Lend marsruudil kõikide töötavate mootoritega

- a) Lennuk peab lennu ajaks prognoositavates ilmastikutingimustes olema suuteline marsruudi kõikides punktides või planeeritud kõrvalekaldumistel marsruudist saavutama tõusukiiruse vähemalt 300 jalga minutis kõikide maksimaalsel püsivõimsusel töötavate mootoritega, mis määratakse kindlaks:
- 1) ohutu lennu minimaalkõrgusel kõikidel marsruudi etappidel või marsruudist planeeritud kõrvalekaldumistel, mis on sätestatud lennutegevuskäsiraamatu lennukit käsitlevas osas või arvutatud selles sisalduva teabe põhjal, ning
 - 2) minimaalkõrgusel, mis on vajalikud vastavalt punktide CAT.POL.A.415 ja 420 asjakohaste tingimuste täitmiseks.

CAT.POL.A.415. Lend marsruudil ühe mittetöötava mootoriga (OEI)

- a) Lennuk peab lennu ajaks prognoositavates ilmastikutingimustes juhul, kui üks mootor seiskub mõnes marsruudi punktis või marsruudist planeeritud kõrvalekalde punktis ning kui teine mootor või teised mootorid töötavad kindlaksmääratud maksimaalsel püsivõimsusel, olema suuteline jätkama lendu reisilennu kõrguselt lennuväljani, kus saab maanduda vastavalt kas punktis CAT.POL.A.430 või punktis CAT.POL.A.435 sätestatud nõuetele. Lennuk peab ületama takistused 9,3 km (5 meremiili) ulatuses kummalgi pool kavandatud trajektoori vähemalt:
- 1) 1 000 jala kõrgusel, kui tõusukiirus on null või suurem, või
 - 2) 2 000 jala kõrgusel, kui tõusukiirus on nullist väiksem.
- b) Lennutrajektoiril peab olema positiivne gradient 450 m (1 500 jala) kõrgusel lennuvälja kohal, kus pärast ühe mootori riket kavatakse maanduda.
- c) Lennuki kasutatavaks tõusukiiruseks loetakse kiirust, mis on 150 jala võrra minutis väiksem kui kindlaksmääratud marsruutlennu tõusukiirus.
- d) Alapunktis a sätestatud ulatusi suurendatakse 18,5 kilomeetrini (10 meremiilini) juhul, kui navigeerimistäpsus ei ole vähemalt RNP5 tasemel.
- e) Kütust võib ohutusprotseduure järgides avariiolekorrast välja lasta nii palju, et lennuväljale jõutaks nõutava kütusevaruga.

CAT.POL.A.420. Lend marsruudil kolme või enama mootoriga lennukiga, mille kaks mootorit ei tööta

- a) Kolme või enama mootoriga lennuki kavandatud trajektoori ükski punkt ei tohi kõikide töötavate mootoritega pikamaa-reisilennu kiirusel standardtemperatuuril ja tuulevaikuses lennates olla rohkem kui 90 minuti kaugusel lennuväljast, kus on täidetud eeldatavale maandumismassile vastavad nõuded, välja arvatud juhul, kui lennuk vastab alapunktides b–e sätestatud nõuetele.
- b) Kahe mittetöötava mootoriga lennuki lennutrajektoor peab võimaldama jätkata lendu prognoositavates ilmastikutingimustes lennuväljani, kus on täidetud eeldatavale maandumismassile vastavad suutlikkusnõuded, ületades takistused 9,3 kilomeetri (5 meremiili) ulatuses mõlemal pool kavandatud trajektoori vähemalt 2 000 jala kõrguselt.
- c) Kahe mootori seiskumist eeldatakse selle marsruudiosa kõige kriitilisemas punktis, kus lennuk on kõikide töötavate mootoritega ja pikamaa-reisilennu kiirusel standardse temperatuuri ja tuulevaikse ilmaga lennates rohkem kui 90 minuti kaugusel lennuväljast, kus on täidetud eeldatavale maandumismassile vastavad nõuded.
- d) Lennuki eeldatav mass punktis, kus eeldatakse kahe mootori seiskumist, peab sisaldama vähemalt kütuse massi, mis on piisav lennu jätkamiseks lennuvälja suunas, kus kavatakse maanduda, ja sinna jõudmiseks vähemalt 450 m (1 500 jala) kõrgusele maandumisala kohale, ning sellele järgnevas 15 minuti pikkuseks horisontaallennuks.
- e) Lennuki olemasolevaks tõusukiiruseks loetakse kiirust, mis on 150 jala võrra minutis väiksem kindlaksmääratud tõusukiirusest.

- f) Alapunktis b sätestatud ulatusi suurendatakse 18,5 kilomeetrini (10 meremiilini) juhul, kui navigeerimistäpsus ei ole vähemalt RNP5 tasemel.
- g) Kütust võib ohutusprotseduure järgides avariilukorras välja lasta nii palju, et lennuväljale jõutaks nõutava kütusevaruga.

CAT.POL.A.425. Maandumine siht- ja varulennuväljal

Lennuki maandumismass, mis on kindlaks määratud vastavalt punkti CAT.POL.A.105 alapunktile a, ei tohi ületada lennukäsiraamatus (AFM) sätestatud maksimaalset maandumismassi antud kõrgusel ja, kui see on lennukäsiraamatus (AFM) kindlaks määratud, siht- ja varulennuvälja prognoositav õhutemperatuur arvestuslikul saabumisajal.

CAT.POL.A.430. Maandumine kuival rajal

- a) Lennuki maandumismass, mis määratakse kindlaks punkti CAT.POL.A.105 alapunkti a kohaselt, peab võimaldama arvestuslikul maandumisajal sihtlennuväljal ja mis tahes varulennuväljal 50 jala kõrguselt rajaläve kohalt peatumisega maanduda 70 % piires olemasolevast maandumisdistsist (LDA), võttes arvesse järgmist:

- 1) lennuvälja kõrgust merepinnast;
- 2) teatatud vastutuule komponenti mitte rohkem kui 50 % või teatatud pärituule komponenti mitte vähem kui 150 %;
- 3) raja pinnakatte liiki ning
- 4) raja kallet maandumise suunas.

- b) Lennuki väljumisel eeldatakse, et:

- 1) lennuk maandub kõige sobivemale rajale tuulevaikuses ning
- 2) lennuk maandub rajale, mis määratakse kõige tõenäolisemalt maandumiseks, arvestades tuule võimalikku kiirust ja suunda, lennuki maapealset teenindust ning teisi tingimusi, nagu maandumisseadmed ja maastik.

- c) Kui käitaja ei suuda täita alapunkti b alapunkti 2 nõudeid sihtlennuvälja puhul, võib lennuk väljuda üksnes juhul, kui on määratud varulennuväli, kus on võimalik täita kõiki alapunktide a ja b nõudeid.

CAT.POL.A.435. Maandumine märgadel ja puhastamata radadel

- a) Kui asjakohased ilmateated ja/või prognoosid näitavad, et arvestuslikul saabumisajal võib rada olla märg, peab olemasolev maandumisdistsist (LDA) olema vähemalt punkti CAT.POL.A.430 kohaselt kindlaks määratud nõutav maandumisdistsist, korrutatuna teguriga 1,15.
- b) Kui asjakohased ilmateated ja/või prognoosid näitavad, et arvestuslikul saabumisajal võib rada olla puhastamata, ei tohi maandumisdistsist olla pikem kui olemasolev maandumisdistsist (LDA). Käitaja peab kohaldatava maandumisdistsisti sätestama lennutegevuskäsiraamatus.

2. JAOTIS**Kopterid****1. PEATÜKK****Üldnõuded****CAT.POL.H.100. Kohaldatavus**

- a) Koptereid käitatakse vastavalt suutlikkusklasside suhtes kohaldatavatele nõuetele.
- b) Koptereid käitatakse 1. suutlikkusklassis:
- 1) lendudel tihedalt asustatud ja maandumiseks sobimatul alal asuvatele lennuväljadele / asuvatelt lennuväljadelt ja käitamiskohtadesse/käitamiskohtadest, välja arvatud punkti CAT.POL.H.225 kohase avalikes huvides kasutatava käitamiskoha puhul, või
 - 2) kui suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle 19, välja arvatud juhul, kui lennud toimuvad kopteritekil/ kopteritekit 2. suutlikkusklassis punkti CAT.POL.H.305 kohase loa alusel.

- c) Kui alapunktiga b ei ole ette nähtud teisiti, tuleb koptereid suurima lubatud reisijakohtade arvuga 10–19 käitada 1. või 2. suutlikkusklassis.
- d) Kui alapunktiga b ei ole ette nähtud teisiti, tuleb koptereid suurima lubatud reisijakohtade arvuga (MOPSC) kuni üheksa käitada 1., 2. või 3. suutlikkusklassis.

CAT.POL.H.105. Üldist**a) Kopteri mass:**

- 1) stardi alguses või
- 2) lennuaege ümberplaneerimise korral punktis, millest alates kehtib muudetud operatsiooniline lennuplaan,

ei tohi olla suurem kui mass, mis võimaldab kavandatava lennu käigus täita käesoleva jaotise nõudeid, võttes arvesse massi eeldatavat vähenemist lennu jätkumisel ja kütuse väljalaskmist vastavalt asjaomase nõude sätetele.

- b) Käesoleva jaotise nõuetele vastavuse kindlakstegemiseks kasutatakse lennukäsiraamatus (AFM) esitatud sertifitseeritud suutlikkusandmeid, vajaduse korral koos asjaomases nõudes sätestatud muude andmetega. Käitaja esitab nimetatud muud andmed lennutegevuskäsiraamatus. Selleks et vältida käesolevas jaotises sätestatud nõuete topeltrakendamist, võib nõuete rakendamisel arvesse võtta ka kõiki lennukäsiraamatu (AFM) suutlikkusandmetes juba sisalduvaid käitamise-nõudeid.

- c) Käesoleva jaotise nõuetele vastavuse tõendamisel võetakse arvesse järgmisi parameetreid:

- 1) kopteri mass;
- 2) kopteri konfiguratsioon;
- 3) keskkonnatingimused, eelkõige:
 - i) rõhkkõrgus ja õhutemperatuur;
 - ii) tuul:
 - A) tuule puhul tuleb arvestada kuni 50 % püsivast teatatud vastutuule komponendist kiirusega 5 sõlme või üle selle, välja arvatud alapunktis C sätestatud stardi-, starditrajektoori- ja maandumisnõuete osas;
 - B) kui lennukäsiraamatus (ATF) lubatakse starti ja maandumist taganttuulega, ning kõikide starditrajektooriide puhul tuleb arvestada teatatud pärituule komponenti mitte vähem kui 150 % ulatuses ning
 - C) stardi- ja maandumispunkti kohal täpset tuule kiiruse mõõtmist võimaldavate täpsete tuulemõõteseadmete olemasolu korral võib käitaja kehtestada 50 % ületavaid tuulekomponente, kui ta tõendab pädevale asutusele, et lähenemis- ja stardisirge ala (FATO) lähedus ning tuulemõõteseadmete suurem täpsus tagavad sama kõrge ohutustaseme;
- 4) käitamistehnikad ning
- 5) suutlikkust ebasoodsalt mõjutavate süsteemide käitamine.

CAT.POL.H.110. Takistuste arvestamine

- a) Takistustevaba ala nõuete täitmisel arvestatakse väljaspool lähenemis- ja stardisirge ala (FATO), starditrajektoiril või katkestatud maandumise trajektoiril asuvaid takistusi, kui nende külgsuunas kavandatava lennutrajektoori aluse maapinna lähimast punktist ei ole suurem kui:

- 1) VFR-lendude puhul:
 - i) pool lennukäsiraamatus (AFM) sätestatud miinimumlaiusest, või kui laiust ei ole määratud, $0,75 \times D$, kus D on pöörlevate rootoriga kopteri suurim mõõde;

- ii) pluss $0,25 \times D$ või 3 m, olenevalt sellest, kumb on suurem;
- iii) ning lisaks sellele:
 - A) $0,10 \times$ kaugus olemasoleva stardidistantsi lõpust (DR) päevastel VFR-lendudel või
 - B) $0,15 \times$ kaugus olemasoleva stardidistantsi lõpust (DR) öistel VFR-lendudel.
- 2) IFR-lendude puhul:
 - i) $1,5 \times D$ või 30 m, olenevalt sellest, kumb on suurem, ning lisaks sellele:
 - A) $0,10 \times$ kaugus olemasoleva stardidistantsi lõpust (DR) täpsete marsruudijuhistega IFR-lendudel;
 - B) $0,15 \times$ kaugus olemasoleva stardidistantsi lõpust (DR) standardsete marsruudijuhistega IFR-lendudel või
 - C) $0,30 \times$ kaugus olemasoleva stardidistantsi lõpust (DR) marsruudijuhisteta IFR-lendudel.
 - ii) Katkestatud lähenemise trajektoori puhul kohaldatakse takistuste arvestusliku piirkonna nihet üksnes alates olemasoleva stardidistantsi lõpust.
- 3) Lendudel, kus starditakse visuaalselt ning üleminek instrumentaallennureeglitele (IFR)/instrumentaallennuilmale (IMC) toimub üleminekupunktis, kohaldatakse alapunktis 1 sätestatud kriteeriume enne üleminekupunkti ning alapunktis 2 sätestatud kriteeriume pärast üleminekupunkti. Üleminekupunkt ei või olla enne 1. suutlikkusklassis käitatavate kopterite stardiks vajaliku distantsi (TODRH) lõppu või 2. suutlikkusklassis käitatavate kopterite stardi kriitilist punkti (DPATO).
- b) Kui stardil kasutatakse takistustevaba ala nõuetega seoses tagurdamise või külgliikumisega üleminekuprotseduuri, arvestatakse tagurdamis- või külgliikumisalal olevat takistust juhul, kui selle külgaugus kavandatava lennutrajektoori aluse maapinna lähimast punktist ei ole suurem kui:
 - 1) pool lennukäsiraamatus (AFM) sätestatud miinimumlaiusest, või kui laiust ei ole määratud, siis $0,75 \times D$;
 - 2) pluss $0,25 \times D$ või 3 m, olenevalt sellest, kumb on suurem;
 - 3) ning lisaks sellele:
 - i) päevastel VFR-lendudel $0,10 \times$ lähenemis- ja stardisirge ala (FATO) lõpust läbitud distants;
 - ii) öistel VFR-lendudel $0,15 \times$ lähenemis- ja stardisirge ala (FATO) lõpust läbitud distants.
- c) Takistused võib jätta arvestamata, kui need asuvad kaugemal, kui:
 - 1) päevastel lendudel $7 \times$ rootori raadius (R), või kui tõusu ajal on tagatud täpne navigeerimine visuaalsete märkide järgi;
 - 2) öistel lendudel $10 \times$ rootori raadius (R), või kui tõusu ajal on tagatud täpne navigeerimine visuaalsete märkide järgi;
 - 3) 300 m, kui navigatsioonitäpsus on saavutatav asjakohaste navigatsiooni abivahenditega, või
 - 4) 900 m kõikidel muudel juhtudel.

2. PEATÜKK

1. suutlikkusklass

CAT.POL.H.200. Üldist

1. suutlikkusklassis käitatavad kopterid sertifitseeritakse A-kategooriasse või sellega võrdsesse ameti poolt kindlaks määratud kategooriasse.

CAT.POL.H.205. Start

a) Stardimass ei tohi ületada lennukäsiraamatus (AFM) märgitud asjaomase protseduuri maksimaalset stardimassi.

b) Stardimass peab olema selline, et:

- 1) start on võimalik katkestada ja maanduda lähenemis- ja stardisirge alale (FATO), kui stardi otsusepunktis (TPD) või enne seda tuvastatakse kriitilise mootori rike;
 - 2) stardi katkestamiseks vajalik distant (RTODRH) ei ole pikem kui stardi katkestamiseks olemasolev distant (RTODAH) ning
 - 3) kopteri stardiks vajalik distant (TODRH) ei ole pikem kui olemasolev stardidistant (TODAH).
- 4) Olenemata alapunkti b alapunkti 3 võib kopteri stardiks vajalik distant (TODRH) olla pikem kui olemasolev stardidistant (TODAH) juhul, kui kopter, millel on stardi otsusepunktis (TDP) tuvastatud kriitilise mootori rike, suudab starti jätkates ületada kõik takistused kopteri stardiks vajaliku distant (TODRH) lõpuni vähemalt 10,7 m (35 jala) kõrguselt.
- c) Alapunktide a ja b nõuetele vastavuse tõendamisel tuleb arvesse võtta punkti CAT.POL.H.105 alapunkti c asjakohaseid parameetreid lähtelennuväljal või -käitamiskohas.
- d) Stardietapp kuni stardi otsusepunktini (kaasa arvatud) peab toimuma nii, et maapind on nähtav, et oleks võimalik start katkestada.
- e) Tagurdamisele või külgliikumisele üleminekuga stardil peab olema võimalik kõikidest tagurdus- või külgliikumisalal olevatest takistustest piisava varuga mööduda, kui stardi otsusepunktis (TDP) või enne seda on tuvastatud kriitilise mootori rike.

CAT.POL.H.210. Starditrajektor

- a) Stardi otsusepunktis (TDP) tuvastatud kriitilise mootori rikkega kopteri stardiks vajaliku distant (TODRH) lõpust alates:
- 1) peab stardimass olema selline, et starditrajektor võimaldaks kõikide tõusutrajektoril olevate takistuste kohal takistustevaba kõrgust VFR-lendudel vähemalt 10,7 m (35 jala) ning IFR-lendudel 10,7 m (35 jala) + $0,01 \times$ kaugus kasutada oleva stardidistanti lõpust (DR). Arvestada tuleb üksnes punkti CAT.POL.H.110 kohaseid takistusi.
 - 2) Üle 15° suunamuutuse korral tuleb jätta nõuetekohane varu, et kompenseerida kaldenurga mõju takistustevaba ala nõuete täitmisele. Pöõret ei tohi alustada varem kui 61 m (200 jala) kõrgusel stardipinnast, välja arvatud lennukäsiraamatus (AFM) lubatud protseduuride raames.
- b) Alapunkti a nõuetele vastavuse tõendamisel tuleb arvesse võtta punkti CAT.POL.H.105 alapunkti c asjakohaseid parameetreid lähtelennuväljal või -käitamiskohas.

CAT.POL.H.215. Lend marsruudil mittetöötava kriitilise mootoriga

- a) Mittetöötava kriitilise mootoriga kopteri mass ja lennutrajektor marsruudi kõigis punktides ja lennu ajaks prognoositavates ilmastikutingimustes peab võimaldama täita alapunktide 1, 2 või 3 nõudeid.
- 1) Kui lennu mõnda osa on kavas käitada nii, et maapind ei ole nähtav, peab kopteri mass võimaldama mittetöötava kriitilise mootoriga tõusukiirust vähemalt 50 jala minutis vähemalt 300 m (1 000 jala) kõrgusel, või mägise reljeefi puhul 600 m (2 000 jala) kõrgusel maapinnast ja kõikidest takistustest 9,3 km (5 meremiili) ulatuses mõlemal pool kavandatud trajektoori.
 - 2) Kui lendu kavatsetakse käitada nii, et maapind ei ole nähtav, peab lennutrajektor võimaldama kopteril jätkata lendu reisilennu kõrguselt kuni 300 m (1 000 jala) kõrguseni maandumiskohast, kus on võimalik sooritada punkti CAT.POL.H.220 kohane maandumine. Lennutrajektor peab olema vertikaalselt takistustevaba vähemalt 300 m (1 000 jala) või mägise reljeefi puhul 600 m (2 000 jala) kõrgusel maapinnast ja kõikidest takistustest 9,3 km (5 meremiili) ulatuses mõlemal pool kavandatud trajektoori. Triivtehnikate kasutamine on lubatud.
 - 3) Kui lend on kavandatud visuaallennuilm (VMC) tingimustes ja maapind on nähtav, peab lennutrajektor võimaldama kopteril jätkata lendu reisilennu kõrguselt kuni 300 m (1 000 jala) kõrguseni maandumiskohast, kus on võimalik sooritada punkti CAT.POL.H.220 kohane maandumine, laskumata seejuures kordagi allapoole minimaalset lennukõrgust. Arvestada tuleb takistusi 900 m ulatuses mõlemal pool marsruuti.

b) Alapunkti a alapunktide 2 või 3 nõuete täitmisel:

- 1) eeldatakse, et mootoririke tekib marsruudi kõige kriitilisemas punktis;
- 2) arvestatakse tuulte mõju lennutrajektoorile;
- 3) eeldatakse, et kütust võib avariilukorras välja lasta üksnes nii palju, et lennuväljale või käitamiskohta jõutaks nõutava kiitusevaruga ja asjaomaseid ohutusprotseduure järgides, ning
- 4) eeldatakse et kütuse väljalaskmine avariilukorra ei toimu madalamal kui 1 000 jalga maapinnast.

c) Alapunkti a alapunktides 1 ja 2 sätestatud ulatusi suurendatakse 18,5 kilomeetrini (10 meremiilini) juhul, kui navigeerimistäpsust ei ole võimalik tagada vähemalt 95 % kogu lennuajast.

CAT.POL.H.220. Maandumine

a) Kopteri maandumismass arvestuslikul maandumisajal ei tohi ületada lennukäsiraamatus (AFM) märgitud asjaomase protseduuri puhul kindlaks määratud maksimaalset stardimassi.

b) Kui maandumise otsusepunktis (LDP) või enne seda tuvastatakse kriitilise mootori rike, peab olema võimalik maanduda ja peatuda lähenemis- ja stardisirge ala (FATO) piires või sooritada katkestatud maandumine ning ületada kõik takistused lennutrajektooriga vähemalt 10,7 m (35 jala) kõrguselt. Arvestada tuleb üksnes punktis CAT.POL.H.110 kindlaks määratud takistusi.

c) Kui maandumise otsusepunktis (LDP) või pärast seda tuvastatakse kriitilise mootori rike, peab olema võimalik:

- 1) mööduda lähenemistrajektooriga kõikidest takistustest ning
- 2) maanduda ning peatuda lähenemis- ja stardisirge ala (FATO) piires.

d) Alapunktide a–c nõuetele vastavuse tõendamisel tuleb arvesse võtta punkti CAT.POL.H.105 alapunktis c sätestatud asjakohaseid arvestusliku maandumisaja parameetreid sihtlennuväljal või -käitamiskohas või varulennuväljal või -käitamiskohas, kui see on nõutav.

e) Maandumise osa maandumise otsusepunktist (LDP) kuni maandumiseni peab toimuma nii, et maapind on nähtav.

CAT.POL.H.225. Kopterilennud avalikes huvides kasutatavast käitamiskohast / avalikes huvides kasutatavas käitamiskohta

a) Lende avalikes huvides kasutatavast käitamiskohast või avalikes huvides kasutatavas käitamiskohta võib teostada 2. suutlikkusklassis punkti CAT.POL.H.310 alapunkti b või punkti CAT.POL.H.325 alapunkti b nõudeid täitmata, kui on täidetud kõik järgmised tingimused:

- 1) asjaomane avalikes huvides kasutatav käitamiskoht (PIS) võeti kasutusele enne 1. juulit 2002;
- 2) avalikes huvides kasutatava käitamiskoha suurus või takistuste laad ei võimalda 1. suutlikkusklassi nõuete täitmist;
- 3) lend toimub kopteriga, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on kuus;
- 4) käitaja vastab punkti CAT.POL.H.305 alapunkti b alapunktide 2 ja 3 nõuetele;
- 5) kopteri mass ei ületa lennukäsiraamatus (AFM) sätestatud maksimaalset massi tõusugradiendil 8 % tuulevaikuses asjaomasel ohutul stardikiirusel (V_{TOSS}), kui kriitiline mootor ei tööta ning ülejäänud mootorid töötavad nõuete kohasel võimsusel, ning
- 6) käitaja on saanud pädevalt asutuselt käitamiseks eelneva heakskiidu. Enne selliste lendude tegemist mõnes teises liikmesriigis peab käitaja saama asjaomase liikmesriigi pädevalt asutuselt vastava kinnituse.

b) Lennutegevuskäsiraamatus sätestatakse kohaspetsiifilised protseduurid, et minimeerida aega, mille jooksul kopteris ja maapinnal viibijad on stardi või maandumise ajal aset leidnud kriitilise mootori rikke korral ohustatud.

c) Lennutegevuskäsiraamatusse lisatakse iga avalikes huvides kasutatava käitamiskoha (PIS) skeem või selgitustega foto, kus on näidatud põhiaspektid, mõõtmed, 1. suutlikkusklassi nõuete rikkumised, peamised ohud ning intsidendi korral kasutatav situatsiooniplaan.

3. PEATÜKK

2. suutlikkusklass

CAT.POL.H.300. Üldist

2. suutlikkusklassis käitatavad kopterid sertifitseeritakse A-kategooriasse või sellega võrdsesse ameti poolt kindlaks määratud kategooriasse.

CAT.POL.H.305. Lennud, mille puhul ei ole tagatud ohutu hädamaandumise võimalus

a) Lende, mille puhul ohutu hädamaandumise võimalus ei ole stardi- ja maandumisetapil tagatud, sooritatakse üksnes juhul, kui käitajal on selleks pädeva asutuse antud luba.

b) Loa saamiseks ja säilitamiseks peab käitaja tegema järgmist:

1) viima läbi riskianalüüsi, mis hõlmab:

- i) konkreetset kopteritüüpi ning
- ii) konkreetset lennuliiki;

2) täitma järgmised tingimused:

- i) saavutama tootja määratud kopteri/mootori modifikatsioonistandardi ja seda pidevalt järgima;
 - ii) teostama kopteri või mootori tootja soovitatavad ennetavad hooldustööd;
 - iii) lisama lennutegevuskäsiraamatusse stardi- ja maandumisprotseduurid, kui need ei ole lennukäsiraamatus (AFM) juba sätestatud;
 - iv) määrama kindlaks lennumeeskonna koolitused ning
 - v) kehtestama süsteemi, millega tootjat teavitatakse võimsuse kao, mootori seiskumise või mootoririkke juhtumitest,
- ning

3) rakendama seadmete töö jälgimise ja arvestamise süsteemi (UMS).

CAT.POL.H.310. Start

a) Stardimass ei tohi ületada kindlaksmääratud maksimaalset massi tõusukiirusel 150 jalga minutis 300 meetri (1 000 jala) kõrgusel lennuvälja või käitamiskoha pinnast, kui kriitiline mootor ei tööta ja ülejäänud mootorid töötavad nõuetekohasel võimsusel.

b) Lendudel, mis ei kuulu punktis CAT.POL.H.305 nimetatud lendude hulka, sooritatakse start nii, et ohutu hädamaandumise võimalus oleks tagatud kuni punktini, millest alates on võimalik ohutult lendu jätkata.

c) Punkti CAT.POL.H.305 kohaste lendude puhul kohaldatakse lisaks alapunkti a nõuetele järgmist:

1) stardimass ei tohi ületada lennukäsiraamatus (AFM) märgitud maksimaalset massi kõikide töötavate mootoritega õhushõljumiseks (AEO OGE) tuulevaikuses, kui kõik mootorid töötavad nõuetekohasel võimsusel, või

2) lendudel kopteritekiilt:

- i) kopteriga, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle 19, või
- ii) kopteriga, mille lend algab maandumiseks sobimatul alal asuvalt kopteritekiilt,

tuleb stardimassi puhul arvesse võtta järgmist: protseduuri; kopteriteki kõrgusele vastavat tekiserva mittetabamist ja kukkumiskõrgust mittetöötava(te) kriitilis(t)e mootori(te)ga, kui ülejäänud mootorid töötavad nõuetekohasel võimsusel.

d) Alapunktide a–c nõuetele vastavuse tõendamisel tuleb arvesse võtta punkti CAT.POL.H.105 alapunkti c asjakohaseid parameetreid lähtekohas.

e) Stardi see osa, mis toimub enne punktis CAT.POL.H.315 sätestatud nõude täitmist, tuleb sooritada nii, et maapind on nähtav.

CAT.POL.H.315. Starditrajektoor

Alates stardi kriitilisest punktist (DPATO) või teise võimalusena hiljemalt 200 jala kõrguselt stardipinnast tuleb mittetöötava kriitilise mootoriga täita punkti CAT.POL.H.210 alapunkti a alapunktide 1 ja 2 ning alapunkti b nõudeid.

CAT.POL.H.320. Lend marsruudil mittetöötava kriitilise mootoriga

Tuleb täita punktis CAT.POL.H.215 sätestatud nõue.

CAT.POL.H.325. Maandumine

a) Maandumismass arvestuslikul maandumisajal ei tohi ületada kindlaksmääratud maksimaalset massi tõusukiirusel 150 jalga minutis 300 meetri (1 000 jala) kõrgusel lennuvälja või käitamiskoha pinnast, kui kriitiline mootor ei tööta ning ülejäänud mootorid töötavad nõuetekohasel võimsusel.

b) Kui maandumistrajektoori mis tahes punktis tekib kriitilise mootori rike:

- 1) võib sooritada katkestatud maandumise vastavalt punktis CAT.POL.H.315 sätestatud nõudele või
- 2) lendudel, mis ei kuulu punktis CAT.POL.H.305 nimetatud lendude hulka, võib kopter sooritada ohutu hädamaandumise.

c) Punkti CAT.POL.H.305 kohastel lendudel kohaldatakse lisaks alapunkti a nõuetele järgmist:

- 1) stardimass ei tohi ületada lennukäsiraamatus (AFM) märgitud maksimaalset massi kõikide töötavate mootoritega õhushõljumiseks (AEO OGE) tuulevaikuses, kui kõik mootorid töötavad nõuetekohasel võimsusel, või
- 2) lendudel kopteritekiilt:
 - i) kopteriga, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle 19, või
 - ii) kopteriga, mille lend algab maandumiseks sobimatu alal asuvalt kopteritekiilt,

võetakse maandumismassi puhul arvesse kopteriteki kõrgusele vastavat protseduuri ja kukkumiskõrgust, kui kriitiline mootor ei tööta ning ülejäänud mootorid töötavad nõuetekohasel võimsusel.

d) Alapunktide a–c nõuetele vastavuse tõendamisel tuleb arvesse võtta punkti CAT.POL.H.105 alapunkti c asjakohaseid parameetreid sihtlennuväljal või varulennuväljal, kui see on nõutav.

e) Maandumise see osa, mille ajal alapunkti b alapunkti 1 nõuet ei ole enam võimalik täita, tuleb sooritada nii, et maapind on nähtav.

4. PEATÜKK**3. suutlikkusklass****CAT.POL.H.400. Üldist**

a) 3. suutlikkusklassis kasutatavad kopterid sertifitseeritakse A-kategooriasse või sellega võrdsesse ameti poolt kindlaks määratud kategooriasse või B-kategooriasse.

b) Lende sooritatakse üksnes maandumiseks sobival alal, välja arvatud:

- 1) punkti CAT.POL.H.420 kohastel lendudel või
- 2) stardi- ja maandumisetapil, kui lend toimub vastavalt alapunktile c.

c) Kui käitajal on punkti CAT.POL.H.305 kohane luba, võib lennata väljaspool tihedalt asustatud maandumiseks sobimatut ala asuvalt lennuväljalt / asuvalt lennuväljale või käitamiskohast/käitamiskohta, kus ohutu hädamaandumise võimalus ei ole tagatud:

- 1) stardi ajal enne V_y (parimat tõusukiirust võimaldav kiirus) saavutamist või stardipinnast 200 jala kõrgusele jõudmist või
- 2) maandumise ajal madalamal kui 200 jalga maandumispinnast.

d) Lende ei sooritata:

- 1) siis, kui maapind ei ole nähtav;

- 2) öösel;
- 3) kui pilvede alumise piiri kõrgus on alla 600 jala või
- 4) kui nähtavus on alla 800 m.

CAT.POL.H.405. Start

a) Stardimass peab olema väikseim järgmistest:

- 1) maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) või
- 2) maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) või maksimaalne stardimass pinnalhõljumiseks, kui kõik mootorid töötavad stardivõimsusel, või kui tingimused on sellised, et pinnalhõljumist tõenäoliselt ei saavutata, siis maksimaalne stardimass õhushõljumiseks, kui kõik mootorid töötavad stardivõimsusel.

b) Kui punkti CAT.POL.H.400 alapunktis b ei ole sätestatud teisiti, peab kopter mootoririkke korral olema suuteline ohutult hädamaanduma.

CAT.POL.H.410. Lend marsruudil

a) Kui kõik mootorid töötavad maksimaalsel püsivõimsusel, peab kopter suutma lennata kavandatud marsruudil või planeeritud kõrvalejuhtimise korral nõuetekohasest minimaalsest lennukõrgusest kordagi madalamale laskumata.

b) Kopter peab mootoririkke korral olema suuteline ohutult hädamaanduma, välja arvatud punkti CAT.POL.H.420 kohaldamisel.

CAT.POL.H.415. Maandumine

a) Kopteri maandumismass arvestuslikul maandumisajal peab olema väikseim järgmistest:

- 1) suurim lubatud maandumismass või
- 2) suurim maandumismass pinnalhõljumiseks, kui kõik mootorid töötavad stardivõimsusel, või kui tingimused on sellised, et pinnalhõljumist tõenäoliselt ei saavutata, siis maandumismass õhushõljumiseks, kui kõik mootorid töötavad stardivõimsusel.

b) Kui punkti CAT.POL.H.400 alapunktis b ei ole sätestatud teisiti, peab kopter mootoririkke korral olema suuteline ohutult hädamaanduma.

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

a) Turbiinmootoriga koptereid, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on kuni kuus, võib asustamata maandumiseks sobimatu ala kohal ilma ohutu hädamaandumise võimaluseta käitada üksnes tingimusel, et käitaja on saanud pärast riskianalüüsi läbiviimist pädevalt asutuselt vastava loa. Enne selliste lendude käitamist mõnes teises liikmesriigis peab käitaja saama asjaomase liikmesriigi pädevalt asutuselt vastava kinnituse.

b) Kõnealuse loa saamiseks ja selle kehtivuse pikendamiseks peab käitaja:

- 1) teostama eespool nimetatud lende ainult asjaomases loas kindlaksmääratud piirkonnas ja tingimustel;
- 2) mitte sooritama selliseid lende kopteri kiirabilendude (HEMS) loa alusel;
- 3) selgitama, kuidas kopteri suhtes kehtestatud kasutuspiirangud või muud põhjendatud kaalutlused takistavad nõuetekohaste suutlikkuskriteeriumide täitmist, ning
- 4) omama punkti CAT.POL.H.305 alapunkti b kohast luba.

c) Olenemata punktis CAT.IDE.H.240 sätestatud nõuetest võib nimetatud lende sooritada lisahapniku seadmeteta, kui salongi rõhkkõrgus ei ületa 10 000 jalga kauemaks kui 30 minutiks ega ületa kordagi rõhkkõrgust 13 000 jalga.

3. JAOTIS

Mass ja balansseering

1. PEATÜKK

Mootoriga õhusõidukid**CAT.POL.MAB.100. Mass ja balansseering ning last**

- a) Õhusõiduki last, mass ja raskuskese (CG) peavad kõikidel lennuetappidel vastama lennukäsiraamatus (AFM) või lennutegevuskäsiraamatus kehtestatud piirangutele, sõltuvalt sellest, kumma nõuded on rangemad.
- b) Enne õhusõiduki kasutuselevõttu peab käitaja kaalumise teel kindlaks tegema selle massi ja raskuskeskme (CG) ning edaspidi tuleb õhusõidukeid massi ja raskuskeskme määramiseks kaaluda üks kord nelja aasta järel, kui kasutatakse üksikute õhusõidukite masse, ning üks kord üheksa aasta järel, kui kasutatakse õhusõidukipargi masse. Arvestada tuleb mõju, mida avaldavad massile ja balansseeringule modifikatsioonid ja remondid, ning see nõuetekohaselt dokumenteerida. Lisaks tuleb lennukid uuesti üle kaaluda, kui modifikatsioonide mõju massile ja balansseeringule ei ole täpselt teada.
- c) Kaalumise peab läbi viima õhusõiduki tootja või sertifitseeritud hooldusorganisatsioon.
- d) Käitaja peab kaalumise või standardmasside põhjal kindlaks määrama kõigi käitamisseadmete ja meeskonnaliikmete massi, mis kuulub õhusõiduki käitamise tühimassi hulka. Kindlaks tuleb määrata mõju, mida nende asukoht avaldab lennuki raskuskeskmele (CG).
- e) Käitaja peab kaalumise või reisijate ja pagasi standardmassi alusel kindlaks määrama tegeliku lasti massi koos kogu ballasti massiga.
- f) Muude lastiosade standardmasse peale reisijate ja registreeritud pagasi standardmasside võib käitaja kasutada juhul, kui ta tõendab pädevale asutusele, et nende osade mass on muutumatu või jääb kindlaksmääratud hälbe piiresse.
- g) Käitaja peab kindlaks määrama kütusekoguse massi tegeliku tiheduse alusel või, kui see ei ole teada, lennutegevuskäsiraamatus sätestatud meetodi kohaselt arvutatud tiheduse alusel.
- h) Käitaja peab tagama, et:
- 1) õhusõiduki lastimine toimub kvalifitseeritud töötajate järelevalve all ning
 - 2) tegelik last vastab õhusõiduki massi ja balansseeringu arvutamiseks kasutatud andmetele.
- i) Käitaja peab järgima konstruktsioonist tulenevaid lisapiiranguid, nagu pööranda tugevuse piirangud, maksimaalne koormus jooksva meetri kohta, maksimaalne mass ühe lastiruumi kohta ja/või maksimaalne istekohtade arv. Kopterite puhul peab käitaja arvesse võtma ka lasti lennuaegseid muudatusi.
- j) Käitaja määrab lennutegevuskäsiraamatus kindlaks lastimise ning massi- ja balansseeringusüsteemi põhimõtted ja meetodid, mis vastavad alapunktides a-i sätestatud nõuetele. Nimetatud süsteem peab hõlmama kõiki kavandatavate lendude liike.

CAT.POL.MAB.105. Massi ja balansseeringu andmed ja dokumendid

- a) Käitaja peab enne iga lendu määrama massi ja balansseeringu andmed ning täitma massi ja balansseeringu dokumendid, kus on märgitud andmed lasti ja selle paigutuse kohta. Massi ja balansseeringu dokumentide alusel peab õhusõiduki kaptenil olema võimalik kindlaks teha, et lasti ja selle paigutusega ei ole ületatud lennuki massi ja balansseeringu piiranguid. Massi ja balansseeringu dokumendid peavad sisaldama järgmist teavet:
- 1) õhusõiduki registreerimisandmed ja tüüp;
 - 2) lennu andmed, number ja kuupäev;
 - 3) õhusõiduki kapteni nimi;
 - 4) dokumendi koostanud isiku nimi;

5) õhusõiduki käitamise tühimass ja vastav raskuskese;

- i) B-suutlikkusklassi lennukite ja kopterite puhul ei pea raskuskeskme (CG) asukoht olema massi ja balansseeringu dokumentides märgitud, kui lasti jaotus vastab näiteks eelnevalt väljaarvutatud balansseeringutabelile või on võimalik tõendada, et kavandatavas lennutegevuses saab tagada õige balansseeringu olenemata tegelikust lastist;

6) kütuse mass stardi ajal ja reisikütuse mass;

7) vajaduse korral muude kuluainete mass peale kütuse;

8) lasti osad, sealhulgas reisijad, pagas, kaup ja ballast;

9) stardimass, maandumismass ja mass ilma kütuseta;

10) kohaldatavad õhusõiduki raskuskeskme (CG) positsioonid ning

11) massi ja raskuskeskme (CG) piirväärtused.

Eespool nimetatud teave peab olema kättesaadav lennu planeerimisdokumentides või massi- ja balansseeringusüsteemides. Osa sellest teabest võib sisalduda ka muudes kasutamiseks hõlpsasti kättesaadavates dokumentides.

b) Kui massi ja balansseeringu dokumente koostatakse arvuti abil, peab käitaja kontrollima väljastatavate andmete õigsust.

c) Õhusõiduki lastimist kontrollinud isik peab oma allkirjaga kinnitama, et last ja selle paigutus vastavad õhusõiduki kaptenile antud massi ja balansseeringu dokumentide andmetele. Õhusõiduki kapten peab andma oma heakskiidu allkirjaga või allkirjaga samaväärse viisil.

d) Käitaja peab kehtestama protseduurid, mida järgitakse lasti viimase hetke lastimuudatuste korral, et tagada järgmine:

1) kui pärast massi ja balansseeringu dokumentide täitmist tehakse mõni viimase hetke muudatus, peab sellele juhtima õhusõiduki kapteni tähelepanu ning kõnealune muudatus tuleb registreerida sellistes lennuplaneerimisdokumentides, mis sisaldavad massi ja balansseeringut käsitlevaid dokumente;

2) lubatud viimase hetke muudatus maksimaalse reisijate arvu või veetava lasti osas on dokumenteeritud ning

3) nimetatud maksimumi ületamise korral uute massi ja balansseeringu dokumentide koostamine.

e) Kui käitaja soovib kasutada lennuki pardal olevat integreeritud massi ja balansseeringu arvutisüsteemi lennuki lähendamisel kasutatava esmase allikana, peab ta selleks saama pädeva asutuse loa. Käitaja peab tõendama süsteemi täpsust ja usaldusväärsust.

D-ALAJAGU

MÕÕTERIISTAD, ANDMED, SEADMED

1. JAOTIS

Lennukid

CAT.IDE.A.100. Mõõteriistad ja seadmed – üldist

a) Käesoleva alajaoga ette nähtud mõõteriistad ja seadmed peavad olema määruse (EÜ) nr 1702/2003 kohaselt sertifitseeritud, välja arvatud järgmised esemed:

1) varukaitsmed;

2) kaasaskantavad valgustid;

3) täppiskell;

4) kaardihooldja;

- 5) esmaabivahendite komplektid;
 - 6) vältimatu meditsiiniabi vahendite komplekt;
 - 7) megafonid;
 - 8) pääste- ja signalisatsioonivahendid;
 - 9) mereankrud ja sildumisvahendid ning
 - 10) laste turvavahendid.
- b) Mõõteriistad ja seadmed, mida ei ole käesoleva alajaoga ette nähtud ja mis ei pea olema määruse (EÜ) nr 1702/2003 kohaselt sertifitseeritud, kuid mida veetakse õhusõiduki pardal, peavad vastama järgmistele nõuetele:
- 1) lennumeeskond ei kasuta nende mõõteriistade, seadmete või lisavarustuse abil saadud teavet määruse (EÜ) nr 216/2008 I lisa või punktides CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 ja CAT.IDE.A.345 sätestatud nõuete täitmiseks ning
 - 2) need mõõteriistad ja seadmed ning nende rikked või häired ei tohi kahjustada lennuki lennukõlblikkust.
- c) Kui lennu ajal tuleb lennumeeskonna liikmel kasutada seadmeid oma töökohal, peavad need seadmed olema sellelt kohalt hõlpsasti kasutatavad. Kui üht seadet peab lennu ajal kasutama rohkem kui üks lennumeeskonna liige, peab asjaomane seade olema paigutatud nii, et seda on hõlbus kasutada igalt töökohalt, kust see on ette nähtud.
- d) Kõikide lennumeeskonna liikmete poolt kasutatavate mõõteriistade paigutus peab võimaldama kõikidel lennumeeskonna liikmetel hõlpsasti lugeda kõnealuste mõõteriistade näitusid oma istekohalt nii, et nad peaksid võimalikult vähe muutma asendit ja vaatenurka, mis neil tavaliselt lennusuunas vaadates on.
- e) Kogu vajalik avariivarustus peab olema koheseks kasutamiseks hõlpsasti kättesaadav.

CAT.IDE.A.105. Lennu minimaalvarustus

Lendu ei alustata, kui mõni kavandatud lennuks vajalik lennuki mõõteriist, varustuse osa või funktsioon ei tööta või puudub, välja arvatud juhul, kui:

- a) lennukit käitatakse vastavalt käitaja minimaalvarustuse loetelule (MEL) või
- b) käitajal on pädeva asutuse luba käitada lennukit minimaalvarustuse põhiloetelu (MMEL) alusel.

CAT.IDE.A.110. Elektrisüsteemi varukaitsmed

a) Lennukid peavad olema varustatud kogu elektrisüsteemi kaitsevajadusele vastava võimsusega varukaitsmetega, et lennu ajal oleks võimalik vahetada kaitsmeid, mille vahetamine lennu ajal on lubatud.

b) Kaasasolevate varukaitsmete arv peab olema suurim järgmistest:

- 1) 10 % kõikide eri võimsusega kaitsmetüüpide üldkogusest või
- 2) kolm kaitset igast eri võimsusega kaitsmetüübist.

CAT.IDE.A.115. Lennuvalgustus

a) Päeval käitatavatel lennukitel peavad olema:

- 1) kokkupõrke vältimise signaaltulede süsteem;
- 2) ohutu käitamise seisukohalt oluliste mõõteriistade ja seadmete valgustus, mis saab toidet lennuki elektrisüsteemist;

- 3) reisijatesalongide valgustus, mis saab toidet lennuki elektrisüsteemist, ning
 - 4) kaasaskantavad lambid, mis on hõlpsasti kättesaadavad kõikide lennumeeskonna liikmete istekohtadelt, kellele need on ette nähtud.
- b) Öösel käitatavatel lennukitel peavad lisaks sellele olema:
- 1) navigatsiooni-/asukohatuled;
 - 2) kaks maandumisprojektorit või üks projektor, millel on kaks eraldi toitega hõõgniiti, ning
 - 3) vesilennukitena käitatavatel lennukitel rahvusvahelistele nõuetele vastavad tuled kokkupõrgete vältimiseks veekogudel.

CAT.IDE.A.120. Tuuleklaasi puhastusseadmed

Lennukitel maksimaalse lubatud stardimassiga (MCTOM) üle 5 700 kg peavad igal piloodi töökohal olema vahendid esiklaasi osa saju ajal puhtana hoidmiseks.

CAT.IDE.A.125. Lennud päeval ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi – lennu- ja navigeerimise mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

- a) Lennukitel, mida kasutatakse päeval ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi, peavad olema piloodi töökohal järgmised seadmed.
- 1) Vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse:
 - i) magnetkurssi;
 - ii) aega tundides, minutites ja sekundites;
 - iii) rõhkkõrgust merepinnast;
 - iv) indikaatorkiirus;
 - v) vertikaalkiirust;
 - vi) pöörangut ja libisemist;
 - vii) lennuasendit;
 - viii) suunda;
 - ix) välisõhu temperatuuri ning
 - x) Machi arvu, kui kiirusepiirangud on antud Machi arvu suhtes.
 - 2) Seade, mis näitab, kui nõutavad lennumõõteriistad ei saa piisavalt elektritoidet.
- b) Kui lennule on ette nähtud kaks pilooti, peab teise piloodi jaoks olema eraldi lisavahend, millega kuvatakse:
- 1) rõhkkõrgust merepinnast;
 - 2) indikaatorkiirust;
 - 3) vertikaalkiirust;
 - 4) pöörangut ja libisemist;
 - 5) lennuasendit ning
 - 6) suunda.

- c) Vahend kondensatsioonist või jäätumisest tingitud häirete vältimiseks õhkkiiruse mõõtmise süsteemis peab olema:
- 1) lennukitel, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on üle 5 700 kg või mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksa, ning
 - 2) lennukitel, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. aprillil 1999 või hiljem.
- d) Ühemootorilised lennukid, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud enne 22. maid 1995, on vabastatud alapunkti a alapunkti 1 alapunktide vi–ix nõuete täitmisest, kui kõnealuste nõuete täitmine eeldaks lennuki moderniseerimist.

CAT.IDE.A.130. Lennud instrumentaallennureeglite (IFR) järgi või öösel – lennu- ja navigeerimise mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

Lennukitel, mida käitatakse öisel ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi või instrumentaallennureeglite (IFR) järgi, peavad olema piloodi töökohal järgmised seadmed.

- a) Vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse:
- 1) magnetkurssi;
 - 2) aega tundides, minutites ja sekundites;
 - 3) indikaatorikiirust;
 - 4) vertikaalkiirust;
 - 5) pöörangut ja libisemist või lisa-aviohorisondiga varustatud lennukite puhul libisemist;
 - 6) lennuasendit;
 - 7) stabiliseeritud kurssi;
 - 8) välisõhu temperatuuri ning
 - 9) Machi arvu, kui kiirusepiirangud on antud Machi arvu suhtes.
- b) Kaks vahendit rõhkkõrguse mõõtmiseks ja kuvamiseks.
- c) Seade, mis näitab, kui nõutavad lennumõõteriistad ei saa piisavat elektritoidet.
- d) Vahend kondensatsioonist või jäätumisest tingitud häirete vältimiseks alapunkti a alapunktiga 3 ja alapunkti h alapunktiga 2 ette nähtud õhkkiiruse mõõtmise süsteemis.
- e) Vahend, millega lennumeeskonnale teatatakse alapunktiga d ette nähtud vahendi rikkest:
- 1) lennukitel, mille individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. aprillil 1998 või hiljem, või
 - 2) lennukitel, mille individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud enne 1. aprilli 1998 ning mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on üle 5 700 kg ja mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksa.
- f) Kaks teineteisest sõltumatut staatilise rõhu süsteemi, välja arvatud propellerlennukitel maksimaalse lubatud stardimassiga (MCTOM) kuni 5 700 kg.
- g) Propellerlennukitel maksimaalse stardimassiga (MCTOM) kuni 5 700 kg üks staatilise rõhu süsteem ja üks staatilise rõhu varuallikas.
- h) Kui lennule on ette nähtud kaks pilooti, eraldi vahend, millega teisele piloodile kuvatakse:
- 1) rõhkkõrgus merepinnast;
 - 2) indikaatorikiirus;
 - 3) vertikaalkiirus;
 - 4) pöörang ja libisemine;

- 5) lennuasend ning
- 6) stabiliseeritud kurss;
- i) Propellerlennukitel, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on üle 5 700 kg või mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksa, mõlema piloodi töökohalt kasutatav lisa-aviohorisont, mis:
 - 1) tavalise lennu ajal saab pidevat elektritoidet ning mis tavaelektrisüsteemi töö täieliku katkemise korral saab toidet tavaelektrisüsteemist sõltumatust allikast;
 - 2) pärast tavaelektrisüsteemi töö täielikku katkemist töötab tõrgeteta vähemalt 30 minutit, arvestades avariitoiteallika teisi koormusi ja käitamisprotseduure;
 - 3) töötab sõltumatult kõikidest teistest aviohorisondisüsteemidest;
 - 4) jätkab automaatselt tööd pärast tavaelektrisüsteemi töö täielikku katkemist;
 - 5) on piisavalt valgustatud lennu kõikidel etappidel, välja arvatud lennukid, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on kuni 5 700 kg ja mis olid liikmesriigis registreeritud juba 1. aprillil 1995 ning mille vasakpoolsel mõõteriistade paneelil on lisa-aviohorisont;
 - 6) võimaldab lennumeeskonnal selgelt näha, et lisa-aviohorisont töötab avariitoiteallikalt saadava elektriga, ning
 - 7) kui lisa-aviohorisondi jaoks on sõltumatu toiteallikas, peab selle näidikul või mõõteriistade paneelil olema vastav indikatsioon, mis näitab, kui seda toiteallikat kasutatakse.
- j) Hõlpsat lugemist võimaldavas asendis kaardihoidja, mida saab öiste lendude ajal valgustada.

CAT.IDE.A.135. Lisaseadmed lendudeks ühe piloodiga lennukil instrumentaallennureeglite (IFR) järgi

Instrumentaallennureeglite (IFR) järgi lendavatel ühe piloodiga lennukitel peab olema vähemalt kõrguse- ja kursihoidmise režiimiga autopiloot.

CAT.IDE.A.140. Ohtliku kõrguse häiresüsteem

a) Ohtliku kõrguse häiresüsteem peab olema järgmistel lennukitel:

- 1) turbiinpropellerlennukid maksimaalse lubatud stardimassiga (MCTOM) üle 5 700 kg või suurima lubatud reisijakohtade arvuga (MOPSC) üle üheksa ning
- 2) turboreaktiivmootoritega lennukid.

b) Ohtliku kõrguse häiresüsteem peab võimaldama:

- 1) hoiatada lennumeeskonda, kui lennuk läheneb eelnevalt määratud kõrgusele, ning
- 2) hoiatada lennumeeskonda vähemalt helisignaali, kui lennuk kaldub kõrvale eelnevalt määratud kõrgusest.

c) Olenemata alapunktist a on ohtliku kõrguse häiresüsteemi nõudest vabastatud sellised lennukid, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on üle 5 700 kg või mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksa ning mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud enne 1. aprilli 1972 ja mis 1. aprillil 1995 olid liikmesriigis juba registreeritud.

CAT.IDE.A.150. Reljeefi jälgimise ja hoiatussüsteem (TAWS)

- a) Turbiinmootoriga lennukid, mille maksimaalne lubatud stardimass on (MCTOM) üle 5 700 kg või mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksa, peavad olema varustatud tunnustatud standardis sätestatud A-klassi seadmete nõuetele vastava reljeefi jälgimis- ja hoiatussüsteemiga (TAWS).
- b) Kolbmootoriga lennukid, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on üle 5 700 kg või mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksa, peavad olema varustatud tunnustatud standardis sätestatud B-klassi seadmete nõuetele vastava reljeefi jälgimis- ja hoiatussüsteemiga (TAWS).

CAT.IDE.A.155. Õhus kokkupõrke vältimise süsteem (ACAS)

Kui määru (EL) nr 1332/2011 ei ole ette nähtud teisiti, peavad turbiinmootoriga lennukid, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on üle 5 700 kg või mille suurim lubatud reisijatekohtade arv (MOPSC) on üle 19, olema varustatud ACAS II-ga.

CAT.IDE.A.160. Pardailmaradar

Pardailmaradar peab olema järgmistel lennukitel, kui neid kasutatakse öölendudel või instrumentaallennuilmaga (IMC) piirkondades, kus marsruudil võib esineda äikest või teisi potentsiaalselt ohtlikke ilmastikutingimusi, mida saab pardailmaradari abil kindlaks teha:

- a) siserõhusüsteemiga lennukid;
- b) siserõhusüsteemita lennukid maksimaalse lubatud stardimassiga (MCTOM) üle 5 700 kg ning
- c) siserõhusüsteemita lennukid suurima lubatud reisijakohtade arvuga (MOPSC) üle üheksa.

CAT.IDE.A.165. Lisaseadmed õisteks lendudeks jäätumistingimustes

- a) Lennukitel, mida kasutatakse öisel ajal arvatavates või tegelikes jäätumistingimustes, peavad olema seadmed jäätumise valgustamiseks või tuvastamiseks.
- b) Jäätkekevalgustus ei tohi põhjustada peegeldust ega pimestada meeskonnaliikmeid nende tööülesannete täitmisel.

CAT.IDE.A.170. Lennumeeskonna sisetelefonisüsteem

Rohkem kui ühe meeskonnaliikmaga kasutatavatel lennukitel peab olema lennumeeskonna sisetelefonisüsteem, sealhulgas kõrvaklapid ja mikrofonid kasutamiseks kõikidele lennumeeskonna liikmetele.

CAT.IDE.A.175. Meeskonnaliikmete sisetelefonisüsteem

Lennukitel maksimaalse lubatud stardimassiga (MCTOM) üle 15 000 kg või suurima lubatud reisijakohtade arvuga (MOPSC) üle 19 peab olema meeskonnaliikmete sisetelefonisüsteem, välja arvatud lennukitel, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud enne 1. aprilli 1965 ja mis 1. aprillil 1995 olid liikmesriigis juba registreeritud.

CAT.IDE.A.180. Valjuhääldisüsteem

Lennukitel suurima lubatud reisijakohtade arvuga (MOPSC) üle 19 peab olema valjuhääldisüsteem.

CAT.IDE.A.185. Kabiini helisalvestusseade

- a) Kabiini helisalvestusseade (CVR) peab olema järgmistel lennukitel:
 - 1) lennukid maksimaalse lubatud stardimassiga (MCTOM) üle 5 700 kg ning
 - 2) mitme turbiinmootoriga lennukid, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on kuni 5 700 kg, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksa ning mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 1990 või hiljem.
- b) Kabiini helisalvestusseade (CVR) peab võimaldama säilitada andmeid, mis on salvestatud vähemalt:
 - 1) eelnenud kahe tunni jooksul, kui tegemist on alapunkti a alapunktis 1 osutatud lennukiga, mille individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. aprillil 1998 või hiljem;
 - 2) eelnenud 30 minuti jooksul, kui tegemist on alapunkti a alapunktis 1 osutatud lennukiga, mille individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud enne 1. aprilli 1998, või
 - 3) eelnenud 30 minuti jooksul, kui tegemist on alapunkti a alapunktis 2 osutatud lennukiga.
- c) Kabiini helisalvestusseade (CVR) peab ajalises järjestuses salvestama:
 - 1) kabiinis raadio teel edastatavad või vastu võetavad suulised teated;
 - 2) lennumeeskonna liikmete suulised teated sisetelefonisüsteemi ning valjuhääldisüsteemi kaudu, kui see on paigaldatud;

- 3) kabiini helikeskkonna, sealhulgas katkematult:
- i) kõikide kasutusel olevate suu- või maskmikrofonide helisignaali, kui tegemist on lennukiga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. aprillil 1998 või hiljem;
 - ii) võimaluse korral kõikide kasutusel olevate suu- või maskmikrofonide helisignaali, kui tegemist on alapunkti a alapunktis 2 osutatud lennukiga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud enne 1. aprilli 1998,
- ning
- 4) kõrvaklappide või valjuhääldi kaudu edastatavad navigatsiooni- või lähenemisseadmeid identifitseerivad hääli- või helisignaali.
- d) Kabiini helisalvestusseade (CVR) peab alustama salvestamist enne, kui lennuk hakkab oma mootori jõul liikuma, ja jätkama salvestamist kuni lennu lõpuni, kui lennuk oma mootori jõul enam edasi ei liigu. Selliste lennukite puhul, mille individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. aprillil 1998 või hiljem, peab kabiini helisalvestusseade (CVR) automaatselt alustama salvestamist enne, kui lennuk hakkab oma mootori jõul liikuma, ja jätkama salvestamist kuni lennu lõpuni, kui lennuk oma mootori jõul enam edasi ei liigu.
- e) Lisaks alapunktile d peab elektrivoolu olemasolu korral kabiini helisalvestusseade (CVR) käivituma esimesel võimalusel kabiini kontrolli ajal enne mootorite käivitamist lennu algul ja töötama kuni vahetult pärast lennu lõppu ja mootorite väljalülitamist tehtava piloodikabiini kontrollini:
- 1) alapunkti a alapunktis 1 osutatud lennukitel, mille individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud pärast 1. aprilli 1998, või
 - 2) alapunkti a alapunktis 2 osutatud lennukitel.
- f) Kabiini helisalvestusseadmel (CVR) peab olema seade, mis aitab tuvastada selle asukohta vees.

CAT.IDEA.190. Pardaregistraator

- a) Järgmistel lennukitel peab olema pardaregistraator (FDR), mis salvestab ja säilitab andmeid digitaalselt, ja mille jaoks on välja töötatud metoodika salvestatud andmete hõlpsaks kättesaamiseks andmekandjalt:
- 1) lennukid, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on üle 5 700 kg ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. juunil 1990 või hiljem;
 - 2) turbiinmootoriga lennukid, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on üle 5 700 kg ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud enne 1. juunit 1990, ning
 - 3) mitme turbiinmootoriga lennukid, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on kuni 5 700 kg, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksa ning mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. aprillil 1998 või hiljem.
- b) Pardaregistraator (FDR) peab salvestama järgmised andmed:
- 1) kellaeg, kõrgus maapinnast, õhkkiirus, kiirendus ja suund, ning suutma säilitada vähemalt eelnenud 25 tunni jooksul salvestatud andmeid, kui tegemist on alapunkti a alapunktis 2 osutatud lennukitega, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on alla 27 000 kg;
 - 2) parameetrid, mille järgi on võimalik täpselt kindlaks teha lennuki trajektoor, kiirus, asend, mootori(te) võimsus ning takistuse ja tõstejõu seadmete konfiguratsioon, ning suutma säilitada vähemalt eelnenud 25 tunni jooksul salvestatud andmeid, kui tegemist on alapunkti a alapunktis 1 osutatud lennukitega, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on alla 27 000 kg ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud enne 1. jaanuari 2016;
 - 3) parameetrid, mille järgi on võimalik täpselt kindlaks teha lennuki trajektoor, kiirus, asend, mootori(te) võimsus, konfiguratsioon ja toimimine, ning suutma säilitada vähemalt eelnenud 25 tunni jooksul salvestatud andmeid, kui tegemist on alapunkti a alapunktides 1 ja 2 osutatud lennukitega, mille maksimaalne stardimass (MCTOM) on üle 27 000 kg ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud enne 1. jaanuari 2016;
 - 4) parameetrid, mille järgi on võimalik täpselt kindlaks teha lennuki trajektoor, kiirus, asend, mootori(te) võimsus ning takistuse ja tõstejõu seadmete konfiguratsioon, ning suutma säilitada vähemalt eelnenud 10 tunni jooksul salvestatud andmeid, kui tegemist on alapunkti a alapunktis 3 osutatud lennukitega, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud enne 1. jaanuari 2016, või

- 5) parameetrid, mille järgi on võimalik täpselt kindlaks teha lennuki trajektoor, kiirus, asend, mootori(te) võimsus, konfiguratsioon ja toimimine, ning suutma säilitada vähemalt eelnenud 25 tunni jooksul salvestatud andmeid, kui tegemist on alapunkti a alapunktides 1 ja 3 osutatud lennukitega, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2016 või hiljem.
- c) Andmed peavad põhinema lennukil asuvatel allikatel, mis võimaldavad täpset korrelatsiooni lennumeeskonnale kuvatud teabega.
- d) Pardaregistraator (FDR) peab alustama andmete salvestamist enne, kui lennuk hakkab oma mootori jõul liikuma, ning lõpetama salvestamise pärast seda, kui lennuk oma mootori jõul enam edasi ei liigu. Selliste lennukite puhul, mille individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. aprillil 1998 või hiljem, peab pardaregistraator (FDR) automaatselt alustama andmete salvestamist enne, kui lennuk hakkab oma mootori jõul liikuma, ja lõpetama salvestamise automaatselt pärast lennu lõppu, kui lennuk oma mootori jõul enam edasi ei liigu.
- e) Pardaregistraatoril (FDR) peab olema seade, mis aitab tuvastada selle asukohta vees.

CAT.IDE.A.195. Andmeside salvestamine

- a) Selliste lennukite puhul, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 8. aprillil 2014 või hiljem, millel on andmesideühenduse kasutamise suutlikkus ning mis peavad vastavalt nõuetele olema varustatud kabiini helisalvestusseadmega (CVR), peab asjaomane seade vajaduse korral salvestama järgmist:
- 1) andmesideühenduse kaudu lennuliiklusteenuste (ATS) üksustega sidepidamisel lennukisse ja lennukist edastatavaid sõnumeid, sealhulgas järgmisi sõnumeid:
 - i) andmeside algus;
 - ii) lennujuhi-piloodi suhtlus;
 - iii) adresseeritud seire;
 - iv) lennuteave;
 - v) kui süsteemi arhitektuur seda võimaldab, õhusõiduki raadiolevi seire;
 - vi) kui süsteemi arhitektuur seda võimaldab, õhusõiduki lennuagssed juhtimisandmed ning
 - vii) kui süsteemi arhitektuur seda võimaldab, kuvarite graafika;
 - 2) teavet, mis võimaldab korrelatsiooni andmesideühenduse kaudu edastatud teabe salvestistega, mida säilitatakse lennukist eraldi, ning
 - 3) teavet andmesideühenduse kaudu edastatud sõnumite aja ja prioriteedi kohta, võttes arvesse süsteemi arhitektuuri.
- b) Andmete ja teabe salvestamiseks ja säilitamiseks salvestusseadmes ning hilisemaks salvestusseadmest kättesaamiseks tuleb kasutada digitaalset meetodit. Salvestusmeetod peab võimaldama võrrelda salvestusseadme andmeid maapinnal salvestatud andmetega.
- c) Salvestusseade peab suutma säilitada andmeid, mis on salvestatud vähemalt kabiini helisalvestusseadmeid (CVR) käsitlevas punktis CAT.IDE.A.185 sätestatud aja jooksul.
- d) Salvestusseadmel peab olema seade, mis aitab tuvastada selle asukohta vees.
- e) Nõuded salvestusseadme käivitumis- ja peatumisskeemile on samad, mis on kabiini helisalvestusseadme (CVR) käivitumis- ja peatumisskeemi jaoks sätestatud punkti CAT.IDE.A.185 alapunktides d ja e.

CAT.IDE.A.200. Kombineeritud salvestusseade

Kabiini helisalvestusseadme (CVR) ja pardaregistraatori (FDR) suhtes kohaldatavaid nõudeid võib täita järgmiselt:

- a) selliste lennukite puhul, mis vastavalt nõuetele peavad olema varustatud kabiini helisalvestusseadme (CVR) või pardaregistraatoriga (FDR), võib kasutada üht kombineeritud salvestusseadet, mis täidab nii pardaregistraatori kui ka kabiini helisalvestusseadme ülesandeid;

- b) selliste lennukite puhul, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on kuni 5 700 kg ja mis vastavalt nõuetele peavad olema varustatud kabiini helisalvestusseadme (CVR) või pardaregistraatoriga (FDR), võib kasutada üht kombinieritud salvestusseadet, mis täidab nii pardaregistraatori kui ka kabiini helisalvestusseadme ülesandeid, või
- c) selliste lennukite puhul, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on üle 5 700 kg ja mis vastavalt nõuetele peavad olema varustatud kabiini helisalvestusseadme (CVR) või pardaregistraatoriga (FDR), võib kasutada kaht kombinieritud salvestusseadet, mis täidavad nii pardaregistraatori kui ka kabiini helisalvestusseadme ülesandeid.

CAT.IDE.A.205. Istmed, istmete turvavööd, turvasüsteemid ja laste turvavahendid

a) Lennukitel peab olema järgmine varustus:

- 1) istmed või magamisasemed kõigile üle 24 kuu vanustele isikutele;
- 2) turvavöö igal reisijaistmel ning ohutusrihm igal magamisasemel, välja arvatud alapunktis 3 sätestatud juhul;
- 3) lennukitel maksimaalse lubatud stardimassiga (MCTOM) alla 5 700 kg ja suurima lubatud reisijakohtade arvuga (MOPSC) alla üheksa alates 8. aprillist 2015 turvavöö koos keha ülaosa kinnitussüsteemiga igal reisijaistmel ning ohutusrihm igal magamisasemel;
- 4) lapse turvavahend (CRD) igale pardal olevale alla 24 kuu vanusele isikule;
- 5) turvavöö koos keha ülaosa kinnitussüsteemiga, milles sisalduv seade hoiab istuja keha järsu pidurdamise korral automaatselt paigal:
 - i) igal lennumeeskonna istmel ning kõigil piloodiistme kõrval asuvatel istmetel;
 - ii) igal kabiinis oleval vaatelejaistmel;
- 6) turvavöö koos keha ülaosa kinnitussüsteemiga kõikidel istmetel, mis on ette nähtud nõutavale minimaalsele arvule salongimeeskonna liikmetele.

b) Turvavööd koos keha ülaosa kinnitussüsteemiga peab olema:

- 1) üks avamispunkt;
- 2) lennumeeskonna istmetel, piloodiistme kõrval asuvatel istmetel ning kõikidel istmetel, mis on ette nähtud nõutavale minimaalsele arvule salongimeeskonna liikmetele, kaks õlarihma ja turvavöö, mida saab kasutada teineteisest sõltumatult.

CAT.IDE.A.210. Märkuanded „Kinnitage turvavööd!” ja „Suitsetamine keelatud!”

Lennukitel, kus kõik reisijaistmed ei ole lennumeeskonna istme(te)lt nähtavad, peab olema vahend, mille abil saab kõigile reisijatele ja salongipersonalile teatada, millal tuleb istmete turvavööd kinnitada ja millal suitsetamine on keelatud.

CAT.IDE.A.215. Siseuksed ja kardinad

Lennukitel peab olema järgmine varustus:

- a) lennukitel, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle 19, peab reisijatesalongi ja meeskonnaruumi vahel olema lukustatav uks, millel on silt „Ainult meeskonnale” ning ukse lukustusseade, mis ei võimalda reisijatel ust lennumeeskonna liikme loata avada;
- b) hõlpsasti kättesaadav vahend kõikide nende uste avamiseks, mis eraldavad reisijatesalongi teistest ruumidest, kus asuvad avariiväljapääsud;
- c) vahend iga reisijatesalongi muudest ruumidest eraldava ukse või kardina avatud asendisse fikseerimiseks juhul, kui reisijaistmetelt avariiväljapääsuni jõudmiseks on vaja pääseda neisse ruumidesse;
- d) lennuki igal siseuksel ja avariiväljapääsu juures asuvate kardinade kõrval on silt, mis näitab, et need peavad olema stardi ja maandumise ajal avatud, ning
- e) kõikide meeskonnaliikmete jaoks peavad olema vahendid, millega nad saavad lukust lahti teha kõik uksed, mida tavaliselt kasutavad reisijad ja mida reisijad saavad lukustada.

CAT.IDE.A.220. Esmaabikomplekt

- a) Lennukitel peavad olema esmaabikomplektid vastavalt tabelile 1.

Tabel 1

Nõutav esmaabikomplektide arv

Reisijakohtade arv	Nõutav esmaabikomplektide arv
0–100	1
101–200	2
201–300	3
301–400	4
401–500	5
501 või rohkem	6

- b) Esmaabikomplektid peavad olema:

- 1) kasutamiseks hõlpsasti kättesaadavad ning
- 2) uuendatud.

CAT.IDE.A.225. Vältimatu meditsiiniabi vahendite komplekt

- a) Lennukitel, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle 30, peab olema vältimatu meditsiiniabi vahendite komplekt, kui ettenähtud marsruudi mõni punkt asub reisilennu tavakiirusel rohkem kui 60-minutilise lennu kaugusel lennuväljast, kus on võimalik saada kvalifitseeritud arstiabi.

- b) Kapten tagab, et ravimeid manustavad üksnes nõuetekohase kvalifikatsiooniga isikud.

- c) Alapunktis a osutatud vältimatu arstiabi komplekt peab olema:

- 1) tolmu- ja niiskuskindel;
- 2) paigutatud loata juurdepääsu vältival viisil ning
- 3) uuendatud.

CAT.IDE.A.230. Esmaabihapnik

- a) Sellistel rõhusüsteemiga lennukitel, mida kasutatakse rõhkkõrgusel üle 25 000 jala ning mida vastavalt nõuetele teenindab üks salongimeeskonna liige, peab olema pultha hapniku varu nende reisijate jaoks, kes salongi survestuse kadumise järel võivad füsioloogilistel põhjustel vajada hapnikku.

- b) Alapunktis a osutatud hapnikuvahu arvutamisel arvestatakse, et hapniku keskmine vooluhulk rahvusvahelise standard-atmosfääri (standardse temperatuuri, rõhu ja kuivuse – STPD) puhul on vähemalt kolm liitrit hapnikku minutis inimese kohta. Hapnikuvahust peab piisama vähemalt 2 % pardalolevatele reisijatele (kuid mitte vähem kui ühele inimesele) kogu ülejäänud lennuks pärast salongi survestuse kadumist juhul, kui salongi kõrgus on üle 8 000 jala, kuid vähem kui 15 000 jalga.

- c) Lennukis peab olema piisav arv hapnikujaotusvahendeid (kuid mitte vähem kui kaks) koos salongipersonalile hapniku kasutamiseks mõeldud vahendiga.

- d) Esmaabi-hapnikuseadmed peavad standardtingimustes (STPD) suutma iga kasutaja jaoks anda vähemalt neli liitrit hapnikku minutis.

CAT.IDE.A.235. Lisahapnik – rõhusüsteemiga lennukid

- a) Rõhusüsteemiga lennukitel, mida kasutatakse rõhkkõrgusel üle 10 000 jala, peavad olema lisahapnikuseadmed, mille abil on võimalik säilitada ja jaotada hapnikuvahu vastavalt tabelile 1.

- b) Rõhusüsteemiga lennukitel, mida käitatakse rõhkkõrgusel üle 25 000 jala, peab olema järgmine varustus:
- 1) kiirpaigaldatavad maskid lennumeeskonna liikmetele;
 - 2) piisaval hulgal varuväljundeid ja maske või piisaval arvul reisijatesalongis ühtlaselt jaotatud kaasaskantavaid maskidega hapnikuballoone, et tagada hapniku viivitamatu kättesaadavus nõutava suurusega salongimeeskonna kõikidele liikmetele;
 - 3) hapnikuvarustussüsteemiga ühendatud hapnikujaotusvahendid peavad olema viivitamata kättesaadavad kõikidele salongimeeskonna liikmetele, salongimeeskonna lisaliikmetele ning kõikidele reisijastmel istujatele ning
 - 4) seade lennumeeskonna hoiatamiseks survestuse kadumise puhul.
- c) Rõhusüsteemiga lennukitel, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud pärast 8. novembrit 1998 ja mida käitatakse rõhkkõrgustel üle 25 000 jala või 25 000 jala kõrgusel või madalamal tingimustes, kus ei saa nelja minuti jooksul ohutult laskuda 13 000 jala kõrgusele, peavad olema alapunkti b alapunktis 3 osutatud automaatselt käivituvad individuaalsed hapnikujaotusvahendid.
- d) Alapunkti b alapunktis 3 ja alapunktis c osutatud hapnikujaotusvahendite ja väljundite arv peab olema vähemalt 10 % võrra suurem istekohtade arvust. Varuvahendid peavad olema jaotatud ühtlaselt kogu reisijatesalongi ulatuses.
- e) Olenemata alapunkti a või b selliste lennukite puhul, mis ei ole sertifitseeritud lendamiseks kõrgusel üle 25 000 jala, vähendada salongimeeskonna liikme(te), lisameeskonnaliikme(te) ja reisija(te) hapnikuvaru suhtes kohaldatavaid nõudeid nii, et hapnikuvaru oleks tagatud nõutava suurusega salongimeeskonna kõikidele liikmetele ning vähemalt 10 % reisijatest kogu lennuaja kestel salongi rõhkkõrgustel vahemikus 10 000 ja 13 000 jalga, kui lennatava marsruudi igas punktis on lennukil võimalik ohutult nelja minuti jooksul laskuda salongi rõhkkõrguseni 13 000 jalga.
- f) Tabeli 1 esimese rea punkti b alapunktis 1 ja teises reas nõutav minimaalne varu on hapnikukogus, mida konstantse laskumiskiiruse juures on vaja laskumiseks kümne minuti jooksul lennuki suurimast sertifitseeritud käitamiskõrgusest 10 000 jalani ja seejärel 20-minutiliseks lennuks 10 000 jala kõrgusel.
- g) Tabeli 1 esimese rea punkti 1 alapunkti b alapunktis 2 nõutav minimaalne hapnikuvaru on hapnikukogus, mida konstantse laskumiskiiruse juures on vaja laskumiseks kümne minuti jooksul lennuki suurimast sertifitseeritud käitamiskõrgusest 10 000 jalani ja seejärel 110-minutiliseks lennuks 10 000 jala kõrgusel.
- h) Tabeli 1 kolmandas reas nimetatud nõuetekohane minimaalne hapnikuvaru on hapnikukogus, mida konstantse laskumiskiiruse juures on vaja laskumiseks kümne minuti jooksul lennuki suurimast sertifitseeritud käitamiskõrgusest 15 000 jalani.

Tabel 1

Hapniku miinimumnõuded rõhusüsteemiga lennukitel

Varustatavad isikud	Kestus ja salongi rõhkkõrgus
1) Töökohustusi täitvad kabiinis istujad	a) Kogu lennuae, mil salongi rõhkkõrgus on üle 13 000 jala. b) Ülejäänud lennuae, mil salongi rõhkkõrgus on üle 10 000 jala, kuid mitte üle 13 000 jala, pärast esimest 30 minutit neil kõrgustel, kuid mitte vähem kui: 1) 30 minuti varu lennukitel, mis on sertifitseeritud käitamiseks kuni 25 000 jala kõrgusel, ning 2) kahe tunni varu lennukitel, mis on sertifitseeritud käitamiseks kõrgemal kui 25 000 jalga.
2) Nõutava suurusega salongimeeskonna kõik liikmed	a) Kogu lennuae, mil salongi rõhkkõrgus on üle 13 000 jala, kuid mitte vähem kui 30 minuti varu. b) Ülejäänud lennuae, mil salongi rõhkkõrgus on üle 10 000 jala, kuid mitte üle 13 000 jala, pärast esimest 30 minutit neil kõrgustel.

Varustatavad isikud	Kestus ja salongi rõhkkõrgus
3) 100 % reisijatest (*)	Kogu lennuaeg, mil salongi rõhkkõrgus on üle 15 000 jala, kuid igal juhul mitte vähem kui 10 minuti varu.
4) 30 % reisijatest (*)	Kogu lennuaeg, mil salongi rõhkkõrgus on üle 14 000 jala kuid mitte üle 15 000 jala.
5) 10 % reisijatest (*)	Ülejäänud lennuaeg, mil salongi rõhkkõrgus on üle 10 000 jala kuid mitte üle 14 000 jala, pärast esimest 30 minutit neil kõrgustel.

(*) Tabelis 1 märgitud reisijate arv tähistab tegelikult pardal olevaid reisijaid, sealhulgas alla 24 kuu vanuseid isikuid.

CAT.IDE.A.240. Lisahapnik – rõhusüsteemita lennukid

Rõhusüsteemita lennukitel, mida kasutatakse rõhkkõrgusel üle 10 000 jala, peavad olema lisahapnikuseadmed, mille abil on võimalik säilitada ja jaotada hapnikuvaru vastavalt tabelile 1.

Tabel 1

Hapniku miinimumnõuded rõhusüsteemita lennukitel

Varustatavad isikud	Kestus ja salongi rõhkkõrgus
1) Töökohustusi täitvad kabiinis istujad ning lennumeeskonda töökohustuste täitmisel abistavad meeskonnaliikmed	Kogu lennuaeg rõhkkõrgustel üle 10 000 jala.
2) Nõutava suurusega salongimeeskonna kõik liikmed	Kogu lennuaeg rõhkkõrgusel üle 13 000 jala ning pärast 30 minutit mis tahes ajavahemik, mille jooksul lennatakse rõhkkõrgusel üle 10 000 jala, kuid mitte kõrgemal kui 13 000 jalga.
3) Lisameeskonnaliikmed ja 100 % reisijatest (*)	Kogu lennuaeg rõhkkõrgusel üle 13 000 jala.
4) 10 % reisijatest (*)	Kogu 30 minutit ületav lennuaeg rõhkkõrgusel üle 10 000 jala, kuid mitte kõrgemal kui 13 000 jalga.

(*) Tabelis 1 märgitud reisijate arv tähistab tegelikult pardal olevaid reisijaid, sealhulgas alla 24 kuu vanuseid isikuid.

CAT.IDE.A.245. Hingamisteede kaitsevahendid meeskonnale

a) Kõikidel rõhusüsteemiga lennukitel ning sellistel rõhusüsteemita lennukitel, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on üle 5 700 kg või mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle 19, peavad olema hingamisteede kaitsevahendid (PBE), mille abil saab kaitsta silmi, nina ja suud ning anda vähemalt 15 minuti jooksul:

- 1) hapnikku kõikidele kabiinis töökohustusi täitvatele lennumeeskonna liikmetele;
- 2) hingamisgaasi nõutava suurusega salongimeeskonna kõikidele liikmetele neile määratud töökohtade juures ning
- 3) hingamisgaasi kaasaskantavast hingamisteede kaitsevahendist (PBE) ühele lennumeeskonna liikmele talle määratud töökohtal, kui lennukit kasutatakse suurema kui üheliikmelise lennumeeskonnaga ning salongipersonalita.

b) Lennumeeskonnale kasutamiseks ette nähtud hingamisteede kaitsevahendid (PBE) peavad asuma kabiinis ning olema viivitamatuks kasutamiseks hõlpsasti kättesaadavad kõikidele nõuetekohastel töökohtadel olevatele lennumeeskonna liikmetele.

c) Salongipersonalile kasutamiseks ette nähtud hingamisteede kaitsevahendid (PBE) tuleb paigutada nõutava suurusega salongimeeskonna kõikide liikmete töökohtade juurde.

- d) Lennukitel peab olema veel üks kaasaskantav hingamisteede kaitsevahend (PBE), mis paikneb punktis CAT.IDE.A.250 osutatud käsitulekustuti juures või lastiruumi sissepääsu juures, kui käsitulekustuti asub lastiruumis.
- e) Hingamisteede kaitsevahend (PBE) ei tohi kasutamisel takistada punktides CAT.IDE.A.170, CAT.IDE.A.175, CAT.IDE.A.270 ja CAT.IDE.A.330 osutatud sidevahendite kasutamist.

CAT.IDE.A.250. Käsitulekustutid

- a) Lennukitel peab kabiinis olema vähemalt üks käsitulekustuti.
- b) Igasse vahekäiku, mis asub väljaspool reisijate põhisalongi, või asjaomases vahekäigus kasutamiseks hõlpsasti kättesaadavasse kohta peab olema paigutatud vähemalt üks käsitulekustuti.
- c) Kõikidesse A- või B-klassi lasti- või pagasiruumidesse ja kõikidesse E-klassi lastiruumidesse, kuhu meeskonnaliikmetel on lennu ajal juurdepääs, peab olema paigutatud vähemalt üks käsitulekustuti.
- d) Kustutusaine liik ja nõuetele vastavates kustutusvahendites kasutatav kustutusaine kogus peavad olema kooskõlas tulekahjuliikidega, mis võivad tekkida ruumis, kus on ette nähtud tulekustutit kasutada, ning põhjustama võimalikult väikese toksiliste gaaside kontsentratsiooni ohu ruumides, kus viibivad inimesed.
- e) Lennukitel peab olema vähemalt tabelis 1 nimetatud arv käsitulekustuteid, mis tuleb paigutada nii, et neid oleks võimalik igas reisijatesektsioonis kasutamiseks hõlpsasti kätte saada.

Tabel 1

Käsitulekustutite arv

MOPSC	Tulekustutite arv
7–30	1
31–60	2
61–200	3
201–300	4
301–400	5
401–500	6
501–600	7
601 või rohkem	8

CAT.IDE.A.255. Kirves ja raudkang

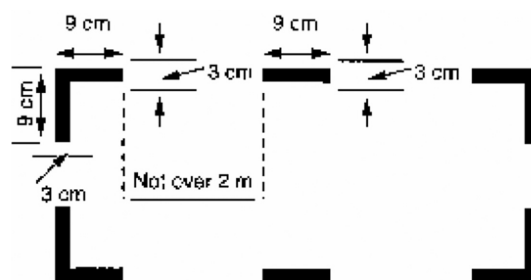
- a) Lennukitel maksimaalse lubatud stardimassiga (MCTOM) üle 5 700 kg või suurima lubatud reisijakohtade arvuga (MOPSC) üle üheksa peab kabiinis olema vähemalt üks kirves või raudkang.
- b) Lennukitel suurima lubatud reisijakohtade arvuga (MOPSC) üle 200 peab olema veel üks kirves või raudkang kõige tagumises vahekäigus või selle lähedal.
- c) Reisijatesalongis asuvad kirved ja raudkangid ei tohi olla reisijatele nähtavad.

CAT.IDE.A.260. Sissemurdmispunktide märgistamine

Kui lennuki kerel märgistatakse alad, mis sobivad päästjatele hädaolukorras sissemurdmiseks, tuleb need märgistada vastavalt joonisele 1.

Joonis 1

Sissemurdmispunktide märgistus



CAT.IDE.A.265. Avariievakuatsiooni vahendid

- a) Lennukitel, mille avariiväljapääsude läved on kõrgemal kui 1,83 m (kuus jalga) maapinnast, peavad kõikide avariiväljapääsude juures olema vahendid, mis võimaldavad reisijatel ja meeskonnal hädaolukorras ohutult maapinnale pääseda.
- b) Olenemata alapunktist a ei pea tiiva kohal asetsevate väljapääsude juures sellist varustust või selliseid vahendeid olema juhul, kui evakueerimistee lõpu kindlaksmääratud kohast lennuki kere on maapinnani vähem kui 1,83 meetrit (kuus jalga), kui lennuk on maas, telik välja lastud ja tiivaklapid on vastavalt kas stardi- või maandumisasendis, sõltuvalt sellest, milline tiivaklappide asend on maapinnast kõrgemal.
- c) Lennukitel, millel peab olema lennumeeskonna jaoks eraldi avariiväljapääs, mille madalaim punkt on kõrgemal kui 1,83 meetrit (kuus jalga) maapinnast, peab olema vahend, mis aitab kõikidel lennumeeskonna liikmetel hädaolukorras ohutult maapinnale pääseda.
- d) Alapunktides a ja c osutatud kõrgusi mõõdetakse:
- 1) väljalastud telikuga ning
 - 2) pärast teliku ühe või mitme toe purunemist või riket väljalaskmisel, kui tegemist on lennukitega, mille tüübiserifikaat on välja antud pärast 31. märtsi 2000.

CAT.IDE.A.270. Megafonid

Lennukitel suurima lubatud reisijakohtade arvuga (MOPSC) üle 60, mille pardal on vähemalt üks reisija, peab olema järgmine arv meeskonnaliikmetele hädaolukorras evakueerimisel hõlpsasti kättesaadavaid kaasaskantavaid patareitoitega megafone.

- a) Igas reisijatesalongis:

Tabel 1

Megafonide arv

Reisijakohtade arv	Megafonide arv
61–99	1
100 või rohkem	2

- b) Rohkem kui ühe reisijatesalongiga lennukitel, mille reisijakohtade koguarv on suurem kui 60, peab olema vähemalt üks megafon.

CAT.IDE.A.275. Avariivalgustus ja -märgistus

- a) Lennukitel suurima lubatud reisijakohtade arvuga (MOPSC) üle üheksa peab olema lennuki evakueerimist hõlbustav sõltumatu toitega avariivalgustussüsteem.
- b) Lennukitel suurima lubatud reisijakohtade arvuga (MOPSC) üle 19 peab alapunktis a osutatud avariivalgustussüsteem hõlmama järgmist:
- 1) salongi üldvalgusteid;

- 2) sisevalgusteid pöranda kõrgusel avariiväljapääsude juures;
 - 3) valgustatud avariiväljapääsu märgistust ja selleni suunavaid märke;
 - 4) lennukitel, mille tüübisertifikaadi või samaväärse dokumendi taotlus registreeriti enne 1. maid 1972, öistel lendudel välist avariivalgustust kõigil tiiva kohal asetsevatel väljapääsudel ning väljapääsudel, mille juures on ette nähtud abivahendid maapinnale laskumiseks;
 - 5) lennukitel, mille tüübisertifikaadi või samaväärse dokumendi taotlus registreeriti pärast 30. aprilli 1972, öistel lendudel välist avariivalgustust kõigil reisijate avariiväljapääsudel ning
 - 6) lennukitel, mille esmane tüübisertifikaat on välja antud pärast 31. detsembrit 1957, avariiväljapääsuni suunavat tähistust reisijatesalongide pörandal.
- c) Lennukitel suurima lubatud reisijakohtade arvuga (MOPSC) kuni 19, mille tüübisertifikaat on välja antud ameti lennukõlblikkuseeskirjade alusel, peab alapunktis a osutatud avariivalgustussüsteem hõlmama alapunkti b alapunktides 1–3 nimetatud seadmeid.
- d) Lennukitel suurima lubatud reisijakohtade arvuga (MOPSC) kuni 19, mille tüübisertifikaat ei ole välja antud ameti lennukõlblikkuseeskirjade alusel, peab alapunktis a osutatud avariivalgustussüsteem hõlmama alapunkti b alapunktis 1 nimetatud seadmeid.
- e) Lennukitel suurima lubatud reisijakohtade arvuga (MOPSC) kuni üheksa peab olema lennuki evakueerimist hõlbustav salongi üldvalgustus.

CAT.IDE.A.280. Avariimajakas (ELT)

- a) Lennukitel suurima lubatud reisijakohtade arvuga (MOPSC) üle 19 peab olema vähemalt:
- 1) kaks avariimajakat (ELT), millest üks on automaatne, kui tegemist on lennukitega, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud pärast 1. juulit 2008, või
 - 2) üks automaatne avariimajakas (ELT) ja kaks mis tahes liiki avariimajakat (ELT), kui tegemist on lennukitega, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. juulil 2008 või varem.
- b) Lennukitel suurima lubatud reisijakohtade arvuga (MOPSC) kuni 19 peab olema vähemalt:
- 1) üks automaatne avariimajakas (ELT), kui tegemist on lennukiga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud pärast 1. juulit 2008, või
 - 2) üks mis tahes liiki avariimajakas (ELT), kui tegemist on lennukiga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. juulil 2008 või varem.
- c) Mis tahes liiki avariimajakas (ELT) peab suutma edastada samaaegselt signaali sagedustel 121,5 MHz ja 406 MHz.

CAT.IDE.A.285. Lendamine veekogu kohal

- a) Järgmistel lennukitel peab olema iga pardal oleva isiku jaoks päästevest ja iga alla 24 kuu vanuse isiku jaoks samaväärne ujuvvahend, mis paikneb kohas, kus see on istmelt või magamisasemelt hõlpsasti kättesaadav isikule, kellele see on kasutamiseks mõeldud:
- 1) maalennukid, millega lennatakse veekogu kohal kaldast kaugemal kui 50 meremiili, kui stardi- või lähenemistrajektor paikneb vee kohal nii, et ebaõnnestunud stardi või maandumise korral on võimalik hädamaanduda vette, ning
 - 2) vesilennukid, millega lennatakse veekogu kohal.
- b) Igal päästevestil või samaväärsel ujuvvahendil peab olema isikute asukoha kindlakstegemist hõlbustav elektrivalgusti.
- c) Veekogu kohal kasutatavatel vesilennukitel peab olema:
- 1) mereankur ja muu lennuki suurusele, kaalule ja käitamisomadustele vastav varustus, mida vesilennukil on vaja vees randumiseks, ankurdamiseks või manööverdamiseks, ning
 - 2) vajaduse korral rahvusvaheliste eeskirjadega ette nähtud helisignaalide tekitamise vahendid kokkupõrgete vältimiseks merel.

d) Lennukitel, mida käitatakse veekogu kohal hädamaandumiseks sobivast kaldast kaugemal, kui:

- 1) 120 minutit lendu reisilennukiirusel või 400 meremiili (sõltuvalt sellest, kumb on väiksem) selliste lennukite puhul, mis suudavad jätkata lendu lennuväljani kriitilise mootori seiskumisel marsruudi või plaanijärgselt muudetud marsruudi mis tahes punktis, või
- 2) kõikidel muude lennukite puhul 30 minutit lendu reisilennukiirusel või 100 meremiili (sõltuvalt sellest, kumb on väiksem),

peab olema alapunktis e sätestatud varustus.

e) Alapunkti d kohastel lennukitel peab pardal olema järgmine varustus:

- 1) kõikide pardalolijate mahutamiseks piisav arv päästeparvi, mis on paigutatud hädaolukorras kiiret kasutamist võimaldaval viisil ning on piisavalt suured, et mahutada kõiki ellujäänuid ka ühe suurima ettenähtud mahutavusega päästeparve kaotuse korral;
- 2) igas päästeparves valgusti ellujäänute otsimiseks;
- 3) päästevahendid, mis võimaldavad kavandatud lennu tingimustes ellu jääda, ning
- 4) vähemalt kaks pääste-avariimajakat (ELT(S)).

CAT.IDE.A.305. Päästevarustus

a) Lennukitel, mida käitatakse eriti raskete otsingu- ja päästetingimustega alade kohal, peavad olema:

- 1) signalisatsioonivahendid hädasignaali saatmiseks;
- 2) vähemalt üks pääste-avariimajakas (ELT(S)) ning
- 3) lennatavale marsruudile vastav täiendav päästevarustus, lähtudes pardal olevate isikute arvust.

b) Alapunkti a alapunktis 3 nimetatud täiendavat päästevarustust ei pea olema, kui lennuk:

- 1) jääb lennu ajal piirkonnast, kus otsingu- ja päästetööd ei ole eriti keerulised, järgmisele kaugusele:
 - i) 120 minutit lennuajaga reisilennukiirusel ühe mittetöötava mootoriga (OEI) sellise lennuki puhul, millega saab jätkata lendu lennuväljani mittetöötava(te) kriitilis(t)e mootori(te) seiskumisel marsruudi mis tahes punktis või plaani järgi muudetud marsruudil, või
 - ii) 30 minutit lennuajaga reisilennukiirusel kõikide teiste lennukite puhul;
- 2) jääb kaugusele, mis ei ületa 90-minutist reisilennukiirusel lennuajaga hädamaandumiseks sobivast piirkonnast, kui tegemist on lennukiga, mis on sertifitseeritud vastavalt kohaldatavale lennukõlblikkusstandardile.

CAT.IDE.A.325. Kõrvaklapid

- a) Lennukitel peavad iga kabiinis määratud töökohal oleva lennumeeskonna liikme jaoks olema kõrvaklapid koos suu- või kõrimikrofoniga või sellega võrdväärne varustus.
- b) Lennukitel, mida käitatakse instrumentaallennureeglite (IFR) järgi või öösel, peab olema manuaalsel kül- ja pikiõõtsamise juhtseadisel saatenupp iga nõuetekohase lennumeeskonna liikme jaoks.

CAT.IDE.A.330. Raadiosideadmed

- a) Lennukitel peavad olema asjaomase õhuruumi suhtes kohaldatavate nõuetega ette nähtud raadiosideadmed.
- b) Raadiosideadmed peavad võimaldama sidet lennunduse avariisagedusel 121,5 MHz.

CAT.IDE.A.335. Helikanalite ümberlülitamise plokk

Instrumentaallennureeglite (IFR) järgi käitatavatel lennukitel peab olema helikanalite ümberlülitamise plokk, mida on võimalik kasutada kõikidelt lennumeeskonna liikmetel jaoks ettenähtud töökohtadelt.

CAT.IDE.A.340. Raadioseadmed lendudeks visuaallennureeglite (VFR) järgi marsruutidel, kus navigeeritakse visuaalsete orientiiride järgi

Lennukitel, mida kasutatakse visuaallennureeglite (VFR) järgi marsruutidel, kus navigeeritakse visuaalsete orientiiride järgi, peavad olema raadiosideseadmed, mis võimaldavad tavapärastes raadiolevitingimustes:

- a) sidepidamist asjaomaste maapealsete teenistustega;
- b) sidepidamist asjaomaste lennujuhtimisüksustega (ATC) mis tahes punktist kontrollitavas õhuruumis, kus lende kavatakse sooritada, ning
- c) meteoroloogiateabe vastuvõtmist.

CAT.IDE.A.345. Side- ja navigatsiooniseadmed lendudeks instrumentaallennureeglite (IFR) või visuaallennureeglite (VFR) järgi marsruutidel, kus ei navigeerita visuaalsete orientiiride järgi

- a) Lennukitel, mida kasutatakse instrumentaallennureeglite (IFR) või visuaallennureeglite (VFR) järgi marsruutidel, kus ei saa navigeerida visuaalsete orientiiride järgi, peavad olema asjaomase õhuruumi suhtes kohaldatavatele nõuetele vastavad raadioside- ja navigatsiooniseadmed.
- b) Raadiosideseadmete hulgas peab olema vähemalt kaks teineteisest sõltumatut raadiosidesüsteemi, mida on vaja tava-tingimustes sidepidamiseks vastava maapealse teenistusega marsruudi mis tahes punktis, sealhulgas marsruudist kõrvalkaldumiste korral.
- c) Olenemata alapunktist b peab sellistel lennukitel, mida kasutatakse Atlandi ookeani põhjaosas kohaldatavate navigatsiooni miinimumnõuetega (NAT MNPS) hõlmatud õhuruumis lühimaalendudeks, mis ei ületa Atlandi ookeani põhjaosa, olema üks suure tegevusraadiusega sidesüsteem, kui kõnealuse õhuruumi kohta on avaldatud alternatiivsed sideprotseduurid.
- d) Lennukitel peab olema piisavalt navigatsiooniseadmeid tagamaks, et ühe seadme rikke korral lennu mis tahes etapil võimaldavad ülejäänud seadmed ohutut navigeerimist vastavalt lennuplaanile.
- e) Lennukitel, mida kasutatakse lendudel, kus on kavas maanduda instrumentaallennuilmaga (IMC) tingimustes, peavad olema seadmed, mis võimaldavad juhendamist kuni punktini, kus kõikidele instrumentaallennuilmaga (IMC) maandumiseks ette nähtud lennuväljadele ja vajaduse korral kõikidele määratud varulennuväljadele on võimalik maanduda visuaalsete märkide järgi.

CAT.IDE.A.350. Transponder

Lennukitel peab olema rõhkkõrgust edastav sekundaarradari (SSR) transponder ning muud asjaomasel marsruudil nõutavate tehniliste võimalustega SSR-transpondrid.

CAT.IDE.A.355. Elektrooniliste navigatsiooniandmete haldamine

- a) Käitaja kasutab üksnes selliseid elektrooniliste navigatsiooniandmete töötlemiseks ettenähtud tooteid, mille toetatav navigatsioonirakendus vastab tasemele, mis on andmete kavandatava kasutamise suhtes piisav.
- b) Kui elektrooniliste navigatsiooniandmete töötlemiseks ettenähtud tooted toetavad navigatsioonirakendust, mille jaoks on nõutav V lisa (SPA-osa) kohane luba, peab käitaja pädevale asutusele tõendama kohaldatava protsessi ja tarnitud toodete vastavust tasemele, mis on andmete kavandatava kasutamise suhtes piisav.
- c) Käitaja jälgib nii protsessi kui toodete piisavale tasemele vastavust pidevalt kas vahetult või kolmandatest isikutest teenuseosutajate teostatava nõuetele vastavuse seire kaudu.
- d) Käitaja tagab jooksvate ja muutmata elektrooniliste navigatsiooniandmete õigeaegse jaotamise ja kõnealuste andmete sisestamise kõikidesse lennukitesse, mis neid vajavad.

2. JAOTIS

Kopterid**CAT.IDE.H.100. Mõõteriistad ja seadmed – üldist**

a) Käesoleva alajaoga ette nähtud mõõteriistad ja seadmed peavad olema määruse (EÜ) nr 1702/2003 kohaselt sertifitseeritud, välja arvatud järgmised esemed:

- 1) varukaitsmed;
- 2) kaasaskantavad valgustid;
- 3) täppiskell;
- 4) kaardihoidja;
- 5) esmaabikomplekt;
- 6) megafonid;
- 7) pääste- ja signalisatsioonivahendid;
- 8) mereankrud ja sildumisvahendid ning
- 9) laste turvavahendid.

b) Mõõteriistad ja seadmed, mida ei ole käesoleva alajaoga ette nähtud ja mis ei pea olema määruse (EÜ) nr 1702/2003 kohaselt sertifitseeritud, kuid mida veetakse õhusõiduki pardal, peavad vastama järgmistele nõuetele:

1) lennumeeskond ei kasuta nende mõõteriistade, seadmete või lisavarustuse abil saadud teavet ei kasuta lennumeeskond määruse (EÜ) nr 216/2008 lisa 1 või punktides CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 ja CAT.IDE.H.345 nõuete täitmiseks ning

2) need mõõteriistad ja seadmed, kaasa arvatud nende rikked või häired, ei tohi kahjustada kopteri lennukõlblikkust.

c) Kui lennu ajal tuleb lennumeeskonna liikmel kasutada seadmeid oma töökohal, peavad need seadmed olema sellelt kohalt hõlpsasti kasutatavad. Kui üht üksikut seadet peab lennu ajal kasutama rohkem kui üks lennumeeskonna liige, peab asjaomane seade olema paigutatud nii, et seda oleks hõlbus kasutada igalt töökohalt, kust see on ette nähtud.

d) Kõikide lennumeeskonna liikmete poolt kasutatavate mõõteriistade paigutus peab võimaldama kõikidel lennumeeskonna liikmetel hõlpsasti lugeda kõnealuste mõõteriistade näitusid oma istekohalt nii, et nad peaksid võimalikult vähe muutma asendit ja vaatenurka, mis neil tavaliselt lennusuunas vaadates on.

e) Kogu vajalik avariivarustus peab olema koheseks kasutamiseks hõlpsasti kättesaadav.

CAT.IDE.H.105. Lennu minimaalvarustus

Lendu ei alustata, kui mõni kavandatavaks lennuks vajalik kopteri mõõteriist, varustuse osa või funktsioon ei tööta või puudub, välja arvatud juhul, kui:

- a) kopterit käitatakse vastavalt käitaja minimaalvarustuse loetelule (MEL) või
- b) käitajal on pädeva asutuse luba käitada kopterit minimaalvarustuse põhiloetelu (MMEL) piires.

CAT.IDE.H.115. Lennuvalgustus

a) Päeva ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi käitatavatel kopteritel peab olema kokkupõrke vältimise signaaltulede süsteem.

b) Öösel või instrumentaallennureeglite (IFR) järgi käitatavatel kopteritel peavad lisaks alapunktile a olema:

- 1) ohutu käitamise seisukohalt oluliste mõõteriistade ja seadmete valgustus, mis saab toidet kopteri elektrisüsteemist;
- 2) reisijatesalongide valgustus, mis saab toidet kopteri elektrisüsteemist;
- 3) kaasaskantavad lambid, mis on kergesti kättesaadavad kõikide lennumeeskonna liikmete istekohtadelt, kellele need on ette nähtud;
- 4) navigatsiooni/asukohatuled;
- 5) kaks maandumislaternat, millest vähemalt üks on lennu ajal reguleeritav, et valgustada maapinda kopteri ees ja all ning külgedel, ning
- 6) amfiibkopteritel rahvusvahelistele nõuetele vastavad tuled kokkupõrgete vältimiseks merel.

CAT.IDE.H.125. Lennud päevasel ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi – lennu- ja navigeerimise mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

a) Kopteritel, mida käitatakse päevasel ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi, peavad olema piloodi töökohal järgmised seadmed.

1) Vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse:

- i) magnetkurssi;
- ii) aega tundides, minutites ja sekundites;
- iii) rõhkkõrgust merepinnast;
- iv) indikaatorkiirus;
- v) vertikaalkiirust;
- vi) libisemist ning
- vii) välisõhu temperatuuri.

2) Seade, mis näitab, kui nõutavad lennumõõteriistad ei saa piisavalt elektritoidet.

b) Kui lennule on ette nähtud kaks pilooti, peab teise piloodi jaoks olema eraldi lisavahend, millega kuvatakse:

- 1) rõhkkõrgust merepinnast;
- 2) indikaatorkiirust;
- 3) vertikaalkiirust ning
- 4) libisemist.

c) Kopteritel maksimaalse lubatud stardimassiga (MCTOM) üle 3 175 kg ja kopteritel, mida käitatakse veekogu kohal väljaspool maa nägemisulatust või nähtavusega alla 1 500 m, vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse:

- 1) asendit ja
- 2) suunda.

d) Kopterid, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on üle 3 175 kg või mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksa, peavad olema varustatud vahendiga kondensatsioonist või jäätumisest tingitud häirete vältimiseks õhkkiiruse mõõtmise süsteemis.

CAT.IDE.H.130. Lennud instrumentaallennureeglite (IFR) järgi või öösel – lennu- ja navigeerimise mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

Kopteritel, mida kasutatakse öisel ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi või instrumentaallennureeglite (IFR) järgi, peavad olema piloodi töökohal järgmised seadmed.

a) Vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse:

- 1) magnetkurssi;
- 2) aega tundides, minutites ja sekundites;
- 3) indikaatorkiirust;
- 4) vertikaalkiirust;
- 5) libisemist;
- 6) asendit;
- 7) stabiliseeritud kurssi ning
- 8) välisõhu temperatuuri.

b) Kaks vahendit rõhkkõrguse mõõtmiseks ja kuvamiseks. Ühe piloodiga öistel lendudel visuaallennureeglite (VFR) järgi võib ühe baromeetrilise kõrgusemõõtja asendada raadioaltimeetriga.

c) Seade, mis näitab, kui nõutavad lennumõõteriistad ei saa piisavat elektritoidet.

d) Vahend kondensatsioonist või jäätumisest tingitud häirete vältimiseks alapunkti a alapunktiga 3 ja alapunkti h alapunktiga 2 ette nähtud õhkkiiruse mõõtmise süsteemis.

e) Vahend, millega lennumeeskonnale teatatakse alapunktiga d ette nähtud vahendi rikkest:

- 1) kopteritel, mille individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. augustil 1999 või hiljem, või
- 2) kopteritel, mille individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud enne 1. augustit 1999 ning mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on üle 3 175 kg või mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksa.

f) Lisa-aviohorisont, mis:

- 1) tavalise lennu ajal saab pidevat elektritoidet ning mis tavaelektrisüsteemi töö täieliku katkemise korral saab toidet tavaelektrisüsteemist sõltumatust allikast;
- 2) töötab sõltumatult kõikidest teistest aviohorisondisüsteemidest;
- 3) on kasutatav mõlemalt piloodi töökohalt;
- 4) jätkab automaatselt tööd pärast tavaelektrisüsteemi töö täielikku katkemist;
- 5) pärast tavaelektrisüsteemi töö täielikku katkemist töötab tõrgeteta vähemalt 30 minutit või nii kaua, kui on maandumiseks sobimatu ala või veekogu kohal toimival lennul vaja sobiva varumaandumiskohani jõudmiseks, olenevalt sellest, kumb aeg on pikem, arvestades avariitoiteallika teisi koormusi ja kasutamisprotseduure;
- 6) on piisavalt valgustatud lennu kõikidel etappidel ning
- 7) on ühendatud vahendiga, millega lennumeeskonda teavitatakse seadme töötamisest sõltumatul toitel, kaasa arvatud avariitoite kasutamise korral.

g) Staatilise rõhu varuallikas kõrguse, õhkkiiruse ja vertikaalkiiruse mõõteriistade jaoks.

h) Kui lennule on ette nähtud kaks pilooti, eraldi vahend, millega teisele piloodile kuvatakse:

- 1) rõhkkõrgust merepinnast;
- 2) indikaatorkiirust;
- 3) vertikaalkiirust;
- 4) libisemist;
- 5) asendit ning
- 6) stabiliseeritud kurssi.

i) Instrumentaallennureeglite (IFR) järgi toimuvatel lendudel hõlpsat lugemist võimaldavas asendis kaardihoidja, mida saab öiste lendude ajal valgustada.

CAT.IDE.H.135. Lisaseadmed lendudeks ühe piloodiga kopteril instrumentaallennureeglite (IFR) järgi

Instrumentaallennureeglite (IFR) järgi lendavatel ühe piloodiga kopteritel peab olema vähemalt kõrguse- ja kursihoidmise režiimiga autopiloot.

CAT.IDE.H.145. Raadioaltimeetrid

a) Kopteritel, millega lennatakse veekogude kohal, peab olema raadioaltimeeter, mis suudab hoiatada helisignaaliga eelnevalt kindlaksmääratud kõrgusest läbivajumisel ning visuaalse signaaliga piloodi määratud kõrgusest läbivajumisel, kui lend toimub:

- 1) nii, et maapinda ei ole näha;
- 2) nähtavusega alla 1 500 m;
- 3) öösel või
- 4) reisilennu tavakiirusel rohkem kui kolmeminutilise lennu kaugusel maast.

CAT.IDE.H.160. Pardailmaradar

Kopteritel, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksa ja mida käitatakse öisel ajal instrumentaallennureeglite (IFR) järgi, peab olema pardailmaradar, kui jooksvad ilmated näitavad, et kavandatud marsruudil võib esineda äikest või teisi potentsiaalselt ohtlikke ilmastikutingimusi, mida saab pardailmaradari abil kindlaks teha.

CAT.IDE.H.165. Lisavarustus öisteks lendudeks jäätumistingimustes

a) Kopteritel, mida käitatakse öisel ajal arvatavates või tegelikes jäätumistingimustes, peavad olema seadmed jäätumise valgustamiseks või tuvastamiseks.

b) Jäätেকেvalgustus ei tohi põhjustada peegeldust ega pimestada meeskonnaliikmeid nende tööülesannete täitmisel.

CAT.IDE.H.170. Lennumeeskonna sisetelefonisüsteem

Rohkem kui ühe meeskonnaliikmega käitatavatel kopteritel peab olema lennumeeskonna sisetelefonisüsteem, sealhulgas kõrvaklapid ja mikrofonid kasutamiseks kõikidele lennumeeskonna liikmetele.

CAT.IDE.H.175. Meeskonnaliikmete sisetelefonisüsteem

Kopteritel, mille pardal on meeskonnaliikmeid, kes ei ole lennumeeskonna liikmed, peab olema meeskonnaliikmete sisetelefonisüsteem.

CAT.IDE.H.180. Valjuhääldisüsteem

a) Kopteritel, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksa, peab olema valjuhääldisüsteem, välja arvatud alapunktis b sätestatud juhtudel.

b) Olenemata alapunktist a on valjuhääldisüsteemi kasutamise nõudest vabastatud kopterid, mille suurim lubatud reisi-jakohtade arv (MOPSC) on 10–19, järgmistel juhtudel:

- 1) kopteri konstruktsioonis puudub piloodi ja reisijate vaheline vahesein ning
- 2) käitaja tõendab, et lennu ajal on piloodi kõne kõikidel reisiaistmetel kuuldav ja arusaadav.

CAT.IDE.H.185. Kabiini helisalvestusseade

a) Kabiini helisalvestusseade (CVR) peab olema järgmistel kopteritüüpidel:

- 1) kõik kopterid, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on üle 7 000 kg ning
- 2) kopterid, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on üle 3 175 kg ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 1987 või hiljem.

b) Kabiini helisalvestusseade (CVR) peab võimaldama säilitada andmeid, mis on salvestatud vähemalt:

- 1) eelnenud kahe tunni jooksul, kui tegemist on alapunkti a alapunktides 1 ja 2 osutatud kopteritega, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2016 või hiljem;
- 2) eelnenud ühe tunni jooksul, kui tegemist on alapunkti a alapunktis 1 osutatud kopteritega, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. augustil 1999 või hiljem, kuid enne 1. jaanuari 2016;
- 3) eelnenud 30 minuti jooksul, kui tegemist on alapunkti a alapunktis 1 osutatud kopteritega, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud enne 1. augustit 1999 või
- 4) eelnenud 30 minuti jooksul, kui tegemist on alapunkti a alapunktis 2 osutatud kopteritega, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud enne 1. jaanuari 2016.

c) Kabiini helisalvestusseade (CVR) peab ajaliselt järjestuses salvestama:

- 1) kabiinis raadio teel edastatavad või vastu võetavad suulised teated;
- 2) lennumeeskonna liikmete suulised teated sisetelefonisüsteemi ning valjuhääldisüsteemi kaudu, kui see on paigaldatud;
- 3) kabiini helikeskkonna, sealhulgas katkematult:
 - i) kõikide meeskonna mikrofonide helisignaale, kui tegemist on kopteriga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. augustil 1999 või hiljem;
 - ii) võimaluse korral kõikide meeskonna mikrofonide helisignaale, kui tegemist on kopteriga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud enne 1. augustit 1999,
- 4) kõrvaklappide või valjuhääldi kaudu edastatavad navigatsiooni- või lähenemisseadmeid identifitseerivad hääle- või helisignaale.

d) Kabiini helisalvestusseade (CVR) peab alustama salvestamist enne, kui kopter hakkab oma mootori jõul liikuma, ja jätkama salvestamist kuni lennu lõpuni, kui kopter oma mootori jõul enam edasi ei liigu.

e) Lisaks alapunktis d sätestatud nõudele peavad alapunkti a alapunktis 2 osutatud kopterid, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. augustil 1999 või hiljem, vastama järgmistele nõuetele:

- 1) kabiini helisalvestusseade (CVR) peab automaatselt alustama salvestamist enne, kui kopter hakkab oma mootori jõul liikuma, ja jätkama salvestamist kuni lennu lõpuni, kui kopter oma mootori jõul enam edasi ei liigu, ning
- 2) elektrivoolu olemasolu korral peab kabiini helisalvestusseade (CVR) käivituma esimesel võimalusel kabiini kontrolli ajal enne mootorite käivitamist lennu algul ja töötama kuni vahetult pärast lennu lõppu ja mootorite väljalülitamist aset leidva piloodikabiini kontrollini:

- f) Kabiini helisalvestusseadmel (CVR) peab olema seade, mis aitab tuvastada selle asukohta vees.

CAT.IDE.A.190. Pardaregistraator

- a) Järgmistel kopteritel peab olema pardaregistraator (FDR), mis salvestab ja säilitab andmeid digitaalselt, ja mille jaoks on välja töötatud metoodika salvestatud andmete hõlpsaks kättesaamiseks andmekandjalt:
- 1) kopterid maksimaalse lubatud stardimassiga (MCTOM) üle 3 175 kg, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. augustil 1999 või hiljem;
 - 2) kopterid, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on üle 7 000 kg ja mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksa ning mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 1989 või hiljem, kuid enne 1. augustit 1999.
- b) Pardaregistraator (FDR) peab salvestama parameetrid, mille alusel on võimalik täpselt kindlaks teha:
- 1) trajektoor, kiirus, asend, mootori(te) võimsus, toimimine ja konfiguratsioon ning suutma säilitada vähemalt eelnenud 10 tunni jooksul salvestatud andmeid, kui tegemist on alapunkti a alapunktis 1 osutatud kopteriga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2016 või hiljem;
 - 2) trajektoor, kiirus, asend, mootori(te) võimsus ja toimimine ning suutma säilitada vähemalt eelnenud kaheksa tunni jooksul salvestatud andmeid, kui tegemist on alapunkti a alapunktis 1 osutatud kopteriga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud enne 1. jaanuari 2016;
 - 3) trajektoor, kiirus, asend, mootori(te) võimsus ja toimimine ning suutma säilitada vähemalt eelnenud viie tunni jooksul salvestatud andmeid, kui tegemist on alapunkti a alapunktis 2 osutatud kopteriga.
- c) Andmed peavad põhinema kopteril asuvatel allikatel, mis võimaldavad täpset korrelatsiooni lennumeeskonnale kuvatud teabega.
- d) Pardaregistraator (FDR) peab automaatselt alustama andmete salvestamist enne, kui kopter hakkab oma mootori jõul liikuma, ning lõpetama salvestamise automaatselt pärast seda, kui kopter oma mootori jõul enam edasi ei liigu.
- e) Pardaregistraatoril (FDR) peab olema seade, mis aitab tuvastada selle asukohta vees.

CAT.IDE.H.195. Andmeside salvestamine

- a) Selliste kopterite puhul, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 8. aprillil 2014 või hiljem ning millel on andmesideühenduse kasutamise suutlikkus ning mis peavad vastavalt nõuetele olema varustatud kabiini helisalvestusseadmega (CVR), peab asjaomane seade vajaduse korral salvestama järgmist:
- 1) andmesideühenduse kaudu lennuliiklusteenuste (ATS) üksustega sidepidamisel kopterisse ja kopterist edastatavaid sõnumeid, sealhulgas järgmisi sõnumeid:
 - i) andmeside algus;
 - ii) lennujuhi-piloodi suhtlus;
 - iii) adresseeritud seire;
 - iv) lennuteave;
 - v) kui süsteemi arhitektuur seda võimaldab, õhusõiduki raadiolevi seire;
 - vi) kui süsteemi arhitektuur seda võimaldab, õhusõiduki lennuaegsed juhtimisandmed;
 - vii) kui süsteemi arhitektuur seda võimaldab, kuvarite graafika;
 - 2) teavet, mis võimaldab korrelatsiooni andmesideühenduse kaudu edastatud teabe salvestistega, mida säilitatakse kopterist eraldi, ning
 - 3) teavet andmesideühenduse kaudu edastatud sõnumite aja ja prioriteedi kohta, võttes arvesse süsteemi arhitektuuri.

- b) Andmete ja teabe salvestamiseks ja säilitamiseks salvestusseadmes ning nende hilisemaks kättesaamiseks salvestusseadme tuler kasutada hõlpsat digitaalset meetodit. Salvestusmeetod peab võimaldama sünkroniseerida salvestusseadme andmeid maapinnal salvestatud andmetega.
- c) Salvestusseade peab suutma säilitada andmeid, mis on salvestatud vähemalt kabiini helisalvestusseadmeid (CVR) käsitlevas punktis CAT.IDE.H.185 sätestatud aja jooksul.
- d) Salvestusseadmel peab olema seade, mis aitab tuvastada selle asukohta vees.
- e) Nõuded salvestusseadme käivitumis- ja peatumisskeemile on samad, mis on kabiini helisalvestusseadme (CVR) käivitumis- ja peatumisskeemi jaoks sätestatud punkti CAT.IDE.H.185 alapunktides d ja e.

CAT.IDE.H.200. Kombineeritud salvestusseade, mis täidab nii pardaregistraatori kui ka kabiini helisalvestusseadme ülesandeid

Kabiini helisalvestusseadme (CVR) ja pardaregistraatori (FDR) suhtes kohaldatavate nõuete täitmiseks võib kasutada üht kombineeritud salvestusseadet.

CAT.IDE.H.205. Istmed, istmete turvavööd, turvasüsteemid ja laste turvavahendid

a) Kopteritel peab olema järgmine varustus:

- 1) istmed või magamisasemed kõigile üle 24 kuu vanustele isikutele;
- 2) turvavöö iga reisijaistmel ning ohutusrihm iga magamisasemel;
- 3) turvavöö koos keha ülaosa kinnitussüsteemiga kõigil reisijaistmel igale üle 24 kuu vanusele reisijale, kui tegemist on kopteriga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. augustil 1999 või hiljem;
- 4) lapse turvavahend (CRD) igale pardal olevale alla 24 kuu vanusele isikule;
- 5) iga lennumeeskonna istmel turvavöö koos keha ülaosa kinnitussüsteemiga, milles sisalduv seade hoiab istuja keha järsu pidurdamise korral automaatselt paigal;
- 6) turvavöö koos keha ülaosa kinnitussüsteemiga kõikidel istmetel, mis on ette nähtud nõutavale minimaalsele arvule salongimeeskonna liikmetele.

b) Turvavööl koos keha ülaosa kinnitussüsteemiga peab olema:

- 1) üks avamispunkt ning
- 2) lennumeeskonna istmetel ja istmetel, mis on ette nähtud nõutavale minimaalsele arvule salongimeeskonna liikmetele, kaks õlarihma ja turvavöö, mida saab kasutada teineteisest sõltumatult.

CAT.IDE.H.210. Märguanded „Kinnitage turvavööd!” ja „Suitsetamine keelatud!”

Kopteritel, kus kõik reisijaistmed ei ole lennumeeskonna istmetelt nähtavad, peab olema vahend, mille abil saab kõikidele reisijatele ja salongipersonalile teatada, millal tuleb istmete turvavööd kinnitada ja millal suitsetamine on keelatud.

CAT.IDE.H.220. Esmaabikomplektid

a) Kopteritel peab olema vähemalt üks esmaabikomplekt.

b) Esmaabikomplektid peavad olema:

- 1) kasutamiseks hõlpsasti kättesaadavad;
- 2) uuendatud.

CAT.IDE.H.240. Lisahapnik – rõhusüsteemita kopterid

Rõhusüsteemita kopteritel, mida käitatakse rõhkkõrgusel üle 10 000 jala, peavad olema lisahapnikuseadmed, mille abil on võimalik säilitada ja jaotada hapnikuvaru vastavalt järgmistele tabelitele.

Tabel 1

Hapniku miinimumnõuded rõhusüsteemita kopteritel

Varustatavad isikud	Kestus ja salongi rõhkkõrgus
1) Töökohustusi täitvad kabiinis istujad ning lennumeeskonda töökohustuste täitmisel abistavad meeskonnaliikmed	Kogu lennuaeg rõhkkõrgusel üle 10 000 jala.
2) Nõutava suurusega salongimeeskonna kõik liikmed	Kogu lennuaeg rõhkkõrgusel üle 13 000 jala ning pärast 30 minutit mis tahes ajavahemik, mille jooksul lennatakse rõhkkõrgusel üle 10 000 jala, kuid mitte kõrgemal kui 13 000 jalga.
3) Lisameeskonnaliikmed ja 100 % reisijatest (*)	Kogu lennuaeg rõhkkõrgusel üle 13 000 jala.
4) 10 % reisijatest (*)	Kogu 30 minutit ületav lennuaeg rõhkkõrgusel üle 10 000 jala, kuid mitte kõrgemal kui 13 000 jalga.

(*) Tabelis 1 märgitud reisijate arv tähistab tegelikult pardal olevaid reisijaid, sealhulgas alla 24 kuu vanuseid isikuid.

Tabel 2

Hapniku miinimumnõuded mittekeerukatel rõhusüsteemita kopteritel

Varustatavad isikud	Kestus ja salongi rõhkkõrgus
1) Töökohustusi täitvad kabiinis istujad, lennumeeskonda töökohustuste täitmisel abistavad meeskonnaliikmed ning nõutava suurusega salongimeeskonna liikmed	Kogu lennuaeg rõhkkõrgusel üle 13 000 jala ning pärast 30 minutit mis tahes ajavahemik, mille jooksul lennatakse rõhkkõrgusel üle 10 000 jala, kuid mitte kõrgemal kui 13 000 jalga.
2) Lisameeskonnaliikmed ja 100 % reisijatest (*)	Kogu lennuaeg rõhkkõrgusel üle 13 000 jala.
3) 10 % reisijatest (*)	Kogu 30 minutit ületav lennuaeg rõhkkõrgusel üle 10 000 jala, kuid mitte kõrgemal kui 13 000 jalga.

(*) Tabelis 2 märgitud reisijate arv tähistab tegelikult pardal olevaid reisijaid, sealhulgas alla 24 kuu vanuseid isikuid.

CAT.IDE.H.250. Käsitulekustutid

- Kopteritel peab kabiinis olema vähemalt üks käsitulekustuti.
- Igasse vahekaiku, mis asub väljaspool reisijate põhisalongi, või asjaomases vahekaigus kasutamiseks hõlpsasti kättesaadavasse kohta peab olema paigutatud vähemalt üks käsitulekustuti.
- Kõikidesse lastiruumidesse, kuhu meeskonnaliikmetel on lennu ajal juurdepääs, peab olema paigaldatud vähemalt üks käsitulekustuti.
- Kustutusaine liik ja nõuetekohastes kustutusvahendites kasutatav kustutusaine kogus peavad olema kooskõlas tulekahjuliikidega, mis võivad tekkida ruumis, kus on ette nähtud tulekustutit kasutada, ning põhjustama võimalikult väikese toksiliste gaaside kontsentratsiooni ohu ruumides, kus viibivad inimesed.
- Kopteritel peab olema vähemalt tabelis 1 nimetatud arv käsitulekustuteid, mis tuleb paigutada nii, et neid oleks võimalik igas reisijateseksioonis kasutamiseks hõlpsasti kätte saada.

Tabel 1

Käsitulekustutite arv

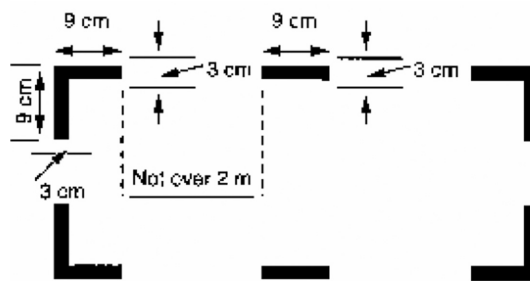
MOPSC	Tulekustutite arv
7–30	1
31–60	2
61–200	3

CAT.IDE.H.260. Sissemurdmispunktide märgistamine

Kui kopteri kerel märgistatakse alad, mis sobivad päästjatele hädaolukorras sissemurdmiseks, tuleb need märgistada vastavalt joonisele 1.

Joonis 1

Sissemurdmispunktide märgistus

**CAT.IDE.H.270. Megafonid**

Kopteritel suurima lubatud reisijakohtade arvuga (MOPSC) üle 19 peab olema üks meeskonnaliikmetele hädaolukorras evakueerimisel hõlpsasti kättesaadav kaasaskantav patareitoittega megafon.

CAT.IDE.H.275. Avariivalgustus ja -märgistus

a) Kopteritel suurima lubatud reisijakohtade arvuga (MOPSC) üle 19 peab olema:

- 1) kopteri evakueerimist hõlbustav sõltumatu toitega avariivalgustussüsteem, mis hõlmab salongi üldvalgustust, ning
- 2) nii päeval kui ka öösel nähtav avariiväljapääsu märgistus ja selleni suunavad märgid.

b) Kopteritel peab olema nii päeval kui ka öösel nähtav avariiväljapääsu märgistus, kui asjaomaseid koptereid käitatakse:

- 1) 1. või 2. suutlikkusklassi lendudel veekogu kohal reisilennu tavakiirusel rohkem 10 minuti kaugusel maast;
- 2) 3. suutlikkusklassi lendudel veekogu kohal reisilennu tavakiirusel rohkem kui kolme minuti kaugusel.

CAT.IDE.H.280. Avariimajakas (ELT)

a) Kopteril peab olema vähemalt üks automaatne avariimajakas (ELT).

b) Kopteritel, mida käitatakse 1. või 2. suutlikkusklassis avamerelendudel maandumiseks sobimatu ala kohal reisilennu tavakiirusel rohkem kui 10 minuti kaugusel maast, peab olema automaatselt käivituv avariimajakas (ELT(AD)).

- c) Mis tahes liiki avariimajakas (ELT) peab suutma edastada samaaegselt signaali sagedustel 121,5 MHz ja 406 MHz.

CAT.IDE.H.290. Päästevestid

- a) Kopteritel peab olema iga pardal oleva isiku jaoks päästevest ja iga alla 24 kuu vanuse isiku jaoks samaväärne ujuvvahend, mis paikneb kohas, kus see on istmelt või magamisasemelt hõlpsasti kättesaadav isikule, kellele see on kasutamiseks mõeldud, kui asjaomast kopterit käitatakse:

- 1) 1. või 2. suutlikkusklassi lendudel veekogu kohal reisilennu tavakiirusel rohkem 10 minuti kaugusel maast;
- 2) 3. suutlikkusklassi lendudel veekogu kohal maast kaugemal kui autorotatsiooni distants;
- 3) 2. või 3. suutlikkusklassis, kui start või maandumine toimub lennuväljal või käitamiskohas, mille stardi- ja lähemisalala on vee kohal.

- b) Igal päästevestil või samaväärsel ujuvvahendil peab olema isikute asukoha kindlakstegemist hõlbustav elektrivalgusti.

CAT.IDE.H.295. Meeskonna kaitseülikonnad

Kõik meeskonnaliikmed peavad kandma kaitseülikondi lendudel, mida käitatakse:

- a) 1. või 2. suutlikkusklassis vee kohal avameretööde tugiteenuste raames reisilennu tavakiirusel rohkem kui 10 minuti kaugusel maast, kui ilmateade või kaptenile teadaolevad prognoosid näitavad, et merevee temperatuur on lennu ajal alla + 10 °C või eeldatav päästeaeg ületab eeldatavat eluspüsimisaja;
- b) 3. suutlikkusklassis vee kohal maast kaugemal kui autorotatsiooni distants või ohutu sundmaandumise distants, kui ilmateade või kaptenile teadaolevad prognoosid näitavad, et merevee temperatuur on lennu ajal alla + 10 °C.

CAT.IDE.H.300. Päästeparved, pääste-avariimajakad (ELT) ja päästevarustus kauglendudeks veekogu kohal

Kopteritel, mida käitatakse:

- a) 1. või 2. suutlikkusklassi lendudel veekogu kohal reisilennu tavakiirusel rohkem kui 10 minuti kaugusel maast;
- b) 3. suutlikkusklassi lendudel veekogu kohal reisilennu tavakiirusel rohkem kui kolme minuti lennu kaugusel maast, peab olema järgmine varustus:
 - 1) kui kopteri pardal on alla 12 inimese, vähemalt üks päästeparv, mille ettenähtud mahutavus on pardalolijate arvuga vähemalt võrdne ning mis on paigutatud hädaolukorras kiiret kasutamist hõlbustaval viisil;
 - 2) kui kopteri pardal on üle 11 inimese, vähemalt kaks päästeparve, mis on paigutatud hädaolukorras kiiret kasutamist võimaldaval viisil ja mis on kokku piisavalt suured, et mahutada kõiki kopteri pardal olijaid, ning piisavalt suure koormusvaruga, et mahutada kõiki kopteri pardal olijaid ka ühe päästeparve kaotuse korral;
 - 3) iga päästeparve kohta vähemalt üks pääste-avariimajakas (ELT(S)) ja
 - 4) päästevarustus, sealhulgas vahendid, mis võimaldavad kavandatud lennu tingimustes ellu jääda.

CAT.IDE.H.305. Päästevarustus

Kopteritel, mida käitatakse eriti raskete otsingu- ja päästetingimustega alade kohal, peab olema järgmine varustus:

- a) signalisatsioonivahendid hädasignaali saatmiseks;
- b) vähemalt üks pääste-avariimajakas (ELT(S)) ja
- c) lennatavale marsruudile vastav täiendav päästevarustus sõltuvalt pardal olevate isikute arvust.

CAT.IDE.H.310. Lisanõuded kopteritele avamerelendudel maandumiseks sobimatu mereala kohal

Avamerelendudel maandumiseks sobimatu mereala kohal reisilennu tavakiirusel rohkem kui 10 minuti kaugusel maast käitatavad kopterid peavad vastama järgmistele nõuetele.

- a) Kui ilmateade või kaptenile teadaolevad prognoosid näitavad, et merevee temperatuur on lennu ajal alla + 10 °C või eeldatav päästeaeg ületab eeldatavat eluspüsimisaega või kui lend on kavandatud öisele ajale, peavad kõik pardalviibijad kandma kaitseülikondi.
- b) Kõik punkti CAT.IDE.H.300 kohaselt pardal olevad päästeparved paigaldatakse selliselt, et need oleksid kasutatavad samades mereilmastikutingimustes, kus hinnati kopteri vette hädamaandumise, ujuvuse ja püstuvuse näitajaid sertifitseerimise vette hädamaandumise nõuete täitmisel.
- c) Kopteril peab olema evakueerimist hõlbustav sõltumatu toitega avariivalgustussüsteem, mis hõlmab salongi üldvalgustust.
- d) Kõik avariiväljapääsud, sealhulgas meeskonna avariiväljapääsud ning nende avamisvahendid peavad olema selgelt arusaadaval viisil märgistatud, et juhendada väljapääse kasutavaid pardalviibijaid nii päeval kui ka öisel ajal. Märgistus peab jääma nähtavaks ka siis, kui kopter on ümber vajunud ning salong on vee all.
- e) Vette hädamaandumise avariiväljapääsudeks määratud eemaldamatud ukSED peavad olema avatud asendisse fikseeritavad, et need ei takistaks pardalolijate väljumist hädamaandumise ja ujuvuse hindamisel eeldatavates maksimaalselt rasketes mereilmastikutingimustes.
- f) Kõik reisijatesalongi ukSED, aknad ja muud avad, mille kasutamine veeluse väljapääsuna on hinnatud võimalikuks, peavad olema varustatud hädaolukorras kasutamist võimaldavate vahenditega.
- g) Päästeveste tuleb kanda kogu aeg, välja arvatud juhul, kui reisija või meeskonnaliige kannab integreeritud kaitseülikonda, millel on nii kaitseülikonna kui ka päästevesti omadused.

CAT.IDE.H.315. Veepinnal käitamiseks sertifitseeritud kopterid – mitmesugune varustus

Veepinnal käitamiseks sertifitseeritud kopteritel peab olema järgmine varustus:

- a) mereankur ja muu kopteri suurusele, kaalule ja käitamisomadustele vastav varustus, mida on vaja vees randumiseks, ankurdamiseks või manööverdamiseks, ning
- b) vajaduse korral rahvusvaheliste eeskirjadega ette nähtud helisignaalide tekitamise vahendid kokkupõrgete vältimiseks merel.

CAT.IDE.H.320. Kõigi kopterite lennud veekogu kohal – hädamaandumine vette

- a) Kopterid, mida käitatakse 1. või 2. suutlikkusklassis avamerelendudel maandumiseks sobimatu ala kohal maast reisilennu tavakiirusel rohkem kui 10 minuti kaugusel, peavad olema vette maandumiseks projekteeritud või vette hädamaandumiseks sertifitseeritud vastavalt asjaomastele lennukõlblikkuseeskirjadele.
- b) Kopterid peavad olema projekteeritud vette maandumiseks või sertifitseeritud vette hädamaandumiseks vastavalt kohaldatavatele lennukõlblikkuseeskirjadele või varustatud hädaolukorras ette nähtud ujuvahenditega, kui neid käitatakse:
 - 1) 1. või 2. suutlikkusklassi lendudel veekogu kohal maandumiseks sobival alal maast reisilennu tavakiirusel rohkem kui 10 minuti kaugusel maast;
 - 2) 2. suutlikkusklassis, kui start või maandumine toimub vee kohal, välja arvatud kopterite kiirabilendudel (HEMS), kus tihedalt asustatud alal asuvas kopteri kiirabitööde kohas starditakse või maandutakse ohu minimeerimiseks vee kohal;
 - 3) 3. suutlikkusklassi lendudel veekogu kohal maast kaugemal kui ohutu hädamaandumise distants.

CAT.IDE.H.325. Kõrvaklapid

Kui on nõutav raadioside- ja/või raadionavigatsioonisüsteem, peavad kopteril olema iga ettenähtud piloodi ja/või meeskonnaliikme töökohal suumikrofoniga kõrvaklapid või samaväärne seade ning juhistes juures saatenupp.

CAT.IDE.H.330. Raadiosideseadmed

- a) Kopteril peavad olema asjaomase õhuruumi suhtes kohaldatavate nõuetega ette nähtud raadiosideseadmed.
- b) Raadiosideseadmed peavad võimaldama sidet lennunduse avariisagedusel 121,5 MHz.

CAT.IDE.H.335. Helikanalite ümberlülitamise plokk

Instrumentaallennureeglite (IFR) järgi käitatavatel kopteritel peab olema helikanalite ümberlülitamise plokk, mida on võimalik kasutada kõikidelt lennumeeskonna liikmete jaoks ette nähtud töökohtadelt.

CAT.IDE.H.340. Raadioseadmed lendudeks visuaallennureeglite (VFR) järgi marsruutidel, kus navigeeritakse visuaalsete orientiiride järgi

Kopteritel, mida käitatakse visuaallennureeglite (VFR) järgi marsruutidel, kus saab navigeerida visuaalsete orientiiride järgi, peavad olema raadiosideseadmed, mis võimaldavad tavapärastes radiolevitingimustes:

- a) sidepidamist asjaomaste maaapealsete teenistustega;
- b) sidepidamist asjaomaste lennujuhtimisüksustega (ATC) mis tahes punktist kontrollitavas õhuruumis, kus lende kavatsetakse sooritada, ja
- c) meteoroloogiateabe vastuvõtmist.

CAT.IDE.H.345. Side- ja navigatsiooniseadmed lendudeks instrumentaallennureeglite (IFR) või visuaallennureeglite (VFR) järgi marsruutidel, kus ei navigeerita visuaalsete orientiiride järgi

- a) Kopteritel, mida käitatakse instrumentaallennureeglite (IFR) või visuaallennureeglite (VFR) järgi marsruutidel, kus ei saa navigeerida visuaalsete orientiiride järgi, peavad olema asjaomase õhuruumi suhtes kohaldatavatele nõuetele vastavad raadioside- ja navigatsiooniseadmed.
- b) Raadiosideseadmete hulgas peab olema vähemalt kaks teineteisest sõltumatut raadiosidesüsteemi, mida on vaja tava-tingimustes sidepidamiseks vastava maaapealse teenistusega marsruudi mis tahes punktis, sealhulgas marsruudist kõrvalekaldumiste korral.
- c) Kopteritel peab olema piisavalt navigatsiooniseadmeid tagamaks, et ühe seadme rikke korral lennu mis tahes etapil võimaldavad ülejäänud seadmed ohutut navigeerimist vastavalt lennuplaanile.
- d) Sellistel kopteritel, mida käitatakse lendudel, kus on kavas maanduda instrumentaallennuilmaga (IMC) tingimustes, peavad olema seadmed, mis võimaldavad juhendamist kuni punktini, kus kõikidele instrumentaallennuilmaga (IMC) maandumiseks ette nähtud lennuväljadele ja vajaduse korral kõikidele määratud varulennuväljadele on võimalik maanduda visuaalsete märkide järgi.

CAT.IDE.H.350. Transponder

Kopteritel peavad olema rõhkkõrgust edastav sekundaarradari (SSR) transponder ning muud asjaomasel marsruudil nõutavate tehniliste võimalustega SSR-transpondrid.

V LISA

ERILOAD

(SPA-OSA)

A-ALAJAGU

ÜLDNÕUDED

SPA.GEN.100. Pädev asutus

Ärilise lennutranspordiga tegelevale käitajale annab erilube välja selle liikmesriigi pädev asutus, kus asub asjaomase käitaja peamine äritegevuse koht

SPA.GEN.105. Eriloo taotlemine

a) Esmase eriloo väljaandmist taotlev käitaja peab pädevale asutusele esitama vastavas alajaos sätestatud dokumendid koos järgmiste andmetega:

- 1) taotleja nimi, aadress ja postiaadress;
- 2) kavandatava lennutegevuse kirjeldus.

b) Käitaja peab pädevale asutusele esitama järgmised tõendid:

- 1) tõendid kohaldatava alajao nõuetele vastavuse kohta;
- 2) tõendid selle kohta, et arvestatud on asjaomaseid elemente, mis on kindlaks määratud määruse (EÜ) nr 1702/2003 kohaselt kehtestatud andmetes.

c) Käitaja peab alapunktidega a ja b seotud andmeid säilitama vähemalt eriluba nõudva lennutegevuse lõppemiseni või vajaduse korral vastavalt III lisa (ORO-osa) nõuetele.

SPA.GEN.110. Eriloaga käitaja õigused

Toimingud, mille teostamiseks lennuettevõtja sertifikaati omav käitaja on loa saanud, dokumenteeritakse ja määratakse kindlaks lennuettevõtja sertifikaadi käitamistingimustes.

SPA.GEN.115. Eriloo muudatused

Eriloo tingimuste muutumisel peab käitaja esitama pädevale asutusele vastavad dokumendid ning saama lennutegevuseks eelneva loa.

SPA.GEN.120. Eriloo kehtivuse kestvus

Eriluba antakse välja määramata ajaks ning see kehtib nii kaua, kui käitaja täidab asjaomase eriloaga seotud nõudeid ja võtab arvesse asjaomaseid elemente, mis on kindlaks määratud määruse (EÜ) nr 1702/2003 kohaselt kehtestatud andmetes.

B-ALAJAGU

LENNUD SOORITUSEL PÕHINEVA NAVIGATSIOONIGA (PBN)**SPA.PBN.100. Lennud sooritusel põhineva navigatsiooniga (PBN)**

Õhusõidukeid võib kasutada kindlaksmääratud õhuruumis, marsruutidel või vastavalt protseduuridele, mille suhtes on kehtestatud sooritusel põhineva navigatsiooni (PBN) spetsifikatsioonid, vaid juhul, kui pädev asutus on käitajale asjaomaseks lennutegevuseks loa andnud. Lendudeks 5. taseme piirkondliku navigatsiooniga (RNAV5 (piirkondlik baasnavigatsioon, B-RNAV)) õhuruumis eriluba ei nõuta.

SPA.PBN.105. Sooritusel põhineva navigatsiooniga (PBN) lendude luba

Pädevalt asutuselt sooritusel põhineva navigatsiooniga (PBN) lendude loa saamiseks peab käitaja tõendama, et:

- a) ta on saanud vastava RNAV-süsteemi lennukõlblikkuse sertifikaadi;
- b) kehtestatud on asjaomases lennutegevuses osalevate lennumeeskonna liikmete koolitusprogramm;
- c) kehtestatud on käitamisprotseduurid, milles on sätestatud:
 - 1) pardal olevad seadmed, sealhulgas nende käitamispääringud ning vastavad kanded minimaalvarustuse loetelus (MEL);
 - 2) nõuded lennumeeskonna koosseisule ja kogemusele;
 - 3) tavaolukorra protseduurid;
 - 4) erakorralised protseduurid;

- 5) seire ja intsidentidest teatamine;
- 6) elektrooniliste navigatsioonandmete haldamine.

C-ALAJAGU

NAVIGATSIOONI MIINIMUMNÕUETEGA (MNPS) LENNUTEGEVUS**SPA.MNPS.100. Navigatsiooni miinimumnõuetega (MNPS) lennutegevus**

Õhusõidukeid võib navigatsiooni miinimumnõuetega (MNPS) käitada õhuruumis vastavalt regionaalsetele lisaprotseduuridele, milles on sätestatud navigatsiooni miinimumnõuded, vaid juhul, kui pädev asutus on käitajale asjaomaseks lennutegevuseks loa andnud.

SPA.MNPS.105. Navigatsiooni miinimumnõuetega (MNPS) lennutegevuse luba

Pädevalt asutuselt navigatsiooni miinimumnõuetega (MNPS) lendude loa saamiseks peab käitaja tõendama, et:

- a) navigatsiooniseadmed vastavad ettenähtud täpsusnõuetele;
- b) navigatsioonikuvapid, -näidikud ja -juhised on mõlemale oma töökohal istuval piloodil nähtavad ja kasutatavad;
- c) kehtestatud on asjaomases lennutegevuses osalevate meeskonnaliikmete koolitusprogramm;
- d) kehtestatud on käitamisprotseduurid, milles on sätestatud:
 - 1) pardal olevad seadmed, sealhulgas nende käitamispäringud ning vastavad kanded minimaalvarustuse loetelus (MEL);
 - 2) nõuded lennumeeskonna koosseisule ja kogemusele;
 - 3) tavaolukorra protseduurid;
 - 4) erakorralised protseduurid, sealhulgas asjaomase õhuruumi eest vastutava asutuse kehtestatud protseduurid;
 - 5) seire ja intsidentidest teatamine.

D-ALAJAGU

LENNUTEGEVUS VÄHENDATUD KÕRGUSHAJUTUSMIINIMUMIDEGA (RVSM) ÕHURUUMIS**SPA.RVSM.100. Lennutegevus vähendatud kõrgushajutusmiinimumidega (RVSM) õhuruumis**

Õhusõidukeid võib käitada sellises kindlaksmääratud õhuruumis, kus lennutasemete FL 290 ja FL 410 (k.a) vahel kohaldatakse vähendatud kõrgushajutusmiinimumi 300 m (1 000 jalga), vaid juhul, kui pädev asutus on käitajale asjaomaseks lennutegevuseks loa andnud.

SPA.RVSM.105. Luba lennutegevuseks vähendatud kõrgushajutusmiinimumidega (RVSM) õhuruumis

Pädevalt asutuselt vähendatud kõrgushajutusmiinimumidega (RVSM) õhuruumis lennutegevuse loa saamiseks peab käitaja tõendama, et:

- a) tal on vähendatud kõrgushajutusmiinimumidega (RVSM) õhuruumis lendamiseks lennukõlblikkuse sertifikaat;
- b) kehtestatud on kõrgusehoidmisvigade seire ja aruandluse protseduurid;
- c) kehtestatud on asjaomases lennutegevuses osalevate lennumeeskonna liikmete koolitusprogramm;
- d) kehtestatud on käitamisprotseduurid, milles on sätestatud:
 - 1) pardal olevad seadmed, sealhulgas nende käitamispäringud ning vastavad kanded minimaalvarustuse loetelus (MEL);
 - 2) nõuded lennumeeskonna koosseisule ja kogemusele;
 - 3) lendude planeerimine;
 - 4) lennueelsed protseduurid;
 - 5) protseduurid enne RVSM-õhuruumi sisenemist;
 - 6) lennuaegsed protseduurid;
 - 7) lennujärgsed protseduurid;
 - 8) intsidentidest teatamine;

9) regionaalsed käitamise eriprotseduurid.

SPA.RVSM.110. Nõuded seadmetele RVSM-lendudel

RVSM-õhuruumis käitatavatel õhusõidukitel peab olema:

- a) kaks teineteisest sõltumatut kõrguse mõõtmise süsteemi;
- b) ohtliku kõrguse häiresüsteem;
- c) automaatne kõrgusehoidmise süsteem;
- d) sekundaarradari (SSR) transponder, millel on selline kõrgusest teatamise süsteem, mida saab kõrguse hoidmiseks ühendada kasutusel oleva kõrguse mõõtmise süsteemiga.

SPA.RVSM.115. Kõrgusehoidmisvead RVSM-lendudel

- a) Käitaja peab ette kandma sellistest registreeritud või teatatud vigadest kõrgusehoidmisel, mille on põhjustanud õhusõiduki seadmete tõrked või juhtimisprobleemid ning mis on võrdsed või suuremad kui:
 - 1) üldvertikaalviga (TVE) ± 90 m (± 300 jalga);
 - 2) kõrgusemõõtesüsteemi viga (TVE) ± 75 m (± 245 jalga) ning
 - 3) määratud kõrgusest kõrvalekalle (AAD) ± 90 m (± 300 jalga).
- b) Ettekanne nimetatud vahejuhtumite kohta tuleb saata pädevale asutusele 72 tunni jooksul. Ettekanded peavad sisaldama põhjuste esialgset analüüsi ning vahejuhtumi kordumise vältimiseks võetud meetmeid.
- c) Kõrgusehoidmisvigade registreerimisel või neist teadasaamisel võtab käitaja viivitamata meetmeid vigade põhjuseks olnud olukorra parandamiseks ning esitab pädeva asutuse nõudmise korral järelmeetmete aruande.

E-ALAJAGU

LENNUD HALVA NÄHTAVUSEGA (LVO)

SPA.LVO.100. Lennud halva nähtavusega

Käitajal peab olema pädeva asutuse luba järgmisteks halva nähtavusega lendudeks (LVO):

- a) start piiratud nähtavusega (LVTO);
- b) I standardkategorias halvema nähtavusega (LTS CAT I) lähenemine;
- c) II standardkategorias (CAT II) lähenemine;
- d) piiratud II standardkategorias (OTS CAT II) lähenemine;
- e) III standardkategorias (CAT III) lähenemine;
- f) lähenemine täiustatud vaatlussüsteemiga (EVS), kui sellega seoses kohaldatakse ümberarvestust, et vähendada raja nähtavuse (RVR) miinimume kuni ühe kolmandiku võrra avaldatud RVRist

SPA.LVO.105. Halva nähtavusega lendude (LVO) luba

Halva nähtavusega lendude (LVO) loa saamiseks peab ettevõtja pädevale asutusele tõendama käesoleva alajao nõuete täitmist.

SPA.LVO.110. Käitamise üldnõuded

- a) Käitaja sooritab I kategoorias halvema nähtavusega (LTS CAT I) lähenemisi üksnes juhul, kui:
 - 1) kõigil asjaomastel õhusõidukitel on II kategoorias (CAT II) lähenemise sertifikaat ning
 - 2) lähenemisel lennatakse:
 - i) automaatjuhtimisega kuni automaatmaandumiseni, milleks peab olema IIIA kategoorias (CAT IIIA) lähenemise luba, või
 - ii) sertifitseeritud maandumissüsteemi esiklaasinäituri (HUDLS) kasutamisega vähemalt kuni kõrguseni 150 jalga rajalävest.
- b) Käitaja sooritab II kategoorias (CAT II), piiratud II kategoorias (OTS CAT II) ja III kategoorias (CAT III) lähenemisi üksnes juhul, kui:
 - 1) kõik asjaomased õhusõidukid on sertifitseeritud lendudeks otsusekõrgusel (DH) alla 200 jala või otsusekõrguseta lendudeks ning omavad kohaldatavatele lennukõlblikkuseeskirjadele vastavat varustust;
 - 2) lendude üldise ohutuse jälgimiseks kehtestatakse ja rakendatakse süsteem, mille abil registreeritakse lähenemiste ja/või automaatsete maandumiste sooritamise edukus;

- 3) otsusekõrgus (DH) määratakse raadioaltimeetri abil;
 - 4) lennumeeskonnas on vähemalt kaks pilooti;
 - 5) kõik kõrgusotsused kõrgusel alla 200 jala lennuvälja lävest määratakse kindlaks raadioaltimeetriga,
- c) Käitaja sooritab EVSiga lähenemisi üksnes juhul, kui:
- 1) asjaomane EVS on sertifitseeritud käesoleva alajao kohasteks lendudeks ning kuvab esiklaasinäituri (HUD) nii infrapunaanduri kujutist kui ka lennuteavet;
 - 2) lendudel RVRiga alla 550 m on lennumeeskonnas vähemalt kaks pilooti;
 - 3) I kategooria (CAT I) lähenemiste puhul saavutatakse loomulik visuaalne viide raja orientiiridega vähemalt 100 jala kõrgusel lennuvälja lävest;
 - 4) selliste vertikaalinformatsiooniga lähenemisprotseduuride (APV) ja mittetäppislähenemise (NPA) puhul, kus kasutatakse pideva laskumisega lõpplähenemise (CDFA) tehnikat, saavutatakse loomulik visuaalne viide raja orientiiridega vähemalt 200 jala kõrgusel lennuvälja lävest, täites järgmised nõuded:
 - i) lähenemisel kasutatakse lubatud vertikaalse lennutrajektoori juhiseid;
 - ii) lõpplähenemise segment alates lõpplähenemise kontrollpunktist (FAF) kuni rajaläveni on sirge ning erinevus lõpplähenemise kursi ja raja telgjoone vahel ei ole suurem kui 2°;
 - iii) lõpplähenemise trajektoor avaldatakse ja see ei ole suurem kui 3,7°;
 - iv) täiustatud vaatlussüsteemi (EVS) sertifitseerimisel kindlaks määratud maksimaalse külgtuule komponentide väärtust ei ületata.

SPA.LVO.115. Lennuväljaga seotud nõuded

- a) Käitaja ei tohi halva nähtavusega lendudeks (LVO) kasutada lennuvälja nähtavusega alla 800 m, välja arvatud juhul, kui:
- 1) lennuväljal on vastavaks lennutegevuseks asukohariigi luba ja
 - 2) kehtestatud on piiratud nähtavuse protseduurid (LVP).
- b) Kui käitaja valib lennuvälja, kus piiratud nähtavuse protseduuride (LVP) mõistet ei kasutata, peab käitaja tagama, et lennuväljal on olemas LVP nõuetele vastavad samaväärsed protseduurid. Vastav olukord tuleb lennutegevuskäsiraamatus selgelt ära märkida koos LVPga samaväärsuse kindlakstegemise suunistega lennumeeskonnale.

SPA.LVO.120. Lennumeeskonna koolitus ja kvalifikatsioon

Käitaja peab tagama, et enne halva nähtavusega lende (LVO):

- a) kõik meeskonnaliikmed:
- 1) vastavad lennutegevuskäsiraamatus ette nähtud koolitus- ja kontrollinõuetele, sealhulgas koolitus lennutreening-seadmel (FSTD) lendamiseks konkreetse lennu- ja õhusõidukitüübi kohaste RVR/VIS (nähtavuse) ning otsusekõrguse (DH) piirväärtuste korral;
 - 2) on lennutegevuskäsiraamatus sätestatud standardite kohaselt kvalifitseeritud;
- b) toimunud on koolitus ja kontroll üksikasjaliku koolituskava alusel.

SPA.LVO.125. Käitamisprotseduurid

- a) Käitaja kehtestab halva nähtavusega lendude (LVO) protseduurid ja juhendid. Need protseduurid ja juhendid peavad olema kantud lennutegevuskäsiraamatusse või protseduurikäsiraamatusse ning nendes tuleb kindlaks määrata lennumeeskonna liikmete tööülesanded ruleerimisel, startimisel, lähenemisel, väljajoondumisel, maandumisel, pidurdamisel ja katkestatud lähenemisel.
- b) Enne halva nähtavusega lennu (LVO) alustamist peab õhusõiduki kapten olema veendunud, et:
- 1) on olemas piisavad visuaalsed ja mittevisuaalsed vahendid;
 - 2) lennuliiklusteenuste üksustelt (ATS) saadud teabe kohaselt kehtivad vastavad piiratud nähtavuse protseduurid (LVP);
 - 3) lennumeeskonna liikmetel on nõuetekohane kvalifikatsioon.

SPA.LVO.130. Minimaalvarustus

- a) Käitaja lisab vastavalt vajadusele kas lennutegevuskäsiraamatule või protseduurikäsiraamatule loetelu minimaalvarustusest, mis vastavalt õhusõiduki lennukäsiraamatu (AFM) nõuetele peab olema töökorras halva nähtavusega lennu (LVO) alustamisel.

- b) Õhusõiduki kapten peab olema veendunud, et õhusõiduki ja asjaomaste pardasüsteemide olek on konkreetseks lennuks sobiv.

F-ALAJAGU

KAHE MOOTORIGA LENNUKI SUURENDATUD KÄITAMISULATUSEGA LEND (ETOPS)**SPA.ETOPS.100. Kahe mootoriga lennuki suurendatud käitamisulatuses lend**

Ärilise lennutranspordi lendudel võib kahe mootoriga lennukitel lennata punkti CAT.OP.MPA.140 kohaselt määratud lävekaugusest kaugemale üksnes juhul, kui käitajal on pädevalt asutuselt saadud ETOPS-luba.

SPA.ETOPS.105. ETOPS-luba

Selleks et saada pädevalt asutuselt luba kahe mootoriga lennuki suurendatud käitamisulatuses lendudeks (ETOPS), peab käitaja tõendama, et:

- lennuki/mootori kombinatsioonil on ETOPS-tüübikonstruktsioon ning kavandatavaks lennutegevuseks vajalik vastupidavussertifikaat;
- kehtestatud on vastavas lennutegevuses osalevate lennumeeskonna liikmete koolitusprogramm ning lennumeeskond ja kõik teised lennutegevusega seotud töötajad omavad kavandatavaks lennutegevuseks sobivat kvalifikatsiooni;
- käitaja organisatsioon ja kogemused on kavandatava lennutegevuse korraldamiseks sobivad;
- kehtestatud on käitamisprotseduurid.

SPA.ETOPS.110. ETOPS-marsruudil asuv varulennuväli

- ETOPS-marsruudil asuv varulennuväli loetakse sobivaks, kui kavandataval kasutusajal on lennuväli kasutusvalmis ning varustatud vajalike lisateenustega, nagu lennuliiklusteenused (ATS), piisav valgustus, side, ilmteade, navigeerimise abivahendid ja päästeteenistused, ning kasutada saab vähemalt ühte instrumentaallähenemise protseduuri.
- Enne ETOPS-lennu sooritamist tuleb käitajal tagada varulennuvälja olemasolu ETOPS-marsruudil käitaja lubatud marsruudist kõrvalekaldumise ajal või sellise marsruudist kõrvalekaldumise ajal, mis on tuletatud minimaalvarustuse loetelu (MEL) põhjal lennuki töökorras, olenevalt sellest, kumb ajavahemik on lühem.
- Käitaja märgib ETOPS-marsruudil nõutava(d) varulennuvälja(d) operatsioonilisse lennuplaani ja ATS-lennuplaani.

SPA.ETOPS.115. ETOPS-marsruudil asuva varulennuvälja planeerimismiinimumid

- Käitaja valib lennuvälja ETOPS-marsruudi varulennuväljaks üksnes juhul, kui asjakohased ilmteated või -prognoosid eraldi või mõlemad koos näitavad, et ajavahemikus kavandatava saabumisaaja algusest kuni üks tund pärast võimalikku kõige hilisemat saabumisaega valitsevad samaväärsed või paremad tingimused, kui on välja arvatud tabelis 1 esitatud lisapiirangute liitmisel.
- Käitaja lisab lennutegevuskäsiraamatusse meetodi, millega määratakse kindlaks kavandataval ETOPS-marsruudil asuva varulennuvälja käitamismiinimumid.

Tabel 1

ETOPS-marsruudi varulennuvälja planeerimismiinimumid

Lähenemise tüüp	Planeerimismiinimumid
Täppislähenemine	DA/H + 200 jalga RVR/VIS + 800 m (*)
Mittetäppislähenemine või ringlähenemine	MDA/H + 400 jalga (*) RVR/VIS + 1 500 m

(*) VIS: nähtavus; MDA/H: minimaalne suhteline laskumiskõrgus.

G-ALAJAGU

OHTLIKE KAUPADE VEDU**SPA.DG.100. Ohtlike kaupade vedu**

Käitaja võib ohtlike kaupade lennutranspordi teostada üksnes juhul, kui käitajal on selleks pädeva asutuse luba, välja arvatud IV lisas (CAT-osa) sätestatud juhtudel.

SPA.DG.105. Ohtlike kaupade veo luba

Ohtlike kaupade veo loa saamiseks peab käitaja vastavalt tehnilisele juhendile:

- a) kehtestama kõikidele asjaomastele töötajatele koolitusprogrammi ja seda haldama, ning tõendama pädevale asutusele, et kõik töötajad on nõuetekohase koolituse läbinud;
- b) kehtestama käitamisprotseduurid, millega tagatakse kõikidel lennutranspordi etappidel ohtlike kaupade ohutu käitlemine ning mis sisaldavad teavet ja juhendeid:
 - 1) käitaja ohtlike kaupade veo poliitika kohta;
 - 2) ohtlike kaupade vastuvõtmise, käitlemise, laadimise, hoiustamise ja eraldamise nõuete kohta;
 - 3) meetmete kohta, mis võetakse õhusõidukiga ohtlike kaupade veo ajal toimuva õnnetuse või intsidenti korral;
 - 4) ohtlike kaupadega seotud hädaolukordadele reageerimise kohta;
 - 5) võimaliku saaste eemaldamise kohta;
 - 6) kõikide töötajate tööülesanded eelkõige maapealse teeninduse ja õhusõidukite käitamise valdkonnas;
 - 7) kahjustuste, lekete või saaste kontrollimise kohta;
 - 8) ohtlike kaupade veol toimunud õnnetustest ja intsidentidest teatamise kohta.

SPA.DG.110. Ohtlike kaupadega seotud teave ja dokumendid

Käitaja peab vastavalt tehnilisele juhendile:

- a) õhusõiduki kaptenit kirjalikult teavitama:
 - 1) õhusõidukiga vedada kavatsetavatest ohtlikest kaupadest;
 - 2) lennuagsetele hädaolukordadele reageerimisest;
- b) kasutama vastuvõtu kontrollkaarti;
- c) tagama, et ohtlike kaupadega on kaasas nõuetekohased ohtlike kaupade veo dokumendid, mille on täitnud ohtlikud kaubad lennutranspordiks üle andnud isik, välja arvatud juhul, kui vajalik teave ohtlike kaupade kohta on esitatud elektrooniliselt;
- d) tagama, et ohtlike kaupade veo dokumendi kirjaliku esitamise korral jääks dokumendi koopia maa peale, kus sellele peab olema juurdepääs mõistliku aja jooksul pärast kaupade jõudmist lõppsihtkohta;
- e) tagama, et koopia kaptenile esitatud andmetest jääb maa peale ning see koopia või selles sisalduv teave on viimasele lähtelennuväljale ja järgmisele sihtlennuväljale hõlpsasti kättesaadav kuni asjaomase lennu lõppemiseni;
- f) säilitama vastuvõtu kontrollkaarti, veodokumenti ning õhusõiduki kaptenile esitatud teavet vähemalt kolm kuud pärast lennu lõppu;
- g) säilitama kõikide töötajate koolitusandmeid vähemalt kolm aastat.

H-ALAJAGU

KOPTERITE ÖÖNÄGEMISSÜSTEEMIDEGA LENNUD**SPA.NVIS.100. Öönägemissüsteemiga (NVIS) lennud**

- a) Visuaallennureeglite (VFR) järgi toimuvad öönägemissüsteemiga (NVIS) kopterilennud on lubatud üksnes juhul, kui käitajal on selleks pädeva asutuse luba.
- b) Pädevalt asutuselt nimetatud loa saamiseks peab käitaja:
 - 1) tegutsema ärilise lennutranspordi (CAT) alal ning omama III lisa (ORO-osa) kohast ärilise lennutranspordi lennutegevõtja sertifikaati (CAT AOC);
 - 2) tõendama pädevale asutusele järgmist:
 - i) vastavust käesolevas alajaos sätestatud kohaldatavatele nõuetele;
 - ii) öönägemissüsteemi (NVIS) kõikide elementide edukat integreerimist.

SPA.NVIS.110. Nõuded varustusele öönägemissüsteemiga (NVIS) lendudel

- a) Enne öönägemissüsteemiga (NVIS) lendu peab igale kopterile ning kõikidele asjaomastele öönägemissüsteemi (NVIS) seadmetele olema määruse (EÜ) nr 1702/2003 kohaselt välja antud vastav lennukõlblikkussertifikaat.
- b) *Raadioaltimeeter*. Kopteril peab olema raadioaltimeeter, mis suudab kõikidel öönägemissüsteemiga (NVIS) lennu etapidel hoiatada eelnevalt kindlaksmääratud kõrgusest läbivajumisel helisignaali ning piloodi määratud kõrgusest läbivajumisel visuaalse signaali.
- c) *Õhusõiduki öönägemissüsteemiga (NVIS) ühilduv valgustus*. Vähenenud külnägemise kompenseerimiseks ning olukorra parema tajumise tagamiseks peab õhusõidukil olema:
 - 1) NVIS-ühilduv armatuurlaua kohtvalgustus, millega saab valgustada kõiki olulisi lennumõõteriistu, kui see on olemas;
 - 2) NVIS-ühilduvad välisvalgustid;
 - 3) NVIS-ühilduv taskulamp ning
 - 4) võimalus eemaldada või kustutada öönägemissüsteemiga (NVIS) kokkusobimatud sisevalgustid.
- d) *Öönägemissüsteemi (NVIS) lisaseadmed*. Nõutavad on järgmised öönägemissüsteemi (NVIS) lisaseadmed:
 - 1) varu- või lisatoiteallikas öönägemisprillide (NVG) jaoks;
 - 2) kiiver, mille külge öönägemisprillid (NVG) on võimalik nõuetekohaselt kinnitada.
- e) Kõigi öönägemissüsteemiga (NVIS) lennul kasutatavate öönägemisprillide (NVG) tüüp, põlvkond ja mudel peavad olema samad.
- f) *Jätkuv lennukõlblikkus*
 - 1) Jätkuva lennukõlblikkuse protseduurid peavad sisaldama kopterile paigaldatud öönägemissüsteemi (NVIS) jooksvaks hoolduseks ja kontrolliks vajalikku infot ning hõlmama vähemalt järgmist:
 - i) kopteri aknad ja läbipaistvus;
 - ii) öönägemissüsteemi (NVIS) valgustus;
 - iii) öönägemisprillid (NVG) ning
 - iv) öönägemissüsteemiga (NVIS) lende toetavad lisaseadmed.
 - 2) Õhusõiduki hilisemad modifikatsioonid ja hooldus peavad olema kooskõlas öönägemissüsteemi (NVIS) lennukõlblikkussertifikaadiga.

SPA.NVIS.120. Öönägemissüsteemi (NVIS) käitamismiinimumid

- a) Lende ei sooritata kavandatava öise lennu visuaallennureeglite (VFR) kohastest meteomiinimumidest halvemates tingimustes.
- b) Käitaja määrab ülemineku miinimumkõrguse, millest alates võib alustada abivahenditega lendu või selle lõpetada.

SPA.NVIS.130. Nõuded meeskonnale öönägemissüsteemiga (NVIS) lendudel

- a) *Valik*. Käitaja kehtestab kriteeriumid meeskonnaliikmete valimiseks öönägemissüsteemiga (NVIS) töödele.
- b) *Kogemused*. Kapteni miinimumkogemus enne koolituse alustamist peab olema vähemalt 20 tundi õhusõiduki kaptenina oistel kopterilendudel visuaallennureeglite (VFR) järgi.
- c) *Käitamiskoolitus*. Kõik piloodid peavad olema läbinud käitamiskoolituse vastavalt lennutegevuskäsiraamatus sisalduvatele öönägemissüsteemiga (NVIS) lennu protseduuridele.
- d) *Hiljutine kogemus*. Kõik piloodid ja öönägemissüsteemi (NVIS) tehnilise meeskonna liikmed peavad olema eelnenud 90 päeva jooksul sooritanud kolm öönägemissüsteemiga (NVIS) lendu. Hiljutise kogemuse taastamiseks võib sooritada õppelende kopteriga või sertifitseeritud lennu täisimiteatoril (FFS), milles simuleeritakse alapunkti f alapunkti 1 elemente.
- e) *Meeskonna koosseis*. Meeskonna minimaalne suurus peab olema suurim järgmistest:
 - 1) lennukäsiraamatu (AFM) kohane meeskonna suurus;
 - 2) asjaomase lennutegevuse jaoks ette nähtud meeskonna suurus või
 - 3) NVIS-lendude loas sätestatud meeskonna suurus.
- f) *Meeskonna koolitus ja kontroll*
 - 1) Koolitus ja kontroll viiakse läbi vastavalt pädeva asutuse kinnitatud üksikasjalikule õppekavale, mis kantakse lennutegevuskäsiraamatusse.

2) Meeskonnaliikmed

- i) Meeskonna koolitusprogrammid peavad: täiustama öönägemissüsteemi (NVIS) töökeskkonda ja seadmeid käsitlevaid teadmisi; parandama meeskonna koostööd ja hõlmama meetmeid riskide minimeerimiseks halva nähtavuse tingimustesse sisenemisel ning öönägemissüsteemi (NVIS) tava- ja erakorraliste protseduuride puhul.

- ii) Alapunkti f alapunkti 2 alapunkti i nimetatud meetmeid hinnatakse:

- A) õiste lennuoskuse tasemekontrollidega ja
- B) liinilennukontrollidega.

SPA.NVIS.140. Teave ja dokumenteerimine

Käitaja tagab, et riskianalüüsi ja riskijuhtimise protsesside raames minimeeritakse öönägemissüsteemi (NVIS) keskkonnalaaseid riske, nähes selleks lennutegevuskäsiraamatus ette: meeskondade valiku, koosseisu ja koolituse; varustustasemed ja väljalennukriteeriumid ning käitamisprotseduurid ja -miinimumid, millega tagatakse tava- ja eeldatavate erakorraliste toimingute kirjeldamine ja riskide nõuetekohase maandamine.

I-ALAJAGU

KOPTERI LENNUD RIPPLASTIGA**SPA.HHO.100. Kopteri lennud ripplastiga (HHO)**

- a) Ärilises lennutranspordis on kopterite lennud ripplastiga lubatud üksnes juhul, kui käitajal on selleks pädeva asutuse luba.
- b) Pädevalt asutuselt nimetatud loa saamiseks peab käitaja:
 - 1) tegutsema ärilise lennutranspordi (CAT) alal ning omama III lisa (ORO-osa) kohast ärilise lennutranspordi lennutegevõtja sertifikaati (CAT AOC);
 - 2) tõendama pädevale asutusele vastavust käesoleva alajao kohaldatavatele nõuetele.

SPA.HHO.110. Nõuded varustusele kopterite lendudel ripplastiga (HHO)

- a) Kõikidel kopterile paigaldatavatel ripplastiseadmetel, kaasa arvatud punkti SPA.HHO.115 nõuete täitmiseks vajalikel raadioseadmetel ja nende hilisematel modifikatsioonidel peab olema kavandatavaks kasutusotstarbeks sobiv lennukõlblikkussertifikaat. Lisaseadmed tuleb projekteerida ja neid katsetada pädeva asutuse nõutavate asjakohaste standardite kohaselt.
- b) Käitaja peab koostöös tootjaga kehtestama kopterite ripplastiseadmete hooldusjuhendid, mis tuleb lisada käitaja koostatud kopteri hooldusprogrammile, nagu see on ette nähtud määrusega (EÜ) nr 2042/2003.

SPA.HHO.115. Raadioside kopterite lendudel ripplastiga (HHO)

Kopterite lendudel ripplastiga (HHO) peab kasutama kahe-suunalist raadiosidet tellijaorganisatsiooniga ning võimaluse korral vahendid sidepidamiseks ripplasti veo ala maa pealse personaliga:

- a) päevastel ja öistel avamerelendudel;
- b) öistel maismaalendudel, välja arvatud kopterite lendudel ripplastiga (HHO) kopteri kiirabitööde kohas.

SPA.HHO.125. Suutlikkusnõuded kopterite lendudel ripplastiga (HHO)

Kopterite lendudel ripplastiga (HHO), välja arvatud kopteri kiirabitööde kohas, peab ripplastiga kopter suutma taluda kriitilise mootori riket nii, et allesjäänud mootori(te) ettenähtud võimsusel töötamisel ei tekiks ohtu rippseadmes veetavatele isikutele/kaubale, kolmandatele isikutele või varale.

SPA.HHO.130. Nõuded meeskonnale kopterite lendudel ripplastiga (HHO)

- a) Valik. Käitaja kehtestab kriteeriumid meeskonnaliikmete valimiseks kopterite lendudele ripplastiga (HHO), võttes arvesse nende varasemat kogemust.
- b) Kogemus. Kopteri lende ripplastiga (HHO) sooritava kapteni kogemuste miinimumtase ei tohi olla väiksem järgmisest:
 - 1) avamerel:
 - i) 1 000 tundi kopteri kaptenina või 1 000 tundi teise piloodina kopteri lendudel ripplastiga (HHO), sealhulgas 200 tundi kaptenistazöörina, ning
 - ii) 50 ripplastitsükli avamerel, sealhulgas 20 tsükli öösel, kui lende sooritatakse öösel, kusjuures üks ripplastitsükkel tähendab vintsi konksu ühte allalaskmist ja ülestõstmist;

- 2) maal:
- i) 500 tundi kopteri kaptenina või 500 tundi teise piloodina kopterite lendudel ripplastiga (HHO), sealhulgas 100 tundi kaptenistazöörina;
 - ii) 200 tundi kopterilennukogemust kavandatavale lennutegevusele samalaadsetes käitamistingimustes ning
 - iii) 50 ripplastitsükli, neist 20 öösel, kui sooritatakse öiseid lende.
- c) *Käitamiskoolitus ja -kogemus.* Lennutegevuskäsiraamatus sätestatud kopterite ripplastiga lennu (HHO) protseduuridele vastava koolituse edukas läbimine ning vastavad kogemused kopterite lendudele ripplastiga (HHO) vastavas rollis ja keskkonnas.
- d) *Hiljutine kogemus.* Kõik piloodid ja kopteri ripplastiga lendude (HHO) meeskonnaliikmed peavad olema eelnenud 90 päeva jooksul sooritanud:
- 1) päevase lennutegevuse korral: kolm päevast või öist ripplastitsükli, millest igaüks hõlmab hõljumisse minekut ja hõljumisest väljatulekut;
 - 2) öise lennutegevuse korral: kolm öist ripplastitsükli, millest igaüks hõlmab hõljumisse minekut ja hõljumisest väljatulekut.
- e) *Meeskonna koosseis.* Päevase ja öise lennu meeskonna miinimumsuurus sätestatakse lennutegevuskäsiraamatus. Meeskonna miinimumsuurus sõltub kopteri tüübist, ilmastikutingimustest, töö liigist ning avamerelendude puhul ka ripplasti veo ala keskkonnast, mere olekust ja laeva liikumisest. Miinimumsuurusega meeskonnas peab igal juhul olema üks piloot ja üks kopteri ripplastiga lendude (HHO) meeskonnaliige.
- f) *Koolitus ja kontroll*
- 1) Koolitus ja kontroll viiakse läbi vastavalt pädeva asutuse kinnitatud üksikasjalikule õppekavale, mis kantakse lennutegevuskäsiraamatusse.
 - 2) Meeskonnaliikmed
 - i) Meeskonna koolitusprogrammid peavad: täiustama teadmisi kopteri ripplastiga lendude (HHO) töökeskkonna ja seadmete kohta; parandama meeskonna koostööd; ja hõlmama meetmeid kopteri ripplastiga lendude (HHO) tava- ja erakorraliste protseduuride ning staatilise lahendusega seotud riskide minimeerimiseks.
 - ii) Alapunkti f alapunkti 2 alapunktis i osutatud meetmeid hinnatakse päevaste lennuoskuse tasemekontrolliga visuaallennuilm (VMC) tingimustes või öiste lennuoskuse tasemekontrolliga visuaallennuilm (VMC) tingimustes, kui käitaja sooritab öiseid ripplastiga lende (HHO).

SPA.HHO.135. Rippseadmes veetava isiku instrueerimine

Enne kopteri ripplastiga lendu (HHO) või lennuseeriat tuleb instrueerida rippseadmes veetavaid isikuid ning teavitada neid staatilise elektri ohtudest ja muudest ripplastiga lennu (HHO) kaalutlustest.

SPA.HHO.140. Teave ja dokumenteerimine

- a) Käitaja tagab, et riskianalüüsi ja riskijuhtimise protsesside raames minimeeritakse kopteri ripplastiga lendude (HHO) keskkonnavalasid riske, nähes selleks lennutegevuskäsiraamatus ette: meeskondade valiku, koosseisu ja koolituse; varustasemed ja väljalennukriteeriumid ning käitamisprotseduurid ja -miinimumid, mis tagavad tava- ja võimalike erakorraliste toimingute kirjeldamise ja riskide nõuetekohase maandamise.
- b) Lennutegevuskäsiraamatu asjaomased väljavõtted tehakse kättesaadavaks kopteri ripplastiga lennu (HHO) tellinud organisatsioonile.

J-ALAJAGU

KOPTERI KIIRABILENNUD

SPA.HERS.100. Kopteri kiirabilennud (HERS)

- a) Kopteri kiirabilennud (HERS) on lubatud üksnes juhul, kui käitajal on selleks pädeva asutuse luba.
- b) Pädevalt asutuselt nimetatud loa saamiseks peab käitaja:
- 1) tegutsema ärilise lennutranspordi (CAT) alal ning omama III lisa (ORO-osa) kohast ärilise lennutranspordi lennuettevõtja sertifikaati (CAT AOC);
 - 2) tõendama pädevale asutusele vastavust käesoleva alajao kohaldatavatele nõuetele.

SPA.HEMS.110. Nõuded varustusele kopteri kiirabilendudel (HEMS)

Kopterile mis tahes meditsiinilise erivarustuse paigaldamine ja selle hilisem muutmine ning vajaduse korral käitamine peab olema sertifitseeritud vastavalt määrusele (EÜ) nr 1702/2003.

SPA.HEMS.115. Raadioside

Lisaks punkti CAT.IDE.H nõuetele peavad kiirabilende sooritavatel kopteritel olema raadiosideseadmed, mis võimaldavad pidada kahesuunalist sidet kopteri kiirabilennu (HEMS) tellinud organisatsiooniga ning võimaluse korral sidepidamist maapealsete hädaabiteenistuste töötajatega.

SPA.HEMS.120. Kopteri kiirabilendude (HEMS) käitamismiinimumid

- a) Kopteri kiirabilennud (HEMS) 1. ja 2. suutlikkusklassis peavad HEMS-lennu väljumisel ja marsruudil vastama tabelis 1 esitatud meteomiinimumidele. Kui marsruudil halvenevad ilmastikutingimused pilvede alumise piiri kõrguse või nähtavuse kohta esitatud miinimumidest allapoole, tuleb vaid visuaallennureeglite (VMC) järgi lendamiseks sertifitseeritud kopteritel lennust loobuda või baasi tagasi pöörduda. Sellised kopterid, mis on varustatud ja sertifitseeritud lendamiseks instrumentaallennuilma (IMC) tingimustes, võivad lennust loobuda, baasi tagasi pöörduda või minna lennu kõigis aspektides üle instrumentaallennureeglite (IFR), kui meeskond on selleks piisava kvalifikatsiooniga.

Tabel 1

Kopteri kiirabilendude (HEMS) käitamismiinimumid

KAKS PILOOTI		ÜKS PILOOT	
PÄEVAL			
Pilvede kõrgus	Nähtavus	Pilvede kõrgus	Nähtavus
500 jalga ja rohkem	Vastavalt õhuruumis kohaldatavatele VFR-miinimumidele	500 jalga ja rohkem	Vastavalt õhuruumis kohaldatavatele VFR-miinimumidele
499–400 jalga	1 000 m (*)	499–400 jalga	2 000 m
399–300 jalga	2 000 m	399–300 jalga	3 000 m
ÖÖSEL			
Pilvede alumine piir	Nähtavus	Pilvede alumine piir	Nähtavus
1 200 jalga (**)	2 500 m	1 200 jalga (**)	3 000 m

(*) Marsruudietapil võib nähtavust lühiajaliselt vähendada 800 meetrini, kui maa on nägemisulatuses ja kopter manööverdeb kiirusel, mis võimaldab takistusi õigeaegselt märgata ja kokkupõrget vältida.

(**) Marsruudietapil võib pilvede alumise piiri kõrgust lühiajaliselt vähendada 1 000 jalani.

- b) Kopteri kiirabilendudel (HEMS) 3. suutlikkusklassis on väljalennu ja marsruudi meteomiinimumideks pilvede kõrgus 600 jalga ja nähtavus 1 500 m. Nähtavust võib lühiajaliselt vähendada 800 meetrini, kui maa on nägemisulatuses ja kopter manööverdab kiirusel, mis võimaldab takistusi õigeaegselt märgata ja kokkupõrget vältida.

SPA.HEMS.125. Suutlikkusnõuded kopteri kiirabilendudel (HEMS)

- a) 3. suutlikkusklassi lende ei sooritata maandumiseks sobimatu ala kohal.
- b) Start ja maandumine
- 1) Kopterilennud, mis algavad või lõppevad tihedalt asustatud ning maandumiseks sobimatul alal kiirabikopterite baasina kasutataval haigla lähenemis- ja stardisirge alal (FATO), tuleb sooritada 1. suutlikkusklassis.
 - 2) Kopterilennud, mis algavad või lõppevad tihedalt asustatud ning maandumiseks sobimatul alal haigla lähenemis- ja stardisirge alal (FATO), mida ei kasutata kiirabikopterite baasina, tuleb sooritada 1. suutlikkusklassis, välja arvatud juhul, kui käitajal on punkti CAT.POL.H.225 kohane luba.
 - 3) Kopterilennud, mis algavad või lõppevad maandumiseks sobimatul alal asuvas kopterite kiirabitööde kohas, tuleb sooritada 2. suutlikkusklassis ning need on vabastatud punkti CAT.POL.H.305 alapunkti a kohase loa nõudest, tingimusel et tõendatakse vastavust punkti CAT.POL.H.305 alapunktide b ja 3 nõuetele.

- 4) Kopterite kiirabitööde koht peab olema piisava suurusega, et tagada nõuetekohane takistustevaba ala. Õistel lendudel peab asjaomane koht olema valgustatud, et koht ja takistused oleksid nähtavad.

SPA.HEMS.130. Nõuded meeskonnale

- a) *Valik.* Käitaja kehtestab kriteeriumid meeskonnaliikmete valimiseks kopteri kiirabilendudele (HEMS), võttes arvesse nende varasemat kogemust.
- b) *Kogemused.* Kopteri kiirabilende (HEMS) sooritava kapteni kogemuste miinimumtase ei tohi olla väiksem kui:
- 1) kas:
 - i) 1 000 tundi õhusõiduki kaptenina, sealhulgas 500 tundi kopteri kaptenina, või
 - ii) 1 000 tundi teise piloodina kopteri kiirabilendudel (HEMS), sealhulgas 500 tundi kaptenistažöörina ja 100 tundi kaptenina;
 - 2) 500 tundi lennukogemust kopteritega kavandatava lennutegevusega sarnastes käitamistingimustes ning
 - 3) õiste lendude pilootidel 20 tundi kaptenina õistel lendudel visuaallennuilma (VMC) tingimustes.
- c) *Käitamiskoolitus.* Peab olema edukalt läbitud käitamiskoolitus vastavalt lennutegevuskäsiraamatus sisalduvatele kopteri kiirabilendude (HEMS) protseduuridele.
- d) *Hiljutine kogemus.* Kõik kopteri kiirabilendude (HEMS) piloodid peavad olema eelnenud kuue kuu jooksul lennanud kopteriga või lennutreeningseadmel (FSTD) vähemalt 30 minutit üksnes mõõteriistade järgi.
- e) *Meeskonna koosseis*
- 1) *Päevastel lendudel.* Miinimumsuurusega meeskond koosneb ühest piloodist ja ühest kopteri kiirabilendude (HEMS) tehnilise meeskonna liikmest.
 - i) Meeskonda võib vähendada vaid ühe piloodini, kui:
 - A) kopteri kiirabitööde kohas peab kapten meditsiinivahendeid juurde tooma. Sel juhul võib kopteri kiirabilendude (HEMS) tehnilise meeskonna liikme jätta haigeid või vigastatuid abistama, kuni kapten sooritab asjaomase lennu;
 - B) pärast kopteri kiirabitööde kohta jõudmist ei võimalda kanderuami paigutus kopteri kiirabilendude (HEMS) tehnilise meeskonna liikmel esiistmele istuda või
 - C) arstiabi osutav kopteri reisija vajab lennu ajal kopteri kiirabilendude (HEMS) tehnilise meeskonna liikme abi.
 - ii) Alapunktis i kirjeldatud juhtudel kasutatakse asjaomases õhuruumis kohaldatavates nõuetes kindlaks määratud käitamismiinimume; Alapunkti SPA.HEMS.120 tabelis 1 sätestatud kopteri kiirabilendude (HEMS) käitamismiinimume ei kasutata.
 - iii) Kapten võib maanduda kopteri kiirabitööde kohas ilma teda esiistmel abistava tehnilise meeskonna liikmeta üksnes alapunkti i alapunkti A kirjeldatud juhul.
 - 2) *Õised lennud.* Õistel lendudel peab miinimumsuurusega meeskonnas olema:
 - i) kaks pilooti või
 - ii) üks piloot ja üks kopteri kiirabilendude (HEMS) tehnilise meeskonna liige, kui lend toimub käitaja lennutegevuskäsiraamatus määratud konkreetse geograafilises piirkonnas, võttes arvesse:
 - A) maapinna piisavat nähtavust;
 - B) lennujälgisüsteemi kogu kopteri kiirabilennu (HEMS) ajal;
 - C) ilmateate usaldusväärsust;
 - D) kopteri kiirabilendude (HEMS) minimaalvarustuse loetelu;
 - E) meeskonna järjepidevuse põhimõtet;
 - F) meeskonna miinimumkvalifikatsiooni, algkoolitust ja jätkuõpet;
 - G) käitamisprotseduure, sealhulgas meeskonna koostööd;
 - H) meteomiinimume ning
 - I) muid kohalikest eritingimustest tulenevaid kaalutlusi.
- f) *Meeskonna koolitus ja kontroll*
- 1) Koolitus ja kontroll viiakse läbi vastavalt pädeva asutuse kinnitatud üksikasjalikule õppekavale, mis kantakse lennutegevuskäsiraamatusse.

2) Meeskonnaliikmed

- i) Meeskonna koolitusprogrammid peavad: täiendama teadmisi kopteri kiirabilendude (HEMS) töökeskkonna ja seadmete kohta; parandama meeskonna koostööd ja hõlmama meetmeid, millega minimeeritakse halvast nähtavusest marsruudil, kopteri kiirabitööde koha valikust ning lähenemis- ja väljalennuprofiilidest tulenevaid riske.
- ii) Alapunkti f alapunkti 2 alapunkti i osutatud meetmeid hinnatakse:
 - A) päevaste lennuoskuse tasemekontrollidega visuaallennuilma (VMC) tingimustes või öiste lennuoskuse tasemekontrollidega visuaallennuilma (VMC) tingimustes, kui käitaja sooritab öiseid kopteri kiirabilende (HEMS), ning
 - B) liinilennukontrollidega.

SPA.HEMS.135. Arstiabi osutavate kopteri reisijate ja muu personali instrueerimine kopteri kiirabilendudel (HEMS)

- a) *Arstiabi osutav kopteri reisija.* Enne kopteri kiirabilendu (HEMS) tuleb arstiabi osutavaid kopteri reisijaid instrueerida, et nad oleksid teadlikud kopteri kiirabilendude (HEMS) töökeskkonnast ja varustusest, oskaksid kasutada pardal olevaid meditsiini- ja avariiseadmeid ning võiksid osaleda tava- ja hädaolukorra sisenemis- ja väljumisprotseduurides.
- b) *Maapealsete hädaabiteenistuste töötajad.* Käitaja võtab kõik põhjendatud meetmed tagamaks, et maapealsete hädaabiteenistuste töötajad tunneksid kopteri kiirabilendude (HEMS) töökeskkonda ja varustust ning oleksid teadlikud kopteri kiirabitööde kohas maapealse tegevusega seotud riskidest.
- c) *Patsient.* Olenemata punkti CAT.OP.MPA.170 nõudest instrueeritakse patsienti üksnes juhul, kui see on tema tervise seisundit arvestades otstarbekas.

SPA.HEMS.140. Teave ja dokumenteerimine

- a) Käitaja tagab, et riskianalüüsi ja riskijuhtimise protsesside raames minimeeritakse kopteri kiirabilendude (HEMS) keskkonnaga seotud riske, nähes selleks lennutegevuskäsiraamatus ette: meeskondade valiku, koosseisu ja koolituse; varustustasemed ja väljalennukriteeriumid ning käitamisprotseduurid ja -miinimumid, mis tagavad tava- ja eeldatavate erakorraliste toimingute kirjeldamise ja riskide nõuetekohase maandamise.
- b) Lennutegevuskäsiraamatu asjaomased väljavõtted tehakse kättesaadavaks kopteri kiirabilennu (HEMS) tellinud organisatsioonile.

SPA.HEMS.145. Kiirabikopterite baasi sisseseade

- a) Kui meeskonnaliikmetelt nõutakse valvesolekut vähem kui 45-minutilise reageerimisajaga, tuleb kõikide kiirabikopteri baaside lähedal tagada selleks otstarbeks sobiv majutus.
- b) Igas kiirabikopterite baasis peab pilootidel olema võimalus hankida hetke ilmaandmeid ja ilmaprognoose ning suhelda nõuetekohasel viisil asjaomase lennuliiklusteenuste (ATS) üksusega. Tuleb võimaldada nõuetekohased vahendid kõikide tööde planeerimiseks.

SPA.HEMS.150. Kütusevaru

- a) Kopteri kiirabilennul (HEMS) visuaallennureeglite (VFR) järgi kohalikus kindlaksmääratud geograafilises piirkonnas võib kasutada standardset kütuseplaani, tingimusel et käitaja kehtestab lõpliku kütusevaru, millega tagatakse, et lennu lõppedes ei ole kütuse jääk väiksem kogusest, mis on vajalik:
 - 1) 30-minutiliseks lennuks reisilennu tavakiirusel või
 - 2) 20-minutiliseks lennuks reisilennu tavakiirusel, kui lend toimub piirkonnas, kus on pidevalt olemas ohutuse tagamiseks sobivad maandumiskohad.

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

Kui kapten peab vajalikuks tankida ajal, mil reisijad on pardal, võib seda teha kas pöörlevate või peatatud rootoritega, juhul kui on täidetud järgmised tingimused:

- a) kopteri tankimispoolse külje uks(ed) hoitakse suletuna;
- b) kopteri mitte-tankimispoolse külje uks(ed) hoitakse avatuna, kui ilm võimaldab;
- c) piisava võimsusega tuletõrjevahendid on paigutatud nii, et need oleksid tulekahju korral viivitamata kättesaadavad, ning
- d) piisav arv töötajaid on valmis tulekahju korral viivitamata patsiente kopterist eemale toimetama.