Käesolev dokument on vaid dokumenteerimisvahend ja institutsioonid ei vastuta selle sisu eest

►**B** **EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EÜ) nr 216/2008,**

20. veebruar 2008,

mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 91/670/EMÜ, määrus (EÜ) nr 1592/2002 ning direktiiv 2004/36/EÜ

(EMPs kohaldatav tekst)

(ELT L 79, 19.3.2008, lk 1)

Muudetud:

		Euroopa Liidu Teataja		
		nr	lehekülg	kuupäev
►**M1**	Komisjoni määrus (EÜ) nr 690/2009, 30. juuli 2009	L 199	6	31.7.2009
►**M2**	Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1108/2009, 21. oktoober 2009	L 309	51	24.11.2009
►**M3**	Komisjoni määrus (EL) nr 6/2013, 8. jaanuar 2013	L 4	34	9.1.2013

▼B

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EÜ) nr 216/2008,

20. veebruar 2008,

mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 91/670/EMÜ, määrus (EÜ) nr 1592/2002 ning direktiiv 2004/36/EÜ

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

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

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust ([1]),

pärast konsulteerimist Regioonide Komiteega,

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras ([2])

ning arvestades järgmist:

(1) Oleks vaja alaliselt tagada Euroopa kodaniku kõrgetasemeline ja ühetaoline kaitse tsiviillennunduses, võttes selleks vastu ühised ohutuseeskirjad ning meetmed tagamaks, et ühenduses vastavad tooted, isikud ja organisatsioonid vastaksid nii nendele kui ka keskkonna kaitsmiseks vastu võetud eeskirjadele. See aitab edendada kaupade, isikute ja organisatsioonide vaba liikumist siseturul.

(2) Lisaks sellele peaksid kolmandate riikide õhusõidukite lennud territooriumile, territooriumil või territooriumilt, mille suhtes kohaldatakse asutamislepingut, alluma asjakohasele ühenduse tasandil teostatavale järelevalvele 7. detsembril 1944 Chicagos alla kirjutatud rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooniga („Chicago konventsioon”), millega on ühinenud kõik liikmesriigid, sätestatud piires.

(3) Chicago konventsiooniga nähakse juba ette tsiviillennundusohutuse ja sellega seotud keskkonnakaitse miinimumnõuded. Ühenduse olulised nõuded ning nende rakendamiseks vastuvõetud eeskirjad peaksid tagama, et liikmesriigid täidavad oma Chicago konventsioonist tulenevad kohustused, sealhulgas kohustused kolmandate riikide ees.

(4) Ühenduses tuleks vastavalt Chicago konventsiooni nõuetele ja soovitatavatele tavadele sätestada olulised nõuded, mida kohaldatakse lennundustoodete, osade ja seadmete, õhusõidukite käitamisega seotud isikute ja organisatsioonide ning pilootide koolituse

([1]) ELT C 185, 8.8.2006, lk 106.

([2]) Euroopa Parlamendi 14. märtsi 2007. aasta arvamus (ELT C 301 E, 13.12.2007, lk 103), nõukogu 15. oktoobri 2007. aasta ühine seisukoht (ELT C 277 E, 20.11.2007, lk 8), Euroopa Parlamendi 12. detsembri 2007. aasta seisukoht ja nõukogu 31. jaanuari 2008. aasta otsus.

▼B

ja tervisekontrolliga seotud isikute ja toodete suhtes. Komisjonile peaks andma volituse vajalike rakenduseeskirjade väljatöötamiseks.

(5) Ühiste reeglite rakendamine kõikide õhusõidukite suhtes ei oleks asjakohane, eelkõige lihtsa konstruktsiooniga õhusõidukite või peamiselt kohalikke lende tegevate õhusõidukite, samuti iseehitatud või eriti haruldaste ja väikesearvuliste õhusõidukite suhtes; need õhusõidukid peaksid seega jääma liikmesriikide reguleeriva kontrolli alla, ilma et teised liikmesriigid oleksid käesoleva määruse alusel kohustatud selliseid siseriiklikke menetlusi tunnustama. Siiski tuleks tarvitusele võtta asjakohased abinõud harrastuslennunduse üldise ohutustaseme tõstmiseks. Erilist tähelepanu tuleks pöörata väikese stardimassiga lennukitele ja kopteritele, millega lendamine suureneb kogu ühenduse piires ja mida toodetakse tööstuslikult. Seepärast oleks neid parem reguleerida ühenduse tasandil, et tagada ühtne ohutus- ja keskkonnakaitse tase.

(6) Ühenduse meetmete reguleerimisala tuleks selgelt määratleda, nii et saaks eksimatult kindlaks määrata isikuid, organisatsioone ja tooteid, kelle või mille suhtes käesolevat määrust ja selle rakenduseeskirju kohaldatakse. Nimetatud reguleerimisala tuleks selgelt määratleda, viidates õhusõidukite loetelule, mille suhtes käesolevat määrust ei kohaldata.

(7) Lennundustooteid, osi ja seadmeid, ärilise lennutranspordiga tegelevaid ettevõtjaid, samuti piloote ning nende koolituse ja tervisekontrolliga seotud isikuid, tooteid ja organisatsioone tuleks sertifitseerida või litsentseerida, kui on tuvastatud, et need vastavad olulistele nõuetele, mida ühendus peab sätestama kooskõlas Chicago konventsiooniga ettenähtud nõuete ja soovitatavate tavadega. Komisjonile tuleks anda volitused vajalike rakenduseeskirjade väljatöötamiseks, et kehtestada sertifikaatide väljaandmise tingimused või tingimused nende asendamiseks ettevõtja võimete tõendamisega, võttes arvesse eri lennutegevusega, sealhulgas teatavat tüüpi lennutööde ning väikeste lennukitega teostatavate kohalike lendudega kaasnevaid riske.

(8) Mitteäriliste lendude puhul peaksid käitamis- ja lennunduslubade eeskirjad vastama õhusõiduki keerukusele ning tuleks sätestada asjakohane määratlus.

(9) Harrastuspiloodi lennuloaga kaasnevaid õigusi tuleks rakenduseeskirjade kohaselt piirata asjakohase pädevusmärke saamiseks vajaliku koolitusega.

(10) Saavutamaks ühenduse eesmärke kaupade, isikute ja teenuste vaba liikumise ning ühise transpordipoliitika osas peaksid liikmesriigid täiendavat hindamist või nõudmisi kohaldamata tunnustama käesoleva määruse ning selle rakenduseeskirjade alusel sertifitseeritud tooteid, osi ja seadmeid, organisatsioone ja isikuid.

(11) Tuleks ette näha piisavalt paindlikkust seoses eriolukordadega, näiteks kiireloomulised ohutusmeetmed, tegevusega seotud ettenägematud või piiratud vajadused. Näha ette ka võimalus saavutada võrdväärne ohutustase muude vahendite abil. Liikmesriikidel

▼B

peaks olema õigus käesoleva määruse ja selle rakenduseeskirjade sätetest erandeid teha, tingimusel et nende kohaldamisala on rangelt piiratud ja need alluvad asjakohasele ühenduse kontrollile.

(12) Tarvis on paremini korraldada kõiki käesoleva määrusega hõlmatud valdkondi, mistõttu teatavaid praegu ühenduse või siseriiklikul tasandil täidetavaid ülesandeid peaks teostama üks spetsialiseeritud asjatundlik asutus. Seepärast on vaja ühenduse olemasoleva institutsionaalse struktuuri ning võimude tasakaalu raames luua Euroopa Lennundusohutusamet (edaspidi „amet"), mis on tehnilistes küsimustes sõltumatu ning õigus-, haldus- ja finantsküsimustes iseseisev. Selleks on vajalik ja asjakohane, et tegemist oleks juriidilisest isikust ühenduse asutusega, kes kasutaks talle käesoleva määrusega määratud rakendamisvolitusi.

(13) Ühenduse institutsioonilise süsteemi kohaselt on ühenduse õiguse rakendamine eelkõige liikmesriikide ülesanne. Käesoleva määruse alusel nõutavad sertifitseerimisülesanded ning nende rakenduseeskirjad tuleb seetõttu täide viia riiklikul tasandil. Teatavatel selgelt määratletud juhtudel peaks ametil siiski samuti olema õigus täita käesoleva määrusega ette nähtud sertifitseerimisülesandeid. Samal põhjusel peaks ametil olema võimalus võtta õhusõidukite käitamisega, meeskonna kvalifikatsiooniga või kolmandate riikide õhusõidukite ohutusega seotud vajalikke meetmeid, kui see on parim viis ühtsuse tagamiseks ja siseturu toimimise hõlbustamiseks.

(14) Määrus (EÜ) nr 2111/2005 ([1]) kohustab ametit edastama komisjonile kogu teabe, mis võib olla asjakohane selliste lennuettevõtjate ühenduse nimekirja ajakohastamisel, kelle suhtes kohaldatakse ohutuse tagamiseks ühenduse piires tegevuskeeldu. Kui amet keeldub käesoleva määruse tingimuste alusel lennuettevõtjat sertifitseerimast, peaks ta edastama komisjonile kogu keeldumise aluseks oleva teabe, et vajaduse korral oleks võimalik lennuettevõtja nime nimetatud nimekirja kanda.

(15) Ühenduse tsiviillennunduse ohutussüsteemi tõhus toimimine käesoleva määrusega hõlmatud valdkondades eeldab tugevdatud koostööd komisjoni, liikmesriikide ja ameti vahel, et tuvastada ohtlikke olukordi ja võtta vajalikke heastavaid meetmeid.

(16) Ohutuskultuuri edendamiseks ja käesoleva määrusega hõlmatud valdkondade regulatiivse süsteemi nõuetekohaseks toimimiseks on vaja, et intsidentide ja juhtumite pealtnägijad nendest ise

([1]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. detsembri 2005. aasta määrus (EÜ) nr 2111/2005, mis käsitleb ühenduse nimekirja, millesse kantakse lennuettevõtjad, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu ja lennureisijate teavitamist lendu teenindavast lennuettevõtjast (ELT L 344, 27.12.2005, lk 15).

▼B

teatavad. Sellist teatamist soodustaks karistamisele mittesuunatud õhkkonna loomine, samuti peaksid liikmesriigid võtma asjakohaseid meetmeid sellise teabe ja selle edastajate kaitsmiseks.

(17) Tagamaks tarbijate usalduse õhuveo suhtes tuleks lennuõnnetuste uurimise tulemustest lähtuvalt kiireloomuliselt tegutseda, eriti juhtudel, kui need seonduvad vigadega õhusõiduki konstruktsioonis ja/või kasutamisküsimustega.

(18) Käesoleva määruse ohutuseesmärkide saavutamiseks tuleks ühendusele anda volitus määrata ameti väljastatud sertifikaatide ja tunnistuste omanikele rahalisi karistusi. Ühenduse õiguskorra kohaselt peaks komisjon selliseid rahalisi karistusi määrama ameti soovitusel. Tuleks rõhutada, et rahaliste karistuste kasutuselevõtmine võimaldab komisjonil reageerida eeskirjade rikkumisele üksikasjalikumalt, paindlikumalt ja liigendatumalt kui seda lubaks sertifikaadi tühistamine.

(19) Kuna Euroopa Ühenduste Kohtul on asutamislepingu kohaselt õigus vaadata läbi kõik käesoleval määrusel põhinevad komisjoni otsused, tuleks kooskõlas asutamislepingu artikliga 229 anda Euroopa Kohtule täielik pädevus komisjoni otsuste suhtes, millega määratakse trahve ja karistusmakseid.

(20) Vastamaks kasvavale murele lennureisijate tervise ja heaolu pärast on vaja välja töötada reisijate ohutust ja tervist paremini kaitsvad õhusõidukimudelid.

(21) Käesoleva määruse eesmärke on võimalik tõhusalt saavutada koostöös kolmandate riikidega. Sellisel juhul võib käesoleva määruse ja selle rakenduseeskirjade sätteid kohandada ühenduse poolt nimetatud riikidega sõlmitud lepingute abil. Niisuguste lepingute puudumisel peaks liikmesriikidel siiski olema võimalus ühenduse asjakohase kontrolli all tunnustada välismaistele toodetele, osadele ja seadmetele, organisatsioonidele ja personalile kolmanda riigi poolt antud heakskiite.

(22) Ühenduse nõuetekohaseks abistamiseks tuleks ametile anda võimalus arendada asjatundlikkust käesoleva määrusega hõlmatud tsiviillennunduse ja keskkonnakaitse kõikides valdkondades. Ta peaks abistama komisjoni vajalike õigusaktide ettevalmistamisel ning aitama liikmesriikidel ja tööstusel neid rakendada. Ametil peaks olema võimalus anda välja sertifitseerimisnõudeid ja juhismaterjali ning teha vajadusel tehnilisi järeldusi ja anda välja sertifikaate, samuti abistada komisjoni käesoleva määruse ja selle rakenduseeskirjade kohaldamise jälgimisel, ning talle tuleks anda oma ülesannete täitmiseks vajalikud volitused.

(23) Komisjon ja liikmesriigid peaksid olema esindatud haldusnõukogus, et ameti toimimist tõhusalt kontrollida. Nimetatud nõukogule tuleks anda ka vajalikud volitused eelarve koostamiseks, selle täitmise järelevalveks, vajalike finantseeskirjade vastuvõtmiseks, läbipaistva töökorra kehtestamiseks ameti otsuste osas ning tegevdirektori määramiseks. Ka on kohane lubada ametil teostada uuringuid ning korraldada vajalik kooskõlastamine komisjoni ja

▼B

liikmesriikidega. On soovitav, et amet abistaks ühendust ja selle liikmesriike rahvusvahelistes suhetes, sealhulgas eeskirjade ühtlustamise, heakskiitude tunnustamise ja tehnilise koostöö vallas, ja ta oleks volitatud seadma sisse vajalikud suhted kolmandate riikide lennundusasutustega ning käesoleva määrusega hõlmatud küsimustes pädevate rahvusvaheliste organisatsioonidega.

(24) Läbipaistvuse huvides peaksid ameti haldusnõukogus olema esindatud huvitatud isikute vaatlejad.

(25) On üldistes huvides, et ameti tegevus turvalisuse vallas rajaneks üksnes sõltumatul oskusteabel, käesoleva määruse ning komisjoni poolt selle rakendamiseks vastuvõetud eeskirjade rangel kohaldamisel. Selleks peaks ameti kõik ohutusega seotud otsused tegema tegevdirektor, kellel peaks olema võimaldatud suur paindlikkus nõu saamiseks ning ameti sisemise toimimise korraldamiseks. Seevastu juhul, kui amet peab välja töötama siseriiklike ametivõimude rakendatavate üldise iseloomuga eeskirjade projekte, tuleks otsustusprotsessi kaasata liikmesriigid.

(26) On vaja tagada, et ameti otsustest mõjutatud pooltel oleksid vajalikud õiguskaitsevahendid, mis vastaksid lennunduse valdkonna erisustele. Tuleks luua asjakohane edasikaebemehhanism, et tegevdirektori otsuste peale oleks võimalik kaevata spetsialiseeritud apellatsiooninõukogule, mille otsuste peale on omakorda võimalik kaevata Euroopa Kohtusse.

(27) Ameti täieliku autonoomia ja sõltumatuse tagamiseks tuleks sellele anda omaette eelarve, mille tuludeks oleks peamiselt ühenduse panus ja süsteemi kasutajate tasutavad lõivud. Ameti sõltumatust ja erapooletust ei tohiks riivata rahalised toetused liikmesriikidelt, kolmandatelt riikidelt või teistelt üksustelt. Ühenduse eelarvemenetlust tuleks kohaldada ühenduse osamakse ja võimalike teiste subsiidiumide suhtes, mida makstakse Euroopa Liidu üldeelarvest. Raamatupidamisarvestust peaks auditeerima Euroopa Kontrollikoda.

(28) Enne ameti kohalike kontorite loomist tuleks kehtestada üldeeskirjad selgitamaks, milliseid nõudeid on vaja täita ning millise panuse peavad andma asjassepuutuvad liikmesriigid.

(29) Kuna käesoleva määruse eesmärke, nimelt tsiviillennundusohutuse ja keskkonnakaitse valdkonna ühiseeskirjade kehtestamist ja ühtset kohaldamist, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning meetmete üleeuroopalise ulatuse ja mõju tõttu on neid parem

▼B

saavutada ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.

(30) On kokku lepitud, et tuleks püüda kaasata Euroopa Liitu mittekuuluvaid Euroopa riike tagamaks üleeuroopaline mõõde, mis soodustaks tsiviillennunduse parandamist kogu Euroopas. Euroopa riigid, kes on ühendusega sõlminud kokkulepped ühenduse *acquis'* vastuvõtmiseks ja kohaldamiseks käesoleva määrusega hõlmatud valdkonnas, tuleks nimetatud lepingute raames kokku lepitavatel tingimustel tema tegevusse kaasata.

(31) Üldeesmärk on liikmesriikidelt funktsioonide ja ülesannete, sealhulgas nende koostööst Ühinenud Lennuametites tulenevate funktsioonide ja ülesannete tõhus ülekandmine ametile, ilma et see vähendaks olemasolevat kõrget ohutustaset või kahjustaks sertifitseerimise ajakavu. Vajaliku ülemineku jaoks peaks vastu võtma asjakohased meetmed.

(32) Käesoleva määrusega kehtestatakse tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirjad ja luuakse Euroopa Lennundusohutusamet. Seega tuleks Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2002. aasta määrus (EÜ) nr 1592/2002 (mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ning Euroopa Lennundusohutusameti loomist) ([1]) kehtetuks tunnistada.

(33) Käesoleva määrusega kehtestatakse tsiviillennunduse üldiste tehniliste nõuete ja haldusmenetluste määratlemise ja rakendamise asjakohane ja terviklik raamistik. Seepärast tuleks õigeaegselt kehtetuks tunnistada nõukogu 16. detsembri 1991. aasta määruse (EMÜ) nr 3922/91 (tehniliste nõuete ja haldusmenetluste kooskõlastamise kohta tsiviillennunduses) ([2]) III lisa ning nõukogu 16. detsembri 1991. aasta direktiiv 91/670/EMÜ (lennunduspersonali lennunduslubade vastastikuse tunnustamise kohta tsiviillennunduses) ([3]), ilma et see mõjutaks nende õigusaktide alusel juba sertifitseeritud või litsentseeritud tooteid, isikuid ja organisatsioone.

(34) Käesoleva määrusega kehtestatakse ühenduse lennujaamu kasutavate kolmandate riikide õhusõidukite ohutust käsitlev asjakohane ja terviklik raamistik. Seega tuleks Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. aprilli 2004. aasta direktiiv 2004/36/EÜ (ühenduse lennujaamu kasutavate kolmandate riikide õhusõidukite ohutuse kohta) ([4]) teabe kogumist, rambikontrolli ja teabevahetust käsitlevate rakendusmeetmete kohaldamist piiramata sobival ajal kehtetuks tunnistada.

(35) Käesolevat määrust kohaldatakse asutamislepingule vastava edaspidise ettepaneku alusel ka mis tahes muu tsiviillennundusega seotud valdkonna suhtes.

([1]) EÜT L 240, 7.9.2002, lk 1. Määrust on viimati muudetud komisjoni määrusega (EÜ) nr 334/2007 (ELT L 88, 29.3.2007, lk 39).
([2]) EÜT L 373, 31.12.1991, lk 4. Määrust on viimati muudetud komisjoni määrusega (EÜ) nr 8/2008 (ELT L 10, 12.1.2008, lk 1).
([3]) EÜT L 373, 31.12.1991, lk 1.
([4]) ELT L 143, 30.4.2004, lk 76. Direktiivi on muudetud määrusega (EÜ) nr 2111/2005.

▼B

(36) On vaja kehtestada asjakohased meetmed, et tagada tundlike, ohutusega seotud andmete kaitse ning anda üldsusele nõuetekohast teavet tsiviillennundusohutuse ning sellega seotud keskkonnakaitse taseme kohta, võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2001. aasta määrust (EÜ) nr 1049/2001 (üldsuse juurdepääsu kohta Euroopa Parlamendi, nõukogu ja komisjoni dokumentidele) ([1]) ning asjassepuutuvaid siseriiklikke õigusakte. Ameti otsuste kohta, mis on tehtud nimetatud määruse artikli 8 alusel, peaks olema võimalik esitada kaebus ombudsmanile, samuti peaks see olema Euroopa Kohtule esitatava hagi esemeks vastavalt asutamislepingu artiklile 195 või artiklile 230.

(37) Käesoleva määruse rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta kooskõlas nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusega 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused ([2]).

(38) Komisjonile tuleks eelkõige anda volitus vastu võtta lennukõlblikkuse, lennumeeskondade litsentseerimise ja sellega seotud heakskiitude, lennutegevuse, kolmandate riikide ettevõtjate poolt kasutatavate õhusõidukite ning järelevalve ja nõuete täitmise suhtes kohaldatavad rakendusmeetmed, samuti võtta vastu eeskirjad ameti lõivude ja tasude kohta. Kuna need on üldmeetmed ja nende eesmärk on muuta käesoleva määruse vähemolulisi sätteid, muu hulgas täiendades seda uute vähemoluliste sätetega, tuleb need vastu võtta vastavalt otsuse 1999/468/EÜ artiklis 5a sätestatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

(39) Tungiva kiireloomulisuse tõttu tuleks lühendada kontrolliga regulatiivmenetluse tavatähtaegu, et vastu võtta keskkonnakaitse olulised nõuded ning keskkonnakaitse suhtes kohaldatavad rakenduseeskirjad.

(40) Tungiva kiireloomulisuse tõttu on vaja kohaldada otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikes 6 sätestatud kiirmenetlust, et komisjon saaks teha otsuse meetmete kohta, mis liikmesriigid on võtnud ohutusprobleemile koheselt reageerides ning samuti liikmesriikide esitatud erandlike heakskiitude kohta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

I PEATÜKK

PÕHIMÕTTED

▼M2

Artikkel 1

Kohaldamisala

1. Käesolevat määrust kohaldatakse:

a) lennundustoodete, -osade ja -seadmete konstrueerimise, tootmise, hooldamise ja kasutamise ning selliste toodete, osade ja seadmete

([1]) EÜT L 145, 31.5.2001, lk 43.
([2]) EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23. Otsust on muudetud otsusega 2006/512/EÜ (ELT L 200, 22.7.2006, lk 11).

▼M2

konstrueerimise, tootmise ja hooldamisega seotud personali ja organisatsioonide suhtes;

b) õhusõidukite käitamisega seotud personali ja organisatsioonide suhtes;

c) lennuväljade projekteerimise, hooldamise, kasutamise ning nendega seotud personali ja organisatsioonide suhtes ning, ilma et see piiraks keskkonda ja maakasutuse planeerimist käsitlevate ühenduse ja siseriiklike õigusaktide kohaldamist, lennuväljade ümbruse kaitsmise suhtes;

d) lennuvälja seadmete konstrueerimise, tootmise ja hooldamise ning nendega seotud personali ja organisatsioonide suhtes;

e) lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste süsteemide ja koostisosade konstrueerimise, tootmise ja hooldamise ning nendega seotud personali ja organisatsioonide suhtes;

f) lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste ning nendega seotud personali ja organisatsioonide suhtes.

2. Käesolevat määrust ei kohaldata:

a) lõike 1 punktides a ja b osutatud toodete, osade, seadmete, personali ja organisatsioonide suhtes, kui need on seotud kaitsejõudude, tolli ja politsei, otsimis- ja päästeteenistuste, tuletõrje, rannikuvalve või muude samalaadsete teenistuste või tegevusega. Liikmesriigid kohustuvad tagama, et kõnealuse tegevuse või kõnealuste teenistuste puhul järgitakse käesoleva määruse eesmärke nii palju kui võimalik;

b) lõike 1 punktides c ja d osutatud lennuväljade ja nende osade ning seadmete, personali ja organisatsioonide suhtes, mida kontrollib ja kasutab sõjavägi;

c) lõike 1 punktides e ja f osutatud lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste, sealhulgas süsteemide ja koostisosade, personali ja organisatsioonide suhtes, mida pakub või teeb kättesaadavaks sõjavägi. Liikmesriigid kohustuvad tagama, et käesoleva lõike punktis a osutatud õhusõidukid eraldatakse vajaduse korral teistest õhusõidukitest.

3. Liikmesriigid tagavad võimaluse korral, et kõikide lõike 2 punktis b osutatud üldsusele avatud sõjaväerajatiste või lõike 2 punktis c osutatud sõjaväelaste poolt üldsusele osutatavate teenuste ohutuse tase on vähemalt samaväärne tasemega, mis on ette nähtud Va ja Vb lisas määratletud oluliste nõuetega.

▼B

Artikkel 2

Eesmärgid

1. Käesoleva määruse peaeesmärk on luua ja säilitada Euroopas tsiviillennundusohutuse ühtne kõrge tase.

2. Täiendavad eesmärgid käesoleva lepinguga reguleeritud valdkondades on järgmised:

a) keskkonnakaitse ühtse kõrge taseme tagamine;

▼B

b) kaupade, isikute ja teenuste vaba liikumise soodustamine;

c) reguleerimis- ja sertifitseerimismenetluste tasuvuse suurendamine ning siseriiklikul ja Euroopa tasandil kattuvuste vältimine;

d) liikmesriikide abistamine Chicago konventsioonist tulenevate kohustuste täitmisel, luues aluse selle sätete ühetaoliseks tõlgendamiseks ja ühtseks rakendamiseks ning tagades selle sätete nõuetekohase arvessevõtmise käesolevas määruses ning selle rakendamiseks koostatud eeskirjades;

e) tsiviillennundusohutuse standardite ja eeskirjadega seotud ühenduse seisukohtade edendamine kogu maailmas, seades sisse asjakohase koostöö kolmandate riikide ja rahvusvaheliste organisatsioonidega;

f) võrdsete võimaluste tagamine kõikidele ühendusesisesel lennundusturul osalejatele.

3. Lõigetes 1 ja 2 sätestatud eesmärkide saavutamise vahendid on järgmised:

a) kõikide vajalike õigusaktide väljatöötamine, vastuvõtmine ja ühtne kohaldamine;

b) käesoleva määruse ja selle rakenduseeskirjade kohaselt toodetele, personalile ja organisatsioonidele antud sertifikaatide, lubade, heakskiitude ja muude dokumentide tunnustamine täiendavaid nõudeid esitamata;

c) sõltumatu Euroopa Lennundusohutusameti (edaspidi „amet”) loomine;

d) kõikide vajalike õigusaktide ühtne rakendamine siseriiklike lennundusasutuste ning ameti poolt nende vastava pädevuse piires.

Artikkel 3

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

a) „pidev järelevalve” – toimingud, millega kontrollitakse sertifikaadi väljaandmise aluseks olnud tingimuste täitmist selle kogu kehtivusaja jooksul, ning võimalikud kaitsemeetmed;

b) „Chicago konventsioon” – Chicagos 7. detsembril 1944 alla kirjutatud rahvusvaheline tsiviillennunduse konventsioon ja selle lisad;

c) „toode” – õhusõiduk, selle mootor või propeller;

▼M2

d) „osad ja seadmed” – mis tahes vahend, seade, mehhanism, osa, aparaat, lisaseade, tarkvara või tarvik, sealhulgas sideseadmed, mida tarvitatakse õhusõiduki käitamiseks või juhtimiseks lennu ajal või mis on selleks ette nähtud; see hõlmab õhusõiduki plaaneri, mootori või propelleri osi, või seadmeid, mida kasutatakse õhusõiduki manööverdamiseks maapinnalt;

da) „lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste koostisosad” – Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta

▼M2

määruse (EÜ) nr 549/2004 (millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks (raammäärus)) ([1]) artikli 2 punktis 19 määratletud koostisosad;

▼B

e) „sertifitseerimine" – mis tahes vormis tunnustus, et toode, osa või seade, organisatsioon või isik vastab kehtivatele nõuetele, kaasa arvatud käesoleva määruse ja selle rakenduseeskirjade sätetele, ning sellist vastavust tõendava asjakohase sertifikaadi väljaandmine;

f) „kvalifitseeritud üksus" – organ, kellele amet või riiklik lennuasutus võib oma kontrolli all ja vastutusel anda konkreetse sertifitseerimisega seotud ülesande;

g) „sertifikaat" – sertifitseerimise tulemusena väljaantav mis tahes heakskiit, litsents või muu dokument;

▼M2

h) „käitaja" – juriidiline või füüsiline isik, kes käitab või kavatseb käitada üht või mitut õhusõidukit või üht või mitut lennuvälja;

▼B

i) „äriline lennutegevus" – õhusõidukiga tasu eest teostatav avalikkusele kättesaadav lennutegevus või lennutegevus, mida, juhul kui see ei ole avalikkusele kättesaadav, teostatakse ettevõtja ja kliendi vahelise lepingu alusel, kusjuures klient ei oma kontrolli ettevõtja üle;

j) „keerukas mootoriga õhusõiduk" –

i) lennuk:

— mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on üle 5 700 kg või

— mille suurim lubatud reisijakohtade arv on sertifikaadi kohaselt 19 või rohkem või

— mis on sertifitseeritud lendamiseks vähemalt kahest piloodist koosneva meeskonnaga või

— millel on turboaktiivmootor(id) või rohkem kui üks turbopropellermootor või

ii) sertifitseeritud kopter:

— maksimaalse stardimassiga üle 3 175 kg või

— mille suurim reisijakohtade arv on üheksa või rohkem või

— lendamiseks vähemalt kahest piloodist koosneva meeskonnaga või

iii) kopterlennuk;

k) „lennutreeningseade" – mis tahes liiki seade, milles lennutingimusi simuleeritakse maa peal; nende hulka kuuluvad lennusimulaatorid, lennutreeningseadmed, lennu- ja navigatsiooniprotseduuride treeningseadmed ning instrumentaallennu algtreeningseadmed;

([1]) ELT L 96, 31.3.2004, lk 1.

▼B

l) „pädevus” – lennuloale kantav märge, millega nähakse ette selle loaga seotud õigused, eritingimused või piirangud;

▼M2

m) „lennuväli” – maapinnal, vees, maapinnale või veekokku rajatud konstruktsioonil või ujuvkonstruktsioonil asuv piiritletud ala (kaasa arvatud kõik ehitised, seadmed ja igasugune varustus), mis on täielikult või osaliselt mõeldud õhusõiduki õhkutõusmiseks, maandumiseks või pinnal liikumiseks;

n) „lennuväljaseadmed” – seade, aparaat, lisaseade, tarkvara või tarvik, mida kasutatakse või kavatsetakse kasutada õhusõiduki käitamise toetamiseks lennuväljal;

o) „perroon” – määratletud ala, mis on ette nähtud õhusõiduki reisijate, posti või lasti peale- ja mahalaadimiseks ning õhusõidukite tankimiseks, parkimiseks või hoolduseks;

p) „perrooniteenindus” – teenus, mida osutatakse õhusõidukite ja muude sõidukite tegevuse ja liikumise reguleerimiseks perroonil;

q) „lennuliikluse korraldamine ja aeronavigatsiooniteenused” – määruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 2 punkti 10 kohased lennuliikluse korraldamisega seotud ülesanded ja kõnealuse määruse artikli 2 punktis 4 määratletud aeronavigatsiooniteenistused, samuti teenused, mida osutatakse ohutuse seisukohast olulise aeronavigatsioonialase teabe koostamise, töötlemise, vormindamise ja edastamisega üldise lennuliikluse jaoks;

r) „lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste süsteem” – ohutusalaste seadmete ja määruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 2 punktis 39 määratletud süsteemide kombinatsioon;

s) „lennuinfoteenus” – lendude ohutuse ja tõhususe tagamiseks vajalike nõuannete ja teabe andmiseks osutatav teenus.

▼B

II PEATÜKK

SISULISED NÕUDED

Artikkel 4

Põhiprintsiibid ja kohaldatavus

1. Õhusõidukid, sealhulgas nendesse paigaldatud mis tahes toode, osa või seade, mis on:

a) konstrueeritud või toodetud organisatsiooni poolt, kelle osas amet või liikmesriik tagab ohutusjärelevalve, või

b) peavad olema liikmesriigis registreeritud, välja arvatud juhul, kui nende ametlik ohutuse kontroll on delegeeritud kolmandale riigile ning nende kasutajaks ei ole ühenduse ettevõtja, või

c) registreeritud kolmandas riigis ning mida kasutab ettevõtja, mille tegevuse järelevalve tagab liikmesriik või mida kasutab lendudel ühendusse, ühenduse piires või ühendusest väljapoole ettevõtja, kelle tegevuskoht või elukoht on ühenduses, või

▼B

d) registreeritud kolmandas riigis või registreeritud liikmesriigis, mis on ametliku ohutuse järelevalve delegeerinud kolmandale riigile ning mida kasutab kolmanda riigi ettevõtja lendudel ühendusse, ühenduse piires või ühendusest väljapoole,

peab vastama käesoleva määruse nõuetele.

2. Lõike 1 punktides b, c ja d nimetatud õhusõiduki käitamisega seotud personal peab vastama käesoleva määruse nõuetele.

3. Lõike 1 punktides b, c ja d nimetatud õhusõidukite lennutegevus peab vastama käesoleva määruse nõuetele.

▼M2

3a. Asutamislepingu sätete kohaldamisalasse kuuluval territooriumil asuvad sellised lennuväljad, sealhulgas nende seadmed, mis on üldsusele avatud ja kus pakutakse instrumentaallähenemise või -väljumise protseduure kasutavaid teenuseid ning

a) mille kattega lennuraja pikkus on vähemalt 800 meetrit, või

b) mis teenindavad ainult helikoptereid,

peavad vastama käesoleva määruse nõuetele. Kõnealuste lennuväljade käitamisega seotud personal ja organisatsioonid peavad vastama käesoleva määruse nõuetele.

3b. Erandina lõikest 3a võivad liikmesriigid otsustada teha erandi käesoleva määruse sätetest lennuvälja puhul, mis:

— teenindab aastas kuni 10 000 reisijat; ja

— teenindab kuni 850 lastimistoimingut aastas.

Kui selline liikmesriigi tehtud erand ei vasta käesoleva määruse üldistele ohutusega seotud eesmärkidele või muudele ühenduse õiguse sätetele, langetab komisjon vastavalt artikli 65 lõikes 7 osutatud kaitsemeetmete menetlusele otsuse mitte lubada kõnealuse erandi tegemist. Sel juhul tühistab asjaomane liikmesriik erandi.

3c. Asutamislepingu kohaldamisalasse kuuluva territooriumi õhuruumis ning õhuruumis, mille suhtes liikmesriigid kohaldavad Euroopa Parlamendi 10. märtsi 2004. aasta määrust (EÜ) nr 551/2004 (õhuruumi korraldamise ja kasutamise kohta ühtses Euroopa taevas (õhuruumi määrus)) ([1]) vastavalt kõnealuse määruse artikli 1 lõikele 3, toimuv lennuliikluse korraldamine ning osutatavad aeronavigatsiooniteenused peavad vastama käesoleva määruse nõuetele. Kõnealuste lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste osutamisega seotud süsteemid, koostisosad, personal ja organisatsioonid peavad vastama käesoleva määruse nõuetele.

▼B

4. Lõiget 1 ei kohaldata II lisas nimetatud õhusõidukite suhtes.

5. Lõikeid 2 ja 3 ei kohaldata II lisas nimetatud õhusõidukite, välja arvatud selle lisa punkti a alapunktis ii ning punktides d ja h osutatud õhusõidukite suhtes, kui niisuguseid õhusõidukeid kasutatakse ärilise lennutegevuse otstarbel.

6. Käesolev määrus ei mõjuta rahvusvahelistes konventsioonides, eelkõige Chicago konventsioonis sätestatud kolmandate riikide õigusi.

([1]) ELT L 96, 31.3.2004, lk 20.

▼B

Artikkel 5

Lennukõlblikkus

1. Artikli 4 lõike 1 punktides a, b ja c nimetatud õhusõidukid peavad vastama I lisaga ette nähtud olulistele lennukõlblikkusnõuetele.

2. Artikli 4 lõike 1 punktis b nimetatud õhusõiduki ning sellele paigaldatud toodete, osade ja seadmete vastavus tehakse kindlaks vastavalt allpool toodud menetlusele.

a) Toodetel peab olema tüübisertifikaat. Tüübisertifikaat ning tunnistus selle tõendi muudatuste kohta, sealhulgas täiendav tüübisertifikaat, antakse välja juhul, kui taotleja on tõendanud toote vastavust tüübisertifitseerimise alustele, mis on sätestatud artiklis 20 ja ette nähtud tagamaks vastavust lõikes 1 nimetatud olulistele nõuetele, ning sellel ei ole kasutamisel ohtu kujutavaid omadusi. Tüübisertifikaat hõlmab toodet, sealhulgas kõiki sellele paigaldatud osi ja seadmeid.

▼M2

b) lõikes 5 osutatud meetmetega võib kehtestada osade ja seadmete sertifitseerimise nõude. Osade ja seadmete kohta antakse sertifikaat välja juhul, kui taotleja on tõendanud, et need vastavad üksikasjalikele lennukõlblikkusnõuetele, mis on ette nähtud lõikes 1 osutatud oluliste nõuete täitmise tagamiseks.

c) õhusõidukit tohib käitada ainult kehtiva lennukõlblikkussertifikaadi olemasolul. Kõnealune sertifikaat antakse välja juhul, kui taotleja on tõendanud, et õhusõiduk vastab tüübisertifikaadiga kinnitatud tüübikonstruktsioonile ning asjakohased dokumendid, ülevaatused ja katsed näitavad, et õhusõiduk on kõlblik ohutuks käitamiseks. Lennukõlblikkussertifikaat kehtib seni, kuni see peatatakse, kehtetuks tunnistatakse või lõpetatakse, tingimusel et õhusõidukit hooldatakse vastavalt I lisa punktis 1.d sätestatud olulistele jätkuva lennukõlblikkuse nõuetele ning lõike 5 kohaselt vastu võetud meetmetele.

▼B

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

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

▼B

Peale selle võib:

f) Toote, osa või seadme hooldusjärgse väljastamise eest vastutavalt personalilt nõuda asjakohast sertifikaati (personalisertifikaat).

g) Sertifikaadi andmisega kinnitada hooldusväljaõppe organisatsioonide võimet täita nende volitustega seotud kohustusi punktis f nimetatud sertifikaatide väljaandmise osas.

3. Artikli 4 lõike 1 punktis a nimetatud õhusõidukid ning neile paigaldatud tooted, osad ja seadmed peavad vastama käesoleva artikli lõike 2 punktide a, b ja c nõuetele.

4. Erandina lõigetest 1 ja 2:

a) võib välja anda lennuloa, kui on tõendatud, et õhusõiduk on võimeline ohutult põhilennu sooritama. See antakse välja asjakohaste piirangutega, kaitsmaks eelkõige kolmandate isikute ohutust;

b) võib välja anda piiratud lennukõlblikkussertifikaadi õhusõidukile, millele ei ole kooskõlas lõike 2 punktiga a välja antud tüübisertifikaati. Sellisel juhul tuleb näidata, et õhusõiduk vastab konkreetsetele lennukõlblikkusnõuetele ning kõrvalekalded lõikes 1 osutatud olulistest nõuetest võimaldavad konkreetset eesmärki siiski piisavalt ohutult täita. Õhusõidukid, millele võib piiratud sertifikaate välja anda, ja nende kasutuspiirangud määratakse kindlaks lõikes 5 nimetatud meetmete kohaselt;

c) võib välja anda piiratud tüübisertifikaadi ning kehtestada vajaliku tüübisertifitseerimise aluse, kui see on põhjendatud samatüübiliste piiratud lennukõlblikkussertifikaadiga õhusõidukite arvust lähtuvalt.

5. Meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva artikli mitteolulisi sätteid, täiendades seda, võetakse vastu vastavalt artikli 65 lõikes 4 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele. Nende meetmetega täpsustatakse eelkõige:

a) tootele kohaldatava tüübisertifitseerimise aluse kehtestamise ja taotlejale teatavaks tegemise tingimused;

b) osadele ja seadmetele kohaldatavate üksikasjalike lennukõlblikkusnõuete kehtestamise ja taotlejale teatavaks tegemise tingimused;

c) piiratud lennukõlblikkussertifikaadi kõlblikele õhusõidukitele kohaldatavate üksikasjalike lennukõlblikkusnõuete kehtestamise ja taotlejale teatavaks tegemise tingimused;

d) toodete jätkuva lennukõlblikkuse tagamiseks vajaliku kohustusliku teabe väljaandmise ja levitamise tingimused;

▼B

e) tüübisertifikaatide, piiratud tüübisertifikaatide, tüübisertifikaatide muudatuste, üksikute lennukõlblikkussertifikaatide, piiratud lennukõlblikkussertifikaatide, lennulubade ning toodetele, osadele ja seadmetele antavate sertifikaatide väljaandmise, jätkamise, parandamise, peatamise või tühistamise tingimused, sealhulgas:

i) nimetatud sertifikaatide kehtivusaja ning, piiratud kehtivusaja korral, sertifikaatide uuendamisega seotud tingimused;

ii) lennulubade väljaandmise piirangud. Need piirangud seonduvad eelkõige järgmisega:

— lennu eesmärk;

— lennuks kasutatav õhuruum;

— lennumeeskonna kvalifikatsioon;

— meeskonda mittekuuluvate isikute vedu;

iii) lennukid, millele võib välja anda piiratud lennukõlblikkussertifikaate, ja seonduvad piirangud;

iv) hooldustööde lennundustehniliste töötajate tüübipädevuse koolituse miinimumõppekava, millega tagatakse vastavus lõike 2 punkti f nõuetele;

v) pilootide tüübipädevuse koolituse miinimumõppekava ja seonduvate lennutreeningseadmete kvalifikatsioon, millega tagatakse vastavus artiklile 7;

vi) minimaalvarustuse üldloetelu ja konkreetse lennutegevuse liigi täiendavad lennukõlblikkuse nõuded, millega tagatakse vastavus artikli 8 nõuetele;

f) organisatsioonidele lõike 2 punktidega d, e ja g ette nähtud tunnustuse andmise, selle jätkamise, muutmise, peatamise või kehtetuks tunnistamise tingimused ning tingimused, mille puhul nimetatud tunnustust ei ole tarvis taotleda;

g) lõike 2 punkti f järgselt vajalike personalisertifikaatide väljaandmise, jätkamise, muutmise, peatamise või tühistamise tingimused;

h) sertifikaadiomanike vastutus;

i) lõikes 1 nimetatud, kuid lõigete 2 või 4 reguleerimisalasse mittekuuluvate õhusõidukite olulistele nõuetele vastavuse tõendamise kord;

j) artikli 4 lõike 1 punktis c nimetatud õhusõidukite olulistele nõuetele vastavuse tõendamise kord.

6. Kui komisjon lõikes 5 nimetatud meetmed vastu võtab, kannab ta eelkõige hoolt, et need:

a) kajastaksid tehnika taset ning lennukõlblikkuse valdkonna häid tavasid;

b) võtaks arvesse ülemaailmset õhusõidukite kasutamise kogemust ning teaduse ja tehnika arengut;

c) võimaldaks viivitamata reageerida õnnetuste ja tõsiste intsidentide kindlakstehtud põhjustele;

▼B

d) ei kehtestaks artikli 4 lõike 1 punktis c nimetatud õhusõidukite suhtes nõudeid, mis ei ole kooskõlas Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooniga (ICAO) seotud liikmesriikide kohustustega.

Artikkel 6

Olulised keskkonnakaitsenõuded

▼M3

1. Tooted, osad ja seadmed peavad vastama keskkonnakaitsenõuetele, mis sisalduvad Chicago konventsiooni 16. lisa (välja arvatud 16. lisa liited) I köite 10. muudatuses ja II köite 7. muudatuses, mida kohaldatakse alates 17. novembrist 2011.

▼B

2. Meetmed, mille eesmärk on muuta lõikes 1 osutatud nõuete vähemolulisi sätteid, et viia need kooskõlla Chicago konventsiooni ja selle lisade edaspidiste muudatustega, mis jõustuvad pärast käesoleva määruse vastuvõtmist ning muutuvad kohaldatavaks kõikides liikmesriikides, kui need kohandused ei laienda käesoleva määruse reguleerimisala, tuleb võtta vastu vastavalt artikli 65 lõikes 5 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

3. Meetmed, mille eesmärk on muuta lõikes 1 osutatud nõuete vähemolulisi sätteid, täiendades neid, kasutades vastavalt vajadusele lõikes 1 osutatud liidete sisu, võetakse vastu vastavalt artikli 65 lõikes 5 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

Artikkel 7

Piloodid

1. Artikli 4 lõike 1 punktides b ja c nimetatud õhusõidukite käitamisega seotud piloodid, samuti nimetatud pilootide koolituse, testimise, kontrollimise ja tervisekontrolliga seotud lennutreeningseadmed, isikud ja organisatsioonid peavad vastama III lisas sätestatud asjakohastele olulistele nõuetele.

2. Isik, välja arvatud koolitusel osalev isik, võib tegutseda piloodina vaid siis, kui tal on teostatavale lennule vastav lennundusluba ja tervisetõend.

Isikule väljastatakse lennundusluba vaid juhul, kui ta vastab eeskirjadele, mis on kehtestatud III lisas sätestatud teoreetilisi teadmisi, praktilisi oskusi, keeleoskust ja kogemusi puudutavate oluliste nõuete täitmise tagamiseks.

Isikule väljastatakse tervisetõend vaid juhul, kui ta vastab eeskirjadele, mis on kehtestatud III lisas sätestatud tervisega seotud oluliste nõuete täitmise tagamiseks. Nimetatud tervisetõendeid võivad väljastada lennundusarstid või lennundusmeditsiinikeskused.

▼B

Olenemata kolmandast lõigust, võib üldarst, kes on piisavalt tuttav lennuloa taotleja terviseseisundi üksikasjadega, harrastuspiloodi lennundusloa puhul tegutseda lennundusarstina, kui see on lubatud siseriiklike õigusnormidega, vastavalt üksikasjalikele rakenduseeskirjadele, mis on vastu võetud artikli 65 lõikes 3 osutatud korras; nimetatud rakenduseeskirjadega tagatakse ohutustaseme säilitamine.

Lennundusloale ja tervisetõendile märgitakse piloodile antud õigused ning loa ja tõendi kohaldamisala.

Artikli 4 lõike 1 punktis c nimetatud õhusõidukite käitamisega seotud pilootide puhul võib teises ja kolmandas lõigus kehtestatud nõuete täitmiseks aktsepteerida kolmanda riigi poolt või nimel väljastatud lennunduslube ja tervisetõendeid.

3. Pilootide koolitusorganisatsioonide ja lennundusmeditsiinikeskuste võimet täita oma õigustega seotud kohustusi lubade ja tervisetõendite väljastamisel tunnustatakse sertifikaadi väljastamisega.

Pilootide koolitusorganisatsioonile või lennundusmeditsiinikeskusele väljastatakse sertifikaat, kui nimetatud institutsioonid vastavad eeskirjadele, mis on kehtestatud III lisas sätestatud asjakohaste oluliste nõuete täitmise tagamiseks.

Sertifikaadile märgitakse sellega antavad õigused.

▼M2

4. Kõikidel pilootide koolituseks kasutatavatel lennutreeningseadmetel peab olema sertifikaat. Sertifikaat antakse välja juhul, kui taotleja on tõendanud, et seade vastab eeskirjadele, mis on kehtestatud III lisas sätestatud asjakohaste oluliste nõuete täitmise tagamiseks.

▼B

5. Lennukoolituse või lennutreeningute või pilootide oskuste hindamise eest vastutavatel isikutel ja lennundusarstidel peab olema sellekohane tunnistus. Niisugune tunnistus väljastatakse, kui on tõendatud, et asjaomane isik vastab eeskirjadele, mis on kehtestatud III lisas sätestatud asjakohaste oluliste nõuete täitmise tagamiseks.

Tunnistusele märgitakse sellega antavad õigused.

6. Meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva artikli vähemolulisi sätteid, täiendades seda, võetakse vastu vastavalt artikli 65 lõikes 4 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele. Nende meetmetega määratakse kindlaks eelkõige:

a) pilootide lennunduslubade eri pädevusastmed ja tervisetõendite kategooriad eri liiki tegevuste sooritamiseks;

b) lõigetes 2, 3, 4 ja 5 osutatud lennunduslubade, lubadele kantavate pädevusmärgete, tervisetõendite, heakskiitmiste ning sertifikaatide väljastamise, kehtivuse jätkamise, muutmise, piiramise, peatamise või kehtetuks tunnistamise tingimused ning tingimused, millal niisuguseid sertifikaate ja heakskiitmisi ei ole vaja nõuda;

c) lõigetes 2, 3, 4 ja 5 osutatud lubade, lubadele kantavate pädevusmärgete, tervisetõendite, heakskiitude ja sertifikaatide omanike õigused ja kohustused;

d) pilootide kehtivate riiklike lennunduslubade ning pardamehaanikute riiklike lubade pilootide lennulubadeks konverteerimise tingimused, samuti riiklike tervisetõendite ühiselt tunnustatud tervisetõenditeks konverteerimise tingimused;

▼B

e) piiramata vastavalt artiklile 12 sõlmitud kahepoolsete lepingute sätteid, kolmandate riikide poolt väljastatud lennunduslubade heakskiitmise tingimused;

f) tingimused, millal II lisa punkti a alapunktis ii ning punktides d ja f osutatud õhusõidukite piloodid, juhul kui nimetatud õhusõidukeid kasutatakse ärilise lennutegevuse eesmärgil, vastavad III lisas sätestatud asjakohastele olulistele sätetele.

7. Kui komisjon lõikes 6 nimetatud meetmed vastu võtab, kannab ta eelkõige hoolt, et need kajastaksid pilootide koolituse hetkeseisu, sealhulgas parimaid tavasid ning teaduslikke ja tehnoloogilisi edusamme.

Niisugused meetmed sisaldavad samuti sätteid Chicago konventsiooni alusel nõutavate pilootide kõigi eri liiki selliste lennunduslubade ja pädevusmärgete väljastamise kohta, ning harrastuspilootide lennunduslubade väljastamise kohta, mis hõlmavad mitte-ärilist tegevust, millesse on kaasatud õhusõidukid, mille sertifitseeritud stardimass on 2 000 kg või alla selle ning mis ei vasta ühelegi artikli 3 punktis j osutatud kriteeriumile.

Artikkel 8

Lennutegevus

▼M2

1. Artikli 4 lõike 1 punktides b ja c osutatud õhusõidukite käitamine peab olema kooskõlas IV lisas ja vajaduse korral Vb lisas sätestatud oluliste nõuetega.

▼B

2. Kui rakenduseeskirjades ei ole kindlaks määratud teisiti, peavad ärilise lennutegevusega tegelevad ettevõtjad tõendama oma võimet ja vahendeid oma õigustega kaasnevate kohustuste täitmiseks. Neid võimeid ja vahendeid tunnustatakse sertifikaadi väljastamisega. Sertifikaadis sätestatakse ettevõtjale antavad õigused ja lubatud lennutegevuste ulatus.

3. Kui rakenduseeskirjades ei ole sätestatud teisiti, peavad ettevõtjad, kes tegelevad mitteärilise lennutegevusega, käitades keerukaid mootoriga õhusõidukeid, demonstreerima oma võimet ja vahendeid õhusõidukite käitamisega seotud kohustuste täitmiseks.

4. Artikli 4 lõike 1 punktides b ja c nimetatud õhusõidukite käitamisega seotud salongipersonal peab vastama IV lisas sätestatud olulistele nõuetele. Ärilise lennutegevusega seotud isikud peavad omama niisugust tunnistust, mis oli algselt esitatud OPSi 1.1005 III lisa alajao O punktis d vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 12. detsembri 2006. aasta määrusele (EÜ) nr 1899/2006, millega muudetakse nõukogu määrust (EMÜ) nr 3922/91; ([1]) niisuguse tunnistuse võivad liikmesriigi diskretsiooniõiguse alusel välja anda sertifitseeritud lennuettevõtjad või koolitusorganisatsioonid.

5. Meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva artikli vähemolulisi sätteid, täiendades seda, võetakse vastu vastavalt artikli 65 lõikes 4 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele. Nende meetmetega täpsustatakse eelkõige:

([1]) ELT L 377, 27.12.2006, lk 1.

▼M2

a) õhusõidukite käitamise tingimused vastavalt IV lisas ja vajaduse korral Vb lisas sätestatud olulistele nõuetele;

▼B

b) lõikes 2 osutatud sertifikaatide väljastamise, kehtivuse jätkamise, muutmise, piiramise, peatamise või kehtetuks tunnistamise tingimused ja tingimused, mille kohaselt sertifikaat asendatakse ettevõtja võimete ja vahendite deklareerimisega, et kinnitada õhusõiduki käitamisega seotud kohustuste täitmist;

c) sertifikaatide omanike õigused ja kohustused;

d) lõikes 3 osutatud ettevõtjate poolse deklareerimise ja nende üle järelevalve teostamise tingimused ja menetluskord, ja tingimused, mille kohaselt deklareerimine asendatakse ettevõtja võimete ja vahendite tõendamisega, et kinnitada õhusõiduki käitamisega seotud kohustuste täitmist;

e) lõikes 4 osutatud salongipersonali tunnistuste väljastamise, kehtivuse jätkamise, muutmise, piiramise, peatamise või kehtetuks tunnistamise tingimused;

f) tingimused, mille korral tuleb ohutuse huvides lennutegevus keelata, seda piirata või seada sellele tingimused;

▼M2

g) tingimused, mille puhul II lisa punkti a alapunktis ii ning punktides d ja h osutatud õhusõidukite käitamine (kui kõnealuseid õhusõidukeid kasutatakse äriliseks lennutegevuseks) vastab IV lisas ja vajaduse korral Vb lisas sätestatud asjakohastele olulistele nõuetele.

▼B

6. Lõikes 5 nimetatud meetmetes:

— kajastatakse teaduse ja tehnika hetkeseisu lennutegevusvaldkonnas ning selle parimaid tavasid;

— määratletakse lennutegevuse eri liigid ning esitatakse seonduvad, lennutegevuse keerukuse ning kaasneva riskiga proportsionaalsed vastavuse demonstreerimise nõuded;

— võetakse arvesse ülemaailmset õhusõidukite kasutamise kogemust ning teaduse ja tehnika arengut;

— lennukitega teostatava ärilise lennutranspordi osas ning ilma et see piiraks eelmist taanet, koostatakse rakenduseeskirjad algselt määruse (EMÜ) nr 3922/91 III lisas sätestatud üldiste tehniliste nõuete ning haldusmenetluste põhjal;

— tuginetakse riskianalüüsile ja järgitakse proportsionaalsust lennutegevuse mahu ja ulatusega;

— võimaldatakse viivitamata reageerida õnnetuste ja tõsiste intsidentide kindlakstehtud põhjustele;

▼B

— ei kehtestata artikli 4 lõike 1 punktis c osutatud õhusõidukitele nõudeid, mis ei ole kooskõlas liikmesriikide Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooniga (ICAO) seotud kohustustega;

▼M2

— võetakse arvesse lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenustega seotud ohutusaspekte.

Artikkel 8a

Lennuväljad

1. Lennuväljad, lennuväljaseadmed ja lennuväljade käitamine vastavad Va lisas ja vajaduse korral Vb lisas sätestatud olulistele nõuetele.

2. Lennuväljade, lennuväljaseadmete ja lennuväljade käitamise vastavus olulistele nõuetele tagatakse järgmisega:

a) igal lennuväljal peab olema sertifikaat. Kõnealune sertifikaat ja selle muudatuste kinnitus antakse välja juhul, kui taotleja on tõendanud, et lennuväli vastab punkti b kohastele lennuvälja sertifitseerimise alustele ning et lennuväljal puuduvad lennutegevust ohustavad tegurid. Sertifikaat hõlmab lennuvälja, selle käitamist ja selle ohutusalaseid seadmeid;

b) lennuvälja sertifitseerimise alused koosnevad järgmisest:

   i) lennuvälja tüübi suhtes kohaldatavad sertifitseerimistingimused,

   ii) sätted, mille puhul on heaks kiidetud samaväärne ohutustase, ning

   iii) eriotstarbelised üksikasjalikud tehnospetsifikaadid, mis on vajalikud juhul, kui konkreetse lennuvälja planeeringu eripära või käitamiskogemused näitavad, et mõni alapunktis i osutatud tingimus ei ole Va lisas sätestatud oluliste nõuete täitmise tagamiseks piisav või sobilik;

c) lõikes 5 osutatud meetmetega võib kehtestada ohutuse seisukohast oluliste lennuväljaseadmete sertifitseerimise nõude. Selliste seadmete kohta antakse sertifikaat välja juhul, kui taotleja on tõendanud, et need vastavad üksikasjalikele nõuetele, mis on ette nähtud lõikes 1 osutatud oluliste nõuete täitmise tagamiseks;

d) lennuväljade käitamise eest vastutavad organisatsioonid peavad tõendama, et nad on suutelised täitma oma õigustega seotud kohustusi ning et neil on selleks vahendid. Kõnealuste suutlikkuse ja vahendite tunnustuseks antakse välja punktis a osutatud sertifikaat. Neid saab samuti tunnustada eraldi sertifikaadi väljaandmisega, kui liikmesriik, kus lennuväli asub, nii otsustab. Sertifitseeritud organisatsioonile antud õigused ning sertifikaadi kohaldamisala, sealhulgas käitatavate lennuväljade loetelu, määratakse kindlaks sertifikaadis;

e) erandina punktist d võivad liikmesriigid otsustada, et perrooniteeninduse osutajatel lubatakse teatada, et nad on suutelised täitma osutatavate teenustega seotud kohustusi ning et neil on selleks vahendid.

▼M2

3. Liikmesriigid tagavad sätete kehtestamise, et kaitsta lennuvälju nende ümbruses toimuva tegevuse ja arengutendentside vastu, millega võivad kaasneda lennuvälja kasutavale õhusõidukile vastuvõetamatud riskid.

4. Lennuvälja käitajad jälgivad tegevust ja arengutendentse, millega lennuväljade ümbruses võivad kaasneda lennutegevusele vastuvõetamatud riskid ja võtavad oma pädevuse piires vajaduse korral leevendusmeetmeid.

5. Meetmed, mille eesmärk on muuta käesolevas artiklis osutatud nõuete vähemolulisi sätteid, täiendades seda, võetakse vastu vastavalt artikli 65 lõikes 4 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

Nende meetmetega täpsustatakse eelkõige järgmist:

a) lennuvälja suhtes kohaldatavate sertifitseerimise aluste kehtestamise ja taotlejale teatavaks tegemise tingimused;

b) lennuväljaseadmete suhtes kohaldatavate üksikasjalike spetsifikaatide kehtestamise ja taotlejale teatavaks tegemise tingimused;

c) lennuväljadele ja lennuväljaseadmetele, sealhulgas lennuvälja konkreetsest konstruktsioonist tulenevatele käitamispiirangutele sertifikaatide väljaandmise, kehtivuse jätkamise, muutmise, peatamise või kehtetuks tunnistamise tingimused;

d) lennuvälja käitamise tingimused vastavalt Va lisas ja vajaduse korral Vb lisas sätestatud olulistele nõuetele;

e) lõike 2 punktis d osutatud sertifikaatide väljaandmise, kehtivuse jätkamise, muutmise, peatamise või kehtetuks tunnistamise tingimused;

f) sertifikaadiomanike vastutus;

g) liikmesriikide poolt välja antud lennuvälja sertifikaatide aktsepteerimise ja konverteerimise tingimused, sealhulgas meetmed, mille asjaomane liikmesriik on juba heaks kiitnud Chicago konventsiooni 14. lisa käsitlevate teatavaks tehtud erandite alusel enne käesoleva määruse jõustumist;

h) tingimused, mille alusel otsustatakse mitte lubada artikli 4 lõikes 3b osutatud erandeid, sealhulgas kriteeriumid kaubalennuväljade kohta, lennuväljadest, kelle suhtes tehakse erand, teatamise kohta ja tehtud erandite läbivaatamise kohta;

i) tingimused, mille korral tuleb ohutuse huvides käitamine keelata, seda piirata või seada sellele tingimused;

j) lõike 2 punktis e osutatud teenuseosutajate poolse teatamise ning nende järelevalve tingimused ja menetlused;

6. Lõikes 5 osutatud meetmed:

a) kajastavad lennuväljade tehnika taset ja häid tavasid ning ICAO standardeid ja soovitatud tavasid;

b) on proportsionaalses vastavuses lennuvälja suuruse, sellel toimuva lennuliikluse, lennuvälja kategooria ja selle komplekssusega ning sealse tegevuse laadi ja mahuga;

▼M2

c) võtavad arvesse ülemaailmseid õhusõidukite käitamise kogemusi ning teaduse ja tehnika arengut;

d) võimaldavad viivitamata reageerida õnnetuste, tõsiste intsidentide ja vahejuhtumite kindlakstehtud põhjustele;

e) võimaldavad vajalikku paindlikkust nõuetele vastavuse kohandamiseks.

Artikkel 8b

Lennuliikluse korraldamine ja aeronavigatsiooniteenused

1. Lennuliikluse korraldamine ja aeronavigatsiooniteenuste osutamine vastab Vb lisas ja võimalusel Va lisas sätestatud olulistele nõuetele.

2. Lennuliikluse korraldajatel ja aeronavigatsiooniteenuste osutajatel peab olema sertifikaat. Kõnealune sertifikaat antakse välja juhul, kui lennuliikluse korraldaja või aeronavigatsiooniteenuste osutaja on tõendanud, et ta on suuteline täitma lennuliikluse korraldaja või aeronavigatsiooniteenuse osutaja õigustega seotud kohustusi ning et tal on selleks vahendid. Sertifikaadis täpsustatakse antavad õigused ja osutatavate teenuste ulatus.

3. Erandina lõikest 2 võivad liikmesriigid otsustada, et lennuinfoteenuse osutajatel on lubatud teatada, et nad on suutelised täitma osutatavate teenustega seotud kohustusi ning et neil on selleks vahendid.

4. Lõikes 6 osutatud meetmetega võib sätestada ohutuse seisukohast oluliste lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste süsteemide ja koostisosade konstrueerimise, tootmise ja hooldamisega tegelevate organisatsioonide sertifitseerimise nõude. Kõnealustele organisatsioonidele antakse sertifikaat välja juhul, kui nad on tõendanud, et on suutelised täitma oma õigustega seotud kohustusi ning et neil on selleks vahendid. Sertifikaadis täpsustatakse antavad õigused.

5. Lõikes 6 osutatud meetmetega võib sätestada ohutuse seisukohast oluliste lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste süsteemide ja koostisosade sertifitseerimise või teise võimalusena lennuliikluse korraldajate ja aeronavigatsiooniteenuste osutajate poolse valideerimise nõude. Kõnealuste süsteemide ja koostisosade kohta antakse sertifikaat või valideering juhul, kui taotleja on tõendanud, et kõnealused süsteemid, osad ja seadmed vastavad üksikasjalikele spetsifikaatidele, mis on ette nähtud lõikes 1 osutatud oluliste nõuete täitmise tagamiseks.

6. Käesoleva artikli rakendamiseks vajalikud meetmed võetakse vastu vastavalt määruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 5 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetlusele.

Nende meetmetega täpsustatakse eelkõige järgmist:

a) lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste osutamise tingimused vastavalt Vb lisas ja vajaduse korral Va lisas sätestatud olulistele nõuetele;

b) lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste süsteemide ja koostisosade suhtes kohaldatavate üksikasjalike spetsifikaatide kehtestamise ja taotlejale teatavaks tegemise tingimused;

c) lõigetes 2 ja 4 osutatud sertifikaatide väljaandmise, kehtivuse jätkamise, muutmise, peatamise või kehtetuks tunnistamise tingimused;

d) sertifikaadiomanike vastutus;

▼M2

e) lõikes 3 osutatud teenuseosutajate poolse teatamise ning nende järelevalve tingimused ja menetlused;

f) tingimused, mille korral tuleb ohutuse huvides lennutegevus keelata, seda piirata või seada sellele tingimused.

7. Lõikes 6 osutatud meetmed:

a) kajastavad lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenustega seotud tehnika taset ning häid tavasid;

b) on proportsionaalses vastavuses osutatavate teenuste liigi ja keerukusega;

c) võtavad arvesse ülemaailmseid kogemusi lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste alal ning teaduse ja tehnika arengut;

d) töötatakse välja, kasutades nii suures ulatuses kui võimalik määruse (EÜ) nr 549/2004, Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määruse (EÜ) nr 550/2004 (aeronavigatsiooniteenuste osutamise kohta ühtses Euroopa taevas (teenuse osutamise määrus)), ([1]) määruse (EÜ) nr 551/2004, ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määruse (EÜ) nr 552/2004 (Euroopa lennuliikluse juhtimisvõrgu koostalitlusvõime kohta (koostalitlusvõime määrus)) ([2]) asjaomaseid sätteid ning nähakse ette üleminekumeetmed, millega tagatakse kõnealuste määruste alusel juba välja antud sertifikaatide kehtivus; algselt hõlmavad meetmed kõnealustes määrustes sisalduvaid ohutust käsitlevaid sätteid ning võtavad tulevaste muudatuste puhul vajaduse korral arvesse teaduse ja tehnika arengut;

e) võimaldavad viivitamata reageerida õnnetuste ja tõsiste vahejuhtumite kindlakstehtud põhjustele.

Artikkel 8c

Lennujuhid

1. Lennujuhid ning lennujuhtide koolituse, testimise, kontrollimise ja tervisekontrolliga seotud isikud ja organisatsioonid vastavad Vb lisas sätestatud asjakohastele olulistele nõuetele.

2. Lennujuhtidel peab olema osutatavatele teenustele vastav luba ja tervisetõend.

3. Lõikes 2 osutatud luba antakse välja ainult juhul, kui loa taotleja tõendab, et ta vastab eeskirjadele, mis on kehtestatud Vb lisas sätestatud teoreetilisi teadmisi, praktilisi oskusi, keeleoskust ja kogemusi käsitlevate oluliste nõuete täitmise tagamiseks.

4. Lõikes 2 osutatud tervisetõend antakse välja ainult juhul, kui lennujuht vastab eeskirjadele, mis on kehtestatud Vb lisas sätestatud terviseseisundit käsitlevate oluliste nõuete täitmise tagamiseks. Kõnealuse tervisetõendi võivad välja anda lennundusarstid või -meditsiinikeskused.

([1]) ELT L 96, 31.3.2004, lk 10.
([2]) ELT L 96, 31.3.2004, lk 26.

▼M2

5. Loale ja tervisetõendile märgitakse lennujuhile antud õigused ning loa ja tervisetõendi kohaldamisala.

6. Lennujuhtide koolitusorganisatsioonide, lennundusarstide ja lennundusmeditsiinikeskuste suutlikkust täita oma õigustega seotud kohustusi lubade ja tervisetõendite väljaandmisel kinnitatakse sertifikaadi väljaandmisega.

7. Sertifikaat antakse lennujuhtidega tegelevatele koolitusorganisatsioonidele, lennundusarstidele ja lennundusmeditsiinikeskustele, kes on tõendanud, et nad vastavad eeskirjadele, mis on kehtestatud Vb lisas sätestatud asjakohaste oluliste nõuete täitmise tagamiseks. Sertifikaadile märgitakse sellega antavad õigused.

8. Lennujuhtide praktilise koolituse või nende oskuste hindamise eest vastutaval isikul on sertifikaat. Sertifikaat antakse välja juhul, kui asjaomane isik on tõendanud, et ta vastab eeskirjadele, mis on kehtestatud Vb lisas sätestatud asjakohaste oluliste nõuete täitmise tagamiseks. Sertifikaadile märgitakse sellega antavad õigused.

9. Lennutreeningseadmed vastavad Vb lisas sätestatud asjakohastele olulistele nõuetele.

10. Meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva artikli vähemolulisi sätteid, täiendades seda, võetakse vastu vastavalt artikli 65 lõikes 4 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

Nende meetmetega täpsustatakse eelkõige järgmist:

a) lennujuhilubade eri pädevusmärked ja kinnitused;

b) lubade, lubadele kantavate pädevusmärgete ja kinnituste, tervisetõendite, heakskiitude ning sertifikaatide väljaandmise, kehtivuse jätkamise, muutmise, piiramise, peatamise või kehtetuks tunnistamise tingimused ning tingimused, mille puhul niisuguseid sertifikaate ja heakskiitusid ei ole vaja nõuda, nähes samas ette üleminekumeetmed, et tagada juba välja antud heakskiitude ja sertifikaatide edasine kehtivus;

c) lubade, lubadele kantavate pädevusmärgete ja kinnituste, tervisetõendite, heakskiitude ja sertifikaatide omanike õigused ja kohustused;

d) lennujuhilubade aktsepteerimise ja konverteerimise tingimused, samuti riiklike tervisetõendite aktsepteerimise ja nende ühiselt tunnustatud tervisetõenditeks konverteerimise tingimused.

11. Lõikes 10 osutatud meetmetega kajastatakse lennujuhtide koolituse taset, sealhulgas parimaid tavasid ning teaduse ja tehnika arengut. Nimetatud meetmete algsel väljatöötamisel võetakse aluseks Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. aprilli 2006. aasta direktiivi 2006/23/EÜ (ühenduse lennujuhiloa kohta) ([1]) sätted.

([1]) ELT L 114, 27.4.2006, lk 22.

▼B

Artikkel 9

Kolmanda riigi ettevõtja kasutatav õhusõiduk lendudel ühendusse, ühenduse piires või ühendusest väljapoole

▼M2

1. Artikli 4 lõike 1 punktis d nimetatud õhusõiduk, samuti selle meeskond ning käitamine peavad olema kooskõlas kohaldatavate ICAO standarditega. Selliste standardite puudumisel peavad nimetatud õhusõidukid ning nende käitamine vastama I, III, IV lisas ja vajaduse korral Vb lisas sätestatud nõuetele, tingimusel, et nimetatud nõuded ei ole vastuolus kolmandate riikide õigustega rahvusvaheliste konventsioonide alusel.

▼B

2. Ärilise lennutegevusega tegelevad ettevõtjad, kes kasutavad lõikes 1 nimetatud õhusõidukit, peavad tõendama oma võimet ja vahendeid lõikes 1 sätestatud tingimuste täitmiseks.

Esimeses lõigus osutatud nõude täitmiseks võib aktsepteerida kolmanda riigi poolt või nimel väljastatud sertifikaate.

Esimeses lõigus osutatud võimeid ja vahendeid tunnustatakse loa väljastamisega. Loas sätestatakse ettevõtjale antavad õigused ja lubatud lennutegevuse ulatus.

3. Ettevõtjatelt, kes keerukaid mootoriga õhusõidukeid käitades tegelevad mitteärilise lennutegevusega, kasutades selleks lõikes 1 osutatud õhusõidukeid, võib nõuda õhusõidukite käitamisega seotud kohustuste täitmiseks vajalike võimete ja vahendite demonstreerimist.

4. Meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva artikli vähemolulisi sätteid, täiendades seda, võetakse vastu vastavalt artikli 65 lõikes 4 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele. Nende meetmetega täpsustatakse eelkõige:

a) kuidas võib artikli 4 lõike 1 punktis d nimetatud õhusõidukile, või meeskonnale, millel ei ole standardset ICAO lennukõlblikkussertifikaati või luba, anda loa lendudeks ühendusse, ühenduse piires või ühendusest väljapoole;

b) õhusõiduki käitamise tingimused kooskõlas lõike 1 sätetega;

c) lõikes 2 nimetatud ettevõtja loa väljastamise, kehtivuse pikendamise, muutmise, piiramise, peatamise või kehtetuks tunnistamise tingimused, võttes arvesse registririigi või lennuettevõtja asukohariigi väljastatud sertifikaadid, ilma et see piiraks määruse (EÜ) nr 2111/2005 ning selle rakenduseeskirjade kohaldamist;

d) lubade omanike õigused ja kohustused;

e) lõikes 3 nimetatud ettevõtjate poolse deklareerimise ning nende järelevalve alased tingimused ja menetlused;

f) tingimused, mille korral vastavalt artikli 22 lõikele 1 tuleb ohutuse huvides lennutegevus keelata, seda piirata või seada sellele tingimused.

▼B

5. Lõikes 4 nimetatud meetmete vastuvõtmisel kannab komisjon eelkõige hoolt, et:

a) kasutataks vastavalt vajadusele ICAO soovitatavaid heade tavade ja suuniste dokumente;

b) ükski tingimus ei ületaks nõudeid artikli 4 lõike 1 punktis b nimetatud õhusõiduki ning niisuguse õhusõidukit kasutava ettevõtja suhtes;

c) kasutataks vajadusel vastavalt artikli 5 lõikele 5 ja artikli 8 lõikele 5 ette nähtud meetmeid;

d) lubade saamise menetlus oleks kõigil juhtudel lihtne, proportsionaalne, majanduslikult tasuv ja tõhus, võimaldades lennutegevuse keerukusele ning kaasnevale riskile vastavat nõuete ja vastavuse demonstreerimist. Nimetatud menetluse puhul võetakse eelkõige arvesse:

i) ICAO üldise ohutusjärelevalve auditikava tulemusi;

ii) õhusõiduki tehnilise kontrolli tulemusel saadud teavet ning välisriikide õhusõidukite perroonikontrolli andmetel põhinevat teavet, ning

iii) muud tunnustatud teavet asjaomase ettevõtjaga seotud ohutusaspektide kohta;

▼M2

e) võetaks arvesse lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenustega seotud ohutusaspekte.

▼B

Artikkel 10

Järelevalve ja täitmine

▼M2

1. Liikmesriigid, komisjon ja amet teevad koostööd, et tagada käesoleva määruse ja selle rakenduseeskirjade täitmine.

▼B

2. Lõike 1 rakendamiseks viivad liikmesriigid lisaks nende poolt välja antud sertifikaatide järelevalvele läbi uurimisi, sealhulgas teostavad õhusõidukite tehnilisi kontrolle, ning võtavad kõik meetmed, sealhulgas õhusõiduki lendude keelamise, et tõkestada rikkumise jätkumist.

3. Lõike 1 rakendamiseks viib amet läbi uurimisi vastavalt artikli 24 lõikele 2 ja artiklile 55.

4. Pädevatel asutustel asjaomase täitemenetluse hõlbustamiseks vahetavad liikmesriigid, komisjon ja amet teavet tuvastatud rikkumiste kohta.

5. Meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva artikli vähemolulisi sätteid, täiendades seda, võetakse vastu vastavalt artikli 65 lõikes 4 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele. Nende meetmetega täpsustatakse eelkõige:

a) teabe kogumise, vahetamise ja levitamise tingimused;

b) tingimused õhusõidukite (sealhulgas regulaarse) tehnilise kontrolli teostamiseks;

▼B

c) tingimused käesolevale määrusele ja selle rakenduseeskirjadele mittevastavate õhusõidukite lendude keelamiseks.

Artikkel 11

Sertifikaatide tunnustamine

1. Käesoleva määruse kohaselt välja antud sertifikaate tunnustavad liikmesriigid täiendavate tehniliste tingimuste või hindamiseta. Kui esialgsel tunnustamisel on konkreetne eesmärk või eesmärgid, kehtivad hilisemad tunnustamised üksnes sama eesmärgi või samade eesmärkide osas.

2. Komisjon võib kas oma initsiatiivil või liikmesriikide või ameti taotlusel algatada artikli 65 lõikes 7 osutatud menetluse, et otsustada, kas vastavalt käesolevale määrusele välja antud sertifikaat vastab täielikult käesolevale määrusele ja selle rakenduseeskirjadele.

Mittevastavuse või ebapiisava vastavuse korral nõuab komisjon, et sertifikaadi väljaandja võtaks asjaomased parandus- ja kaitsemeetmed, näiteks piiraks või peataks sertifikaadi kasutamise. Lisaks sellele lõpeb sertifikaadi suhtes lõike 1 sätete kohaldamine alates komisjoni asjaomasest otsusest liikmesriikidele teatamise kuupäevast.

3. Kui komisjonil on piisavalt tõendeid, et väljaandja on seoses sertifikaadi mittevastavuse või ebapiisava vastavusega vastu võtnud lõikes 2 osutatud asjakohase parandusmeetme ning kaitsemeetmete võtmine ei ole enam vajalik, otsustab komisjon, et kõnealusele sertifikaadile kohaldatakse taas lõike 1 sätteid. Nimetatud sätteid kohaldatakse alates sellest otsusest liikmesriikidele teatamise kuupäevast.

▼M2

4. Kuni artikli 5 lõikes 5, artikli 7 lõikes 6 ja artikli 9 lõikes 4 osutatud meetmete jõustumiseni ja nendes meetmetes ette nähtud üleminekuperioodide lõppemiseni ning ilma et see piiraks artikli 69 lõike 4 kohaldamist, võib sertifikaate, mida ei saa välja anda käesoleva määruse alusel, anda välja liikmesriikides kohaldatavate eeskirjade alusel.

5. Kuni artikli 8 lõikes 5 osutatud meetmete jõustumiseni ja nendes meetmetes ette nähtud üleminekuperioodide lõppemiseni ning ilma et see piiraks artikli 69 lõike 4 kohaldamist, võib sertifikaate, mida ei saa välja anda käesoleva määruse alusel, anda välja liikmesriikides kohaldatavate eeskirjade alusel.

5a. Kuni artikli 8a lõikes 5 ja artikli 8c lõikes 10 osutatud meetmete jõustumiseni ja nendes meetmetes ettenähtud üleminekuperioodide lõppemiseni ning ilma et see piiraks artikli 69 lõike 4 kohaldamist, võib sertifikaate, mida ei saa välja anda käesoleva määruse alusel, anda välja liikmesriikides kohaldatavate eeskirjade alusel.

5b. Kuni artikli 8b lõikes 6 osutatud meetmete jõustumiseni ja nendes meetmetes ettenähtud üleminekuperioodide lõppemiseni ning ilma et see piiraks artikli 69 lõike 4 kohaldamist, võib sertifikaate, mida ei saa välja anda käesoleva määruse alusel, anda välja liikmesriikides kohaldatavate eeskirjade alusel või vajaduse korral komisjoni

▼M2

20. detsembri 2005. aasta määruse (EÜ) nr 2096/2005 (milles sätestatakse aeronavigatsiooniteenuste osutamise ühised nõuded) ([1]) asjakohaste nõuete alusel.

▼B

6. Käesoleva artikli sätted ei piira määruse (EÜ) nr 2111/2005 ja selle rakenduseeskirjade kohaldamist.

Artikkel 12

Kolmandate riikide sertifikaatide tunnustamine

1. Erandina käesoleva määruse sätetest ning selle rakenduseeskirjadest võivad amet või liikmesriikide lennundusametid sertifikaate välja anda kolmanda riigi lennundusameti poolt välja antud sertifikaadi alusel vastavalt ühenduse ning asjaomase kolmanda riigi vaheliste tunnustamislepingute sätetele.

2. a) Ühendusega sõlmitud lepingu puudumisel võib liikmesriik või amet sertifikaate välja anda kolmanda riigi pädeva asutuse välja antud sertifikaatide alusel, kohaldades selle liikmesriigi ja asjassepuutuva kolmanda riigi vahel enne käesoleva määruse vastavate sätete jõustumist sõlmitud lepingut ning teavitades sellest komisjoni ja teisi liikmesriike. Nimetatud sertifikaate võib ühe liikmesriigi ning asjassepuutuva kolmanda riigi vahelise lepingu alusel mis tahes liikmesriigi nimel välja anda ka Euroopa Lennundusohutusamet.

b) Kui komisjoni leiab, et:

— liikmesriigi ja kolmanda riigi vahelise lepingu sätted ei suudaks tagada käesoleva määrusega või selle rakenduseeskirjadega ettenähtud ohutustaset, ja/või

— nimetatud leping tooks kaasa oluliste ohutusega seotud põhjusteta diskrimineerimise liikmesriikide vahel või on vastuolus ühenduse välispoliitikaga kolmanda riigi suhtes,

võib ta artikli 65 lõikega 2 ettenähtud korras nõuda asjassepuutuvalt liikmesriigilt lepingu muutmist, selle kohaldamise peatamist või sellest loobumist kooskõlas asutamislepingu artikliga 307.

c) Liikmesriigid võtavad vajalikke meetmeid loobumaks pärast ühenduse ja asjassepuutuva kolmanda riigi vahel lepingu sõlmimist niipea kui võimalik lepingutest, mis reguleerivad eespool nimetatud lepinguga hõlmatud valdkondi.

Artikkel 13

Kvalifitseeritud üksused

Kvalifitseeritud üksusele konkreetse sertifitseerimisega seotud ülesande andmisel tagavad amet ja asjaomane riiklik lennuamet, et niisugune üksus vastab V lisas sätestatud tingimustele.

▼M2

Kvalifitseeritud üksused ei anna välja sertifikaate.

([1]) ELT L 335, 21.12.2005, lk 13.

▼B

Artikkel 14

Paindlikkust käsitlevad sätted

1. Käesoleva määruse ja selle rakenduseeskirjade sätted ei takista liikmesriike viivitamata reageerimast käesoleva määruse reguleerimisalasse kuuluva toote, isiku või organisatsiooniga seotud ohutusküsimusele.

Liikmesriik teatab viivitamata ametile, komisjonile ja teistele liikmesriikidele võetud meetmetest ja nende põhjustest.

2. a) Amet hindab, kas ohutusküsimust saab käsitleda talle vastavalt artikli 18 punktile d antud volituste raames. Sellisel juhul võtab ta asjakohased otsused vastu ühe kuu jooksul alates lõikes 1 nimetatud teatamisest.

b) Kui amet leiab, et ohutusküsimust ei saa käsitleda punkti a kohaselt, annab ta kõnealuses punktis osutatud ajavahemiku jooksul vastavalt artikli 18 punktile b välja soovituse selle kohta, kas käesolevat määrust või selle rakenduseeskirju peaks muutma ning kas teatatud meetmed tuleks peatada või peaks nende rakendamist jätkama.

3. Meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse vähemolulisi sätteid, seda muu hulgas täiendades, ning mis on seotud sellega, kas ebapiisav ohutustase või käesoleva määruse või selle rakenduseeskirjade puudulikkus õigustavad lõike 1 kohaselt algatatud muutmise või meetmete võtmise jätkamist, võetakse vastu vastavalt artikli 65 lõikes 6 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele. Sellisel juhul peavad asjakohaselt meetmeid rakendama kõik liikmesriigid ning niisuguste meetmete suhtes kohaldatakse artikli 11 sätteid. Kui meetmed leitakse olevat põhjendamatud, siis asjaomane liikmesriik tühistab need.

4. Liikmesriik võib teha erandeid käesoleva määruse ja selle rakenduseeskirjadega ette nähtud olulistest nõuetest ettenägematutes kiireloomulistes olukordades või seoses ajaliselt piiratud tegutsemisvajadustega, kui sellega ei kahjustata ohutustaset. Kõikidest sellistest eranditest teavitatakse ametit, komisjoni ja teisi liikmesriike niipea, kui need korduvad või hõlmavad enam kui kahekuulist ajavahemikku.

5. Amet hindab, kas liikmesriigi poolt teatatud erandid on kohaldatavatest ühenduse sätetest leebemad, ning väljastab ühe kuu jooksul alates niisuguse teate saamisest soovituse vastavalt artikli 18 punktile b selle kohta, kas nimetatud erandid on käesoleva määruse üldiste ohutuseesmärkide ja kõikide muude ühenduse õiguse sätetega kooskõlas.

Kui erand ei ole kooskõlas käesoleva määruse üldiste ohutuseesmärkide või kõikide muude ühenduse õiguse sätetega, teeb komisjon artikli 65 lõikes 7 osutatud korras otsuse erandit mitte lubada. Sel juhul tühistab liikmesriik asjaomase erandi.

▼B

6. Kui käesoleva määruse rakenduseeskirjade kohaldamisega saavutatava ohutustasemega võrdse ohutustasemeni on võimalik jõuda muude vahenditega, võib liikmesriik, hoidudes diskrimineerimisest riikkondsuse alusel, anda loa nendest rakenduseeskirjadest kõrvale kalduda.

Sellistel juhtudel teavitab asjaomane liikmesriik ametit ja komisjoni oma kavatsusest anda selline luba ning esitab põhjused, mis tõendavad vajadust asjaomasest eeskirjast kõrvale kalduda, ning tingimused, mis on kehtestatud samaväärse ohutustaseme saavutamiseks.

7. Vastavalt artikli 18 punktile b avaldab amet kahe kuu jooksul pärast lõike 6 kohast teavitamist soovituse selle kohta, kas vastavalt lõikele 6 kavandatav luba vastab selles lõikes sätestatud tingimustele.

Meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse vähemolulisi sätteid, täiendades seda, ning mis on seotud sellega, kas kavandatava loa tohib anda või peab selle tagasi lükkama, võetakse vastu vastavalt artikli 65 lõikes 6 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele ühe kuu jooksul pärast ameti soovituse saamist. Sellisel juhul teavitab komisjon oma otsusest kõiki liikmesriike, kel on samuti õigus seda meedet rakendada. Kõnealuse meetme suhtes kohaldatakse artikli 15 sätteid.

Artikkel 15

Infovõrk

1. Komisjon, amet ja siseriiklikud lennuametid vahetavad igasugust neile kättesaadavat infot, mis seondub käesoleva määruse ja selle rakenduseeskirjade kohaldamisega. Nimetatud infole on ligipääs tsiviillennundusõnnetuste ja -intsidentide uurimise või analüüsiga tegelevatel üksustel.

2. Olenemata määrusega (EÜ) nr 1049/2001 ette nähtud üldsuse õigusest komisjoni dokumentidele juurde pääseda võtab komisjon artikli 65 lõikes 3 sätestatud korras vastu meetmed käesoleva artikli lõikes 1 nimetatud info omaalgatuslikuks edastamiseks huvitatud isikutele. Meetmed võivad olla üldised või konkreetsetele isikutele suunatud ning nende aluseks on vajadus:

a) anda isikutele ja organisatsioonidele infot, mida nad vajavad lennuohutuse parandamiseks;

b) edastada üksnes infot, mis on kasutajatele tingimata vajalik, et tagada nimetatud info nõuetekohane konfidentsiaalsus.

3. Siseriiklikud lennuametid võtavad vastavalt siseriiklikele õigusaktidele vajalikke meetmeid lõike 1 kohaselt saadud info nõuetekohase konfidentsiaalsuse tagamiseks.

4. Üldsuse teavitamiseks üldisest ohutustasemest avaldab amet igal aastal ohutusaruande. Alates artikli 10 lõikes 5 nimetatud meetmete jõustumisest peab see aruanne sisaldama kogu artikli 10 kohaselt saadud teabe analüüsi. See analüüs peab olema lihtne ja hõlpsasti arusaadav ning näitama, kas ohuriskid on suurenenud. Analüüsis ei avaldata teabe allikat.

▼B

Artikkel 16

Teabeallikate kaitse

1. Kui füüsiline isik on esitanud komisjonile või ametile vabatahtlikult artikli 15 lõikes 1 osutatud teabe, ei avaldata selle teabe allikat. Kui teave on esitatud riiklikule ametile, kaitstakse niisugust teavet riiklike õigusaktide kohaselt.

2. Ilma et see piiraks karistusõiguse sätete kohaldamist, hoiduvad liikmesriigid menetluse alustamisest ettekavatsematute või tahtmatute seaduserikkumiste suhtes, mis on neile teatavaks saanud ainult tänu nendest teatamisele käesoleva määruse ja selle rakenduseeskirjade kohaselt.

See reegel ei kehti raske hooletuse korral.

3. Ilma et see piiraks karistusõiguse sätete kohaldamist ning siseriikliku õiguse ja tavadega määratletud korras tagavad liikmesriigid, et oleks välistatud tööandja eelarvamusega suhtumine nendesse töötajatesse, kes esitavad teavet käesoleva määruse ja selle rakenduseeskirjade kohaldamiseks.

See reegel ei kehti raske hooletuse korral.

4. Käesolevat artiklit kohaldatakse, ilma et see piiraks siseriiklike nõuete kohaldamist, mis käsitlevad õigusasutuste juurdepääsu teabele.

III PEATÜKK

EUROOPA LENNUNDUSOHUTUSAMET

I OSA

Ülesanded

Artikkel 17

Ameti asutamine ja ülesanded

1. Käesoleva määruse rakendamiseks asutatakse Euroopa Lennundusohutusamet.

2. Tsiviillennundusohutuse nõuetekohase funktsioneerimise ja arengu tagamiseks täidab amet järgmisi ülesandeid:

a) täidab kõik ülesanded ning kujundab välja arvamused artikli 1 lõikega 1 hõlmatud valdkondades;

b) abistab komisjoni käesoleva määruse rakendamiseks võetavate meetmete ettevalmistamisel. Kui need meetmed hõlmavad tehnilisi eeskirju ning eelkõige ehituse, konstrueerimise ja kasutamisega seotud norme, ei tohi komisjon ametiga eelnevalt kooskõlastamata nende sisu muuta. Amet osutab komisjonile ka tema ülesannete täitmiseks vajalikku tehnilist, teadus- ja haldusabi;

c) võtab vajalikke meetmeid talle käesoleva määruse või teiste ühenduse õigusaktidega antud volituste piires;

d) teostab oma ülesannete täitmiseks vajalikke kontrolle ja uurimisi;

▼B

e) täidab oma pädevusalas liikmesriikide nimel funktsioone ja ülesandeid, mis on neile pandud kehtivate rahvusvaheliste konventsioonide, eelkõige Chicago konventsiooniga.

Artikkel 18

Ameti meetmed

Vajaduse korral võtab amet järgmisi meetmeid:

a) annab välja komisjonile adresseeritud arvamusi;

b) annab komisjonile soovitusi artikli 14 kohaldamiseks;

▼M2

c) annab välja sertifitseerimistingimusi ja vastuvõetavaid nõuete täitmise menetlusi ning mis tahes juhismaterjali käesoleva määruse ja selle rakenduseeskirjade täitmiseks;

d) teeb artiklite 20, 21, 22, 22a, 22b, 23, 54 ja 55 kohaldamiseks vajalikke otsuseid, sealhulgas teeb oma välja antud sertifikaatide omanikele käesoleva määruse ja selle rakenduseeskirjadega ette nähtud olulistest nõuetest erandeid ettenägematutes kiireloomulistes olukordades või seoses ajaliselt piiratud tegutsemisvajadusega, tingimusel, et sellega ei kahjustata ohutustaset, et erand tehakse kõige rohkem kaheks kuuks, et sellest teavitatakse komisjoni ja et seda ei uuendata;

▼B

e) avaldab aruanded pärast artikli 24 lõike 1 ja artikli 54 kohaste standardimiskontrollide läbiviimist.

Artikkel 19

Arvamused, sertifitseerimistingimused ja juhismaterjal

1. Et aidata komisjonil ette valmistada Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitatavaid ettepanekuid põhiprintsiipide, kohaldatavuse ja oluliste nõuete kohta ning vastu võtta rakenduseeskirju, koostab amet nende projektid. Amet esitab need projektid arvamustena komisjonile.

2. Kooskõlas artikliga 52 ning komisjoni poolt vastu võetud rakenduseeskirjadega töötab amet välja:

▼M2

a) sertifitseerimistingimused ja vastuvõetavad nõuete täitmise menetlused; ning

▼B

b) juhismaterjali

kasutamiseks sertifitseerimismenetluses.

Nimetatud dokumendid peavad kajastama asjaomaste valdkondade tehnika taset ja häid tavasid ning neid tuleb ajakohastada ülemaailmseid õhusõidukite kasutamise kogemusi ning teaduse ja tehnika arengut arvesse võttes.

▼B

Artikkel 20

Lennukõlblikkuse ja keskkonnaohutuse sertifitseerimine

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

a) kehtestab iga toote osas, mille puhul on vaja tüübikinnitustõendit või tüübikinnitustõendi muutmist, tüübisertifitseerimise alused ning teeb need teatavaks. Sertifitseerimise alused hõlmavad kehtivaid lennukõlblikkuseeskirju, sätteid, mille osas on tunnustatud võrdväärset ohutustaset ning eriotstarbelisi üksikasjalikke tehnospetsifikaate, mis on vajalikud juhul, kui konkreetse toote konstruktsiooni eripärad või kasutuskogemus näitavad, et mõni lennukõlblikkuseeskirjade säte ei ole oluliste nõuete täitmise tagamiseks sobilik või piisav;

b) kehtestab iga toote osas, mille puhul on vaja piiratud lennukõlblikkussertifikaati, konkreetsed lennukõlblikkustingimused ning teeb need teatavaks;

c) kehtestab iga osa või seadme osas, millele sertifikaati taotletakse, üksikasjalikud lennukõlblikkustingimused ning teeb need teatavaks;

d) kehtestab iga toote osas, millele on vastavalt artiklile 6 vaja keskkonnasertifikaati, asjakohased keskkonnanõuded ning teeb need teatavaks;

e) teostab ise või riiklike lennuametite või kvalifitseeritud üksuste kaudu toodete, osade ja seadmete sertifitseerimisega seotud uurimisi;

f) annab välja asjakohaseid tüübisertifikaate või seonduvaid muudatusi;

g) annab välja osade ja seadmete sertifikaate;

h) annab välja asjakohaseid keskkonnasertifikaate;

i) muudab, peatab või tühistab asjassepuutuva sertifikaadi, kui tingimused, mille alusel see väljastati, ei ole enam täidetud või kui juriidilisest või füüsilisest isikust sertifikaadiomanik ei täida talle käesoleva määruse või selle rakenduseeskirjadega pandud kohustusi;

j) tagab tema järelevalve all olevate toodete, osade ja seadmetega seotud jätkuva lennukõlblikkuse, sealhulgas viivitamatu reageerimise igale ohutusprobleemile ning asjakohase kohustusliku teabe väljaandmise ja levitamise;

k) kehtestab artikli 5 lõike 4 punkti a järgimiseks lennukõlblikkusstandardid ja korra õhusõidukile, mille lennuks taotletakse lennuluba;

l) väljastab sertifitseerimise eesmärgil ameti kontrolli all lennuload õhusõidukile kokkuleppel liikmesriigiga, kus õhusõiduk on registreeritud või kus seda soovitakse registreerida.

2. Organisatsioonide puhul teeb amet eelkõige järgmist:

a) viib ise või siseriiklike lennuametite või kvalifitseeritud üksuste kaudu läbi sertifitseeritavate organisatsioonide kontrolle ja auditeid;

▼B

b) annab välja ja uuendab sertifikaate:

i) projekteerimisorganisatsioonide või

ii) kui asjaomane liikmesriik seda nõuab, siis liikmesriikide territooriumil asuvate tootjaorganisatsioonide, või

iii) väljaspool liikmesriike asuvate tootja- ja hooldusorganisatsioonide sertifikaate;

c) muudab, peatab või tühistab asjaomase organisatsiooni sertifikaadi, kui tingimused, mille alusel see väljastati, ei ole enam täidetud või kui asjaomane organisatsioon ei täida talle käesoleva määruse või selle rakenduseeskirjadega pandud kohustusi.

Artikkel 21

Pilootide sertifitseerimine

1. Artikli 7 lõikes 1 osutatud personali ja organisatsioonide suhtes täidab amet järgmisi ülesandeid:

a) viib ise või siseriiklike lennuametite või kvalifitseeritud üksuste kaudu läbi sertifitseeritavate organisatsioonide ning vajadusel nende töötajate uurimisi ja auditeid;

b) annab välja ja uuendab väljaspool liikmesriikide territooriumi paiknevate pilootide koolitusega tegelevate organisatsioonide ja lennundusmeditsiinikeskuste ning vajadusel nende töötajate sertifikaate;

c) muudab, piirab, peatab või tunnistab kehtetuks asjaomase sertifikaadi, kui tingimused, mille alusel see väljastati, ei ole enam täidetud, või kui sertifikaati omav juriidiline või füüsiline isik ei täida enam talle käesoleva määruse või selle rakenduseeskirjadega pandud kohustusi.

2. Artikli 7 lõikes 1 osutatud lennutreeningseadmete suhtes täidab amet järgmisi ülesandeid:

a) viib ise või siseriiklike lennuametite või kvalifitseeritud üksuste abil läbi nende seadmete tehnilist kontrolli, mida ta sertifitseerib;

b) annab välja ja uuendab sertifikaate:

i) lennutreeningseadmetele, mida kasutavad ameti poolt sertifitseeritud koolitusorganisatsioonid, või

ii) liikmesriikide territooriumidel asuvatele lennutreeningseadmetele, kui asjaomane liikmesriik seda taotleb;

iii) väljaspool liikmesriigi territooriumi asuvatele lennutreeningseadmetele;

c) muudab, piirab, peatab või tühistab asjaomase sertifikaadi, kui tingimused, mille alusel see väljastati, ei ole enam täidetud või kui sertifikaati omav juriidiline või füüsiline isik ei täida enam talle käesoleva määruse või selle rakenduseeskirjadega pandud kohustusi.

▼B

Artikkel 22

Lennutegevusega tegelevate ettevõtjate sertifitseerimine

1. Amet reageerib viivitamatult igale lennuohutust kahjustavale probleemile, määrates kindlaks parandusmeetmed ning levitades asjakohast teavet, sealhulgas liikmesriikidele.

2. Seoses lennuaja piirangutega:

a) amet väljastab kohaldatavad sertifitseerimisnõuded, et tagada vastavus olulistele nõuetele ja vajaduse korral asjakohastele rakenduseeskirjadele. Algselt sisaldavad rakenduseeskirjad kõiki määruse (EMÜ) nr 3922/91 III lisa Q alajao sisulisi sätteid, võttes arvesse viimaseid teaduse ja tehnika alaseid tõendeid;

b) liikmesriik võib heaks kiita individuaalsed lennuaja spetsifikatsiooniskeemid, mis erinevad punktis a osutatud sertifitseerimisnõuetest. Sellisel juhul teavitab asjaomane liikmesriik ametit, komisjoni ning teisi liikmesriike kavatsusest kiita niisugune individuaalne skeem heaks;

c) pärast teavitamist teostab amet ühe kuu jooksul individuaalse skeemi hindamise, tuginedes teadus- ja meditsiinilisele hinnangule. Asjaomane liikmesriik võib seejärel anda heakskiidu vastavalt teavitusele, välja arvatud juhul, kui amet on nimetatud liikmesriigiga skeemi arutanud ja teinud ettepanekuid selle muutmiseks. Kui liikmesriik muudatustega nõustub, võib ta anda sellekohase heakskiidu;

d) ettenägematutes kiireloomulistes olukordades või seoses ajaliselt piiratud ühekordse tegutsemisvajadusega võib sertifitseerimistingimuste erandeid kohaldada ajutiselt kuni ametilt arvamuse saamiseni;

e) kui liikmesriik ei nõustu ameti poolt individuaalse skeemi osas tehtud järeldustega, edastab ta küsimuse komisjonile, kes otsustab artikli 65 lõikes 3 osutatud korra kohaselt, kas nimetatud skeem vastab käesoleva määruse ohutusnõuetele;

f) nende individuaalsete skeemide sisu, mis on ametile vastuvõetavad, või mille suhtes komisjon on teinud vastavalt punktile e positiivse otsuse, avaldatakse.

▼M2

Artikkel 22a

Lennuliikluse korraldamine ja aeronavigatsiooniteenused

Seoses artikli 4 lõikes 3c osutatud lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenustega täidab amet järgmisi ülesandeid:

a) viib ise või liikmesriikide lennuametite või kvalifitseeritud üksuste kaudu läbi sertifitseeritavate organisatsioonide kontrolle ja auditeid;

b) annab välja ja uuendab selliste organisatsioonide sertifikaate, mis asuvad väljaspool asutamislepingu sätete kohaldamisalasse kuuluvat territooriumi ja vastutavad teenuste osutamise eest asutamislepingu sätete kohaldamisalasse kuuluva territooriumi õhuruumis;

c) annab välja ja uuendab üleeuroopalisi teenuseid osutavate organisatsioonide sertifikaate;

▼M2

d) muudab, peatab või tunnistab kehtetuks asjakohase sertifikaadi, kui selle väljaandmise tingimused ei ole enam täidetud või kui sertifikaadiomanik ei täida talle käesoleva määruse või selle rakenduseeskirjadega pandud kohustusi.

Artikkel 22b

Lennujuhtide sertifitseerimine

Seoses artikli 8c lõikes 1 osutatud isikute ja organisatsioonidega täidab amet järgmisi ülesandeid:

a) viib ise või liikmesriikide lennuametite või kvalifitseeritud üksuste kaudu läbi sertifitseeritavate organisatsioonidega ning vajaduse korral nende personaliga seotud uurimisi ja auditeid;

b) annab välja ja uuendab lennujuhtide selliste koolitusorganisatsioonide ja vajaduse korral nende personali sertifikaate, mis/kes asuvad väljaspool liikmesriikide territooriumi;

c) muudab, peatab või tunnistab kehtetuks asjakohase sertifikaadi, kui tingimused, mille alusel see väljastati, ei ole enam täidetud, või kui sertifikaati omav juriidiline või füüsiline isik ei täida enam talle käesoleva määruse või selle rakenduseeskirjadega pandud kohustusi.

▼B

Artikkel 23

Kolmanda riigi ettevõtjad

1. Artikli 4 lõike 1 punktis d osutatud ärilise lennutegevusega tegelevate ettevõtjate suhtes täidab amet järgmisi ülesandeid:

a) viib ise või siseriiklike lennuametite või kvalifitseeritud üksuste kaudu läbi uurimisi ja auditeid;

b) annab välja ja uuendab artikli 9 lõikes 2 nimetatud lube, välja arvatud juhul, kui liikmesriik täidab nende ettevõtjate suhtes käitajariigi ülesandeid;

c) muudab, piirab, peatab või tunnistab kehtetuks loa, kui tingimused, mille alusel see väljastati, ei ole enam täidetud, või kui asjaomane organisatsioon ei täida enam talle käesoleva määruse või selle rakenduseeskirjadega pandud kohustusi.

2. Artikli 4 lõike 1 punktis d osutatud ettevõtjate suhtes, kes ei ole seotud ärilise lennutegevusega, täidab amet järgmisi ülesandeid:

a) võtab vastu artikli 9 lõikes 3 nimetatud tõendeid ning

b) teostab ise või siseriiklike lennuametite või kvalifitseeritud üksuste abil järelevalvet nende ettevõtjate üle, kellelt ta on saanud tõendid.

3. Annab välja artikli 4 lõike 1 punktis d nimetatud õhusõidukite lube vastavalt artikli 9 lõike 4 punktile a.

▼B

Artikkel 24

Normide kohaldamise järelevalve

1. Amet teostab standardimiskontrolle artikli 1 lõikega 1 hõlmatud valdkondades, et teostada järelevalvet käesoleva määruse ja selle rakenduseeskirjade kohaldamise üle pädevate riiklike asutuste poolt, ning esitab komisjonile aruande.

2. Amet viib läbi ettevõtete uurimisi, et teostada järelevalvet käesoleva määruse ja selle rakenduseeskirjade kohaldamise üle.

3. Amet hindab käesoleva määruse ja selle rakenduseeskirjade kohaldamise mõju, pidades silmas artikliga 2 ette nähtud eesmärke.

4. Ametiga konsulteeritakse ning ta annab komisjonile soovitusi artikli 14 rakendamise kohta.

5. Ameti töömeetodeid lõigetes 1, 3 ja 4 osutatud ülesannete täitmisel reguleeritakse artikli 65 lõikes 2 sätestatud korras, võttes arvesse artiklitega 52 ja 53 ette nähtud põhimõtteid.

Artikkel 25

Trahvid ja karistusmaksed

1. Ilma et see piiraks artiklite 20 ja 55 kohaldamist, võib komisjon ameti taotlusel:

a) käesoleva määruse ja selle rakenduseeskirjade tahtliku või hooletusest tingitud rikkumise korral määrata trahve isikutele ja ettevõtjatele, kellele amet on sertifikaadi välja andnud;

b) määrata isikutele ja ettevõtjatele, kellele amet on sertifikaadi välja andnud, alates otsuses määratud kuupäevast arvestatavaid karistusmakseid, et sundida nimetatud isikuid ja ettevõtjaid käesolevat määrust ja selle rakenduseeskirju täitma.

2. Lõikes 1 osutatud trahvid ja karistusmaksed on hoiatavad ning proportsionaalsed nii juhtumi tõsiduse kui ka asjaomase organisatsiooni tegeliku majandusliku suutlikkuse suhtes ning nende puhul võetakse eelkõige arvesse ohu ulatust. Trahvide suurus ei tohi ületada 4 % sertifikaadi omaniku aastasest sissetulekust või käibest. Karistusmaksete suurus ei tohi ületada 2,5 % sertifikaadi omaniku keskmisest päevasest sissetulekust või käibest.

3. Komisjon võtab artikli 65 lõikes 3 sätestatud korras vastu käesoleva artikli üksikasjalikud rakenduseeskirjad. Eeskirjades sätestatakse eelkõige:

a) üksikasjalikud kriteeriumid trahvi või karistusmakse suuruse määramiseks ning

b) uurimismenetlused, mis on seotud meetmete ja teavitamisega, aga ka töökord otsuste tegemiseks, mille hulka kuuluvad kaitseõiguse sätted, juurdepääs andmetele, seadusjärgsele esindamisele, konfidentsiaalsuse ja ajalised sätted ning trahvide ja karistusmaksete määramine ja kogumine.

▼B

4. Euroopa Ühenduste Kohtul on täielik pädevus läbi vaadata otsused, millega komisjon on määranud trahvid või karistusmaksed. Euroopa Kohus võib määratud trahvi või karistusmakse tühistada, seda vähendada või suurendada.

5. Lõike 1 kohaselt langetatud otsused ei ole oma olemuselt karistusõiguslikud.

Artikkel 26

Uuringud

1. Ilma et see mõjutaks ühenduse õigusaktide kohaldamist, võib amet korraldada ja rahastada uuringuid, kuivõrd need on rangelt seotud tema pädevusalasse kuuluva tegevuse edendamisega.

2. Amet kooskõlastab oma uurimis- ja arendustegevuse komisjoni ja liikmesriikide uurimis- ja arendustegevusega, et tagada poliitika ja meetmete vastastikune kooskõlastatus.

3. Ameti rahastatud uuringute tulemused avaldatakse, kui amet ei klassifitseeri neid konfidentsiaalsetena.

Artikkel 27

Rahvusvahelised suhted

1. Amet abistab komisjoni ja liikmesriike suhetes kolmandate riikidega vastavalt asjakohastele ühenduse õigusaktidele. Eelkõige aitab ta eeskirjade ühtlustamisel ja eeskirjade rahuldavat kohaldamist kinnitavate heakskiitude vastastikusel tunnustamisel.

2. Amet võib käesoleva määrusega hõlmatud küsimustes teha koostööd kolmandate riikide lennuametite ja pädevate rahvusvaheliste organisatsioonidega nendega kokkulepitud töökorra raames ning vastavalt asutamislepingu asjakohastele sätetele. Komisjon peab asjaomase töökorra eelnevalt heaks kiitma.

3. Amet aitab liikmesriikidel kinni pidada nende rahvusvahelistest kohustustest, eelkõige Chicago konventsiooniga ettenähtud kohustustest.

II OSA

Sisemine struktuur

Artikkel 28

Õiguslik seisund, asukoht, kohalikud kontorid

1. Amet on ühenduse asutus. Amet on juriidiline isik.

2. Ametil on igas liikmesriigis kõige laialdasem õigus- ja teovõime, mis vastavalt selle riigi õigusaktidele on juriidilistel isikutel. Eelkõige võib amet omandada ja võõrandada vallas- ja kinnisasju ning olla kohtus menetlusosaliseks.

3. Amet võib asutada kohalikke kontoreid liikmesriikides, kui viimased selleks nõusoleku annavad.

4. Ametit esindab tegevdirektor.

▼B

Artikkel 29

Personal

1. Ameti töötajate suhtes kohaldatakse Euroopa ühenduste ametnike personalieeskirju, Euroopa ühenduste muude teenistujate teenistustingimusi ning Euroopa ühenduste institutsioonide poolt kõnealuste personalieeskirjade ja teenistustingimuste kohaldamiseks ühiselt vastuvõetud eeskirju, ilma et see piiraks käesoleva määruse artikli 39 kohaldamist apellatsiooninõukogu liikmete suhtes.

2. Ilma et see piiraks artikli 42 kohaldamist, kasutab amet oma töötajate suhtes neid volitusi, mis on antud ametisse nimetavale ametiisikule personalieeskirjadega ja teenistustingimustega.

3. Ameti personali hulka kuulub rangelt piiratud arv ametiisikuid, kelle on komisjon või liikmesriigid juhtimisülesannete täitmiseks ametisse määranud või volitanud. Ülejäänud personal koosneb muudest töötajatest, kelle agentuur vastavalt oma vajadustele teenistusse võtab.

Artikkel 30

Privileegid ja immuniteedid

Ameti suhtes kohaldatakse Euroopa ühenduste privileegide ja immuniteetide protokolli, mis on lisatud Euroopa Ühenduse ja Euroopa Aatomienergiaühenduse asutamislepingutele.

Artikkel 31

Vastutus

1. Ameti lepingujärgset vastutust reguleerib vastava lepingu suhtes kohaldatav õigus.

2. Otsuste tegemine vastavalt ameti sõlmitud lepingus sisalduda võivale vahekohtuklauslile kuulub Euroopa Ühenduste Kohtu pädevusse.

3. Lepinguvälise vastutuse korral hüvitab amet kõik oma teenistuste või oma teenistujate poolt ametiülesannete täitmisel tekitatud kahjud vastavalt liikmesriikide õigusaktide ühistele üldprintsiipidele.

4. Lõikes 3 osutatud kahju hüvitamisega seotud vaidluste lahendamine kuulub Euroopa Ühenduste Kohtu pädevusse.

5. Teenistujate isiklikku vastutust ameti ees reguleerivad personalieeskirjad või teenistujate suhtes kohaldatavad teenistustingimuste sätted.

▼B

Artikkel 32

Dokumentide avaldamine

1. Ilma et see mõjutaks asutamislepingu artikli 290 alusel vastu võetud otsuseid, avaldatakse kõikides ühenduse ametlikes keeltes järgmised dokumendid:

a) artikli 15 lõikes 4 nimetatud ohutusaruanne;

b) komisjonile artikli 19 lõike 1 alusel esitatud arvamused;

c) iga-aastane üldaruanne ja töökava, millele on viidatud vastavalt artikli 33 lõike 2 punktides b ja c.

2. Ameti toimimiseks vajalikke tõlketeenuseid osutab Euroopa Liidu asutuste tõlkekeskus.

Artikkel 33

Haldusnõukogu volitused

1. Ametil on haldusnõukogu.

2. Haldusnõukogu:

a) nimetab tegevdirektori ja tegevdirektori ettepaneku alusel direktorid vastavalt artiklile 39;

b) võtab vastu ameti üldise aastaaruande ja edastab selle hiljemalt 15. juuniks Euroopa Parlamendile, nõukogule, komisjonile, kontrollikojale ja liikmesriikidele; edastab ameti nimel igal aastal Euroopa Parlamendile ja nõukogule (edaspidi „eelarvepädevad institutsioonid”) hindamismenetluste tulemuse seisukohast mis tahes olulise teabe, eelkõige teabe, mis on seotud ameti ülesannete muutumisest tulenevate mõjude või tagajärgedega;

c) võtab pärast komisjonilt arvamuse saamist iga aasta ►M2 30. novembriks ◄ vastu ameti järgmise aasta töökava ning saadab selle Euroopa Parlamendile, nõukogule, komisjonile ja liikmesriikidele; töökava võetakse vastu olenemata ühenduse iga-aastasest eelarvemenetlusest ning ühenduse õigusloomekavast asjassepuutuvates lennundusohutuse valdkondades; komisjoni arvamus lisatakse töökavale;

d) võtab kokkuleppel komisjoniga vastu sertifitseerimisülesannete andmise juhised siseriiklikele lennuametitele ja kvalifitseeritud üksustele;

e) kehtestab korra, mille alusel tegevdirektor teeb artiklites 52 ja 53 nimetatud otsuseid;

f) täidab ameti eelarvega seotud ülesandeid vastavalt artiklitele 59, 60 ja 63;

g) nimetab apellatsiooninõukogu liikmed vastavalt artiklile 41;

h) teostab distsiplinaarvõimu tegevdirektori üle ja kokkuleppel tegevdirektoriga direktorite üle;

i) esitab oma arvamuse artikli 64 lõikes 1 osutatud meetmetega seotud lõivude ja tasude kohta;

▼B

j) kehtestab oma töökorra;

k) otsustab ameti keelekorralduse üle;

l) täiendab vajaduse korral artikli 32 lõikes 1 osutatud dokumentide nimekirja;

m) kehtestab ameti organisatsioonilise struktuuri ning võtab vastu ameti personalipoliitika.

3. Haldusnõukogu võib nõustada tegevdirektorit kõikides rangelt lennuohutuse strateegilise arenguga, kaasa arvatud artiklis 26 määratletud uuringutega seotud küsimustes.

4. Haldusnõukogu loob huvitatud isikutest koosneva nõuandeorgani, kellega ta konsulteerib enne otsuste tegemist lõike 2 punktides c, e, f ja i nimetatud valdkondades. Haldusnõukogu võib otsustada nõuandeorganiga konsulteerida ka lõigetes 2 ja 3 nimetatud küsimustes. Nõuandeorgani arvamus ei ole haldusnõukogu jaoks siduv.

5. Haldusnõukogu võib moodustada töörühmi talle pandud kohustuste, sealhulgas oma otsuste ettevalmistamise ning nende rakendamise järelevalve täitmiseks.

Artikkel 34

Haldusnõukogu koosseis

1. Haldusnõukogusse kuulub üks esindaja igast liikmesriigist ja üks komisjoni esindaja. Liikmed valitakse tsiviillennunduse alal omandatud tunnustatud kogemuste ja alaga seotuse, juhivõimete ja asjatundlikkuse alusel, mida kasutatakse käesoleva määruse eesmärkide edendamiseks. Euroopa Parlamendi pädevale komisjonile edastatakse täielik asjakohane teave.

Iga liikmesriik nimetab haldusnõukogu liikme ning asendaja, kes esindab liiget tema puudumise korral. Ka komisjon nimetab oma esindaja ja tema asendaja. Ametiaeg on viis aastat. Ametiaega võib pikendada.

2. Vajadusel kehtestatakse kolmandate Euroopa riikide esindajate osalemise kord ja tingimused artikliga 66 ettenähtud korras.

3. Artikli 33 lõikes 4 osutatud nõuandeorgan nimetab neli oma liiget, kes osalevad haldusnõukogus vaatlejatena. Nad esindavad võimalikult laialdaselt nimetatud nõuandvas organis esindatud erinevaid vaateid. Nende ametiaeg on kolmkümmend kuud; sama isiku võib ametiaja lõppemisel ühe korra ametisse tagasi nimetada.

Artikkel 35

Haldusnõukogu esimees

1. Haldusnõukogu liikmed valivad enda hulgast esimehe ja aseesimehe. Aseesimees asendab esimeest *ex officio* juhul, kui esimehel ei ole võimalik oma kohustusi täita.

▼B

2. Esimehe ja aseesimehe ametiaeg lõpeb koos liikmelisuse lõppemisega haldusnõukogus. Kui eelmainitust ei tulene teisiti, on esimehe ja aseesimehe ametiaeg kolm aastat. Sama isiku võib ametiaja lõppemisel ühe korra ametisse tagasi nimetada.

Artikkel 36

Koosolekud

1. Haldusnõukogu koosolekud kutsub kokku esimees.

2. Ameti tegevdirektor osaleb aruteludes.

3. Haldusnõukogu tuleb korralisteks koosolekuteks kokku vähemalt kaks korda aastas. Lisaks tuleb ta kokku esimehe kutsel või vähemalt ühe kolmandiku liikmete taotlusel.

4. Haldusnõukogu võib koosolekutele vaatlejaks kutsuda iga isiku, kelle arvamusel võib olla tähtsust.

5. Haldusnõukogu liikmed võivad kasutada nõustajate või ekspertide abi, kui nende töökorra sätetest ei tulene teisiti.

6. Amet tagab haldusnõukogule sekretariaaditeenused.

Artikkel 37

Hääletamine

1. Ilma et see piiraks artikli 39 lõike 1 kohaldamist, võetakse haldusnõukogu otsused vastu selle liikmete kahekolmandikulise häälteenamusega. Haldusnõukogu liikme taotlusel võetakse artikli 33 lõike 2 punktis k nimetatud otsus vastu ühehäälselt.

2. Igal artikli 34 lõike 1 kohaselt nimetatud liikmel on üks hääl. Liikme puudumise korral võib tema asendaja kasutada tema hääleõigust. Vaatlejad ja ameti tegevdirektor ei hääleta.

3. Töökorraga kehtestatakse üksikasjalikum hääletamiskord, eelkõige tingimused, mille korral üks liige võib tegutseda teise liikme nimel ning vajaduse korral nõuded kvoorumi kohta.

Artikkel 38

Tegevdirektori ülesanded ja volitused

1. Ametit juhib tegevdirektor, kes on oma kohustuste täitmisel täiesti sõltumatu. Olenemata komisjoni ja haldusnõukogu vastavast pädevusest ei taotle tegevdirektor juhiseid riiklikelt ega muudelt organitelt ning ei allu sellistele juhistele.

2. Euroopa Parlament või nõukogu võivad kutsuda tegevdirektori oma ülesannete täitmisest aru andma.

▼B

3. Tegevdirektori ülesanded ja volitused on järgmised:

a) ameti meetmete heakskiitmine, nagu need on määratletud artiklis 18, käesoleva määruse, selle rakenduseeskirjade ja kehtivate õigusaktidega kehtestatud piirides;

b) artiklites 54 ja 55 sätestatud kontrollide ja uurimistega seotud otsuste tegemine;

c) sertifitseerimisülesannete määramine siseriiklikele lennuametitele või kvalifitseeritud üksustele kooskõlas haldusnõukogu kehtestatud juhistega;

d) mis tahes artikli 27 kohased rahvusvahelised ülesanded ja tehniline koostöö kolmandate riikidega;

e) kõikide vajalike sammude astumine, sealhulgas sisemiste halduseeskirjade vastuvõtmine ja teadete avaldamine, et tagada ameti toimimine kooskõlas käesoleva määruse sätetega;

f) üldaruande projekti ettevalmistamine igal aastal ning selle esitamine haldusnõukogule;

g) artikli 29 lõikes 2 sätestatud volituste teostamine ameti personali suhtes;

h) artikli 59 kohase ameti tulude ja kulude kalkulatsiooni koostamine ning vastutamine eelarve täitmise eest kooskõlas artikliga 60;

i) oma volituste delegeerimine teistele ameti töötajatele, kui artikli 65 lõike 2 alusel vastuvõetavatest sätetest ei tulene teisiti;

j) haldusnõukogu nõusolekul otsuse tegemine kohalike kontorite asutamise kohta liikmesriikides, nagu on ette nähtud artikli 28 lõikega 3;

k) aasta töökava ettevalmistamine ja rakendamine;

l) komisjoni abistamine tema taotlusel.

Artikkel 39

Kõrgemate ametnike ametisse nimetamine

1. Tegevdirektori nimetab haldusnõukogu komisjoni ettepanekul, lähtuvalt teenetest ning dokumenteeritud pädevusest ja kogemustest tsiviillennunduse alal. Tegevdirektori nimetab ning vabastab ametist komisjoni ettepanekul haldusnõukogu. Haldusnõukogu teeb otsused oma liikmete kolmeneljandikulise häälteenamusega. Enne haldusnõukogu poolt valitud kandidaadi ametisse nimetamist võib teda paluda esineda Euroopa Parlamendi pädeva komisjoni või pädevate komisjonide ees ning vastata selle või nende liikmete küsimustele.

2. Tegevdirektorit võib abistada üks või mitu direktorit. Kui tegevdirektor puudub või ei saa oma kohustusi täita, asub tema kohale üks direktoritest.

3. Ameti direktorid nimetab haldusnõukogu tegevdirektori ettepanekul, lähtuvalt ametialasest pädevusest tsiviillennunduse alal. Direktorid nimetab ning vabastab ametist tegevdirektori ettepanekul haldusnõukogu.

4. Tegevdirektori ja direktorite ametiaeg on viis aastat. Direktorite ametiaega võib pikendada ja tegevdirektori ametiaega võib pikendada vaid üks kord.

▼B

Artikkel 40

Apellatsiooninõukogude volitused

1. Ameti juurde luuakse üks või mitu apellatsiooninõukogu.

2. Apellatsiooninõukogu(de) pädevusse kuulub artiklis 44 nimetatud otsuste peale esitatud kaebuste arutamine.

3. Apellatsiooninõukogu(d) kutsutakse kokku vastavalt vajadusele. Komisjon määrab artikli 65 lõikes 3 osutatud korras kindlaks apellatsiooninõukogude arvu ja tööjaotuse.

Artikkel 41

Apellatsiooninõukogude koosseis

1. Apellatsiooninõukogusse kuulub esimees ja kaks liiget.

2. Esimehel ja teistel liikmetel on asendajad, kes neid puudumise korral esindavad.

3. Esimees, kaks liiget ja nende vastavad asendajad nimetab haldusnõukogu komisjoni esitatud kvalifitseeritud kandidaatide nimekirjast.

4. Kui apellatsiooninõukogu leiab, et menetletava kaebuse puhul on see vajalik, võib ta valida asjaomase juhtumi menetluseks lõikes 3 osutatud nimekirjast kaks täiendavat liiget.

5. Komisjon määrab artikli 65 lõikes 3 osutatud korras kindlaks apellatsiooninõukogu liikmetelt nõutava kvalifikatsiooni, üksikute liikmete volitused otsuse ettevalmistamise etapil ja hääletamistingimused.

Artikkel 42

Apellatsiooninõukogude liikmed

1. Apellatsiooninõukogu liikmete, sealhulgas esimehe ja nende asendajate ametiaeg on viis aastat. Neid võib ametisse tagasi nimetada.

2. Apellatsiooninõukogu liikmed on sõltumatud. Otsuste tegemisel ei ole nad seotud mingite suunistega.

3. Apellatsiooninõukogu liikmed ei tohi ametis täita muid teenistuskohustusi. Apellatsiooninõukogu liikmed võivad töötada osalise tööajaga.

4. Apellatsiooninõukogu liikmeid ei või nende ametiaja jooksul ametist tagasi kutsuda ega kvalifitseeritud kandidaatide nimekirjast kustutada, välja arvatud juhul, kui selleks on tõsised põhjused ja komisjon teeb pärast haldusnõukogu arvamuse saamist vastava otsuse.

▼B

Artikkel 43

Väljaarvamine ja taandamine

1. Apellatsiooninõukogu liikmed ei või osaleda kaebuse menetlemises, kui neil on sellega seotud isiklikud huvid või kui nad on olnud varem menetluse ühe poole esindajad või kui nad on osalenud edasikaevatud otsuse tegemises.

2. Kui apellatsiooninõukogu liige leiab ühel lõikes 1 loetletud põhjusel või mis tahes muul põhjusel, et ta ei peaks osalema kaebuse menetlemises, teatab ta sellest apellatsiooninõukogule.

3. Kaebemenetluse iga osaline võib taotleda apellatsiooninõukogu liikme taandamist ühel lõikes 1 nimetatud põhjusel või juhul, kui liiget kahtlustatakse erapoolikuses. Sellist taandamise taotlust ei võeta vastu, kui kaebuse menetluse osaline on juba alustanud menetlust, olles teadlik taandamistaotluse põhjusest. Taandamistaotluse aluseks ei või olla liikme kodakondsus.

4. Apellatsiooninõukogud teevad otsuse lõigetes 2 ja 3 nimetatud juhtudel võetavate meetmete kohta ilma asjaomase liikme osavõtuta. Kõnealuse otsuse tegemisel asendab asjassepuutuvat liiget apellatsiooninõukogus tema asendaja.

Artikkel 44

Otsused, mille võib edasi kaevata

▼M2

1. Kaebuse võib esitada ameti poolt artiklite 20, 21, 22, 22a, 22b, 23, 55 või 64 alusel tehtud otsuste peale.

▼B

2. Lõike 1 kohaselt esitatud kaebus ei peata otsuse täitmist. Amet võib kaebuse objektiks oleva otsuse täitmise siiski peatada, kui ta leiab, et olukord seda nõuab.

3. Otsuse peale, millega ei lõpetata menetlust mõne osalise puhul, võidakse esitada kaebus üksnes seoses kaebusega lõpliku otsuse peale, välja arvatud juhul, kui selle otsusega nähakse ette eraldi kaebus.

Artikkel 45

Isikud, kellel on kaebeõigus

Iga füüsiline või juriidiline isik võib esitada kaebuse temale adresseeritud otsuse peale või sellise otsuse peale, mis teda vormiliselt teisele isikule adresseeritud otsusena siiski otseselt ja isiklikult puudutab. Menetlusosalised võivad olla kaebemenetluse osalisteks.

▼B

Artikkel 46

Tähtaeg ja vorm

Kaebus ning selle põhjendus tuleb esitada kirjalikult kahe kuu jooksul meetme teatavaks tegemisest asjaomasele isikule või, kui seda ei ole tehtud, kahe kuu jooksul alates päevast, mil ta sellest teada sai.

Artikkel 47

Esialgne läbivaatamine

1. Kui tegevdirektor leiab kaebuse olevat vastuvõetava ja põhjendatud, parandab ta oma otsust. Eespool toodut ei kohaldata, kui teine kaebuse menetluse osaline esitab kaebuse esitajale vastuväiteid.

2. Kui otsust ei ole parandatud ühe kuu jooksul alates kaebuse põhjenduse esitamisest, otsustab amet viivitamata, kas peatada otsuse kohaldamine vastavalt artikli 44 lõike 2 teisele lausele, ning annab kaebuse edasiseks lahendamiseks apellatsiooninõukogule.

Artikkel 48

Kaebuse läbivaatamine

1. Kui kaebus on vastuvõetav, vaatab apellatsiooninõukogu kaebuse läbi, et kindlaks teha, kas see on hästi põhjendatud.

2. Lõike 1 kohasel kaebuse läbivaatamisel tegutseb apellatsiooninõukogu kiiresti. Ta kutsub nii sageli kui vajalik kaebuse menetlusosalisi esitama kindlaksmääratud aja jooksul märkusi nõukogu enda poolt saadetud teadete või kaebuse menetluse teiste osaliste avalduste kohta. Kaebuse menetluse osalistel on õigus anda suulisi seletusi.

Artikkel 49

Kaebust käsitlev otsus

Apellatsiooninõukogu võib kasutada ameti pädevusse kuuluvaid mis tahes volitusi või anda juhtumi edasiseks lahendamiseks üle ameti pädevale organile. Apellatsiooninõukogu arvamus ei ole viimase jaoks siduv.

Artikkel 50

Euroopa Kohtusse kaebamine

1. Ameti tegevusetuse ja ameti poolt tema tegevuse käigus tekitatud kahju korral võib esitada kaebuse Euroopa Ühenduste Kohtusse, et ameti aktid, mis on kolmandatele osalistele õiguslikult siduvad, tühiseks tunnistada.

▼M2

2. Kaebusi artiklite 20, 21, 22, 22a, 22b, 23, 55 või 64 alusel tehtud ameti otsuste tühiseks tunnistamiseks võib Euroopa Ühenduste Kohtusse esitada alles pärast seda, kui kõik ametisisesed kaebemenetlused on ammendatud.

▼B

3. Amet peab võtma kõik vajalikud meetmed Euroopa Ühenduste Kohtu otsuse täitmiseks.

Artikkel 51

Otsene kaebus

Liikmesriigid ja ühenduse asutused võivad ameti otsuste peale Euroopa Ühenduse Kohtule esitada otsese kaebuse.

III JAGU

Töömeetodid

Artikkel 52

Arvamuste, sertifitseerimisnõuete ja juhismaterjali väljatöötamise reeglid

1. ►M2 Võimalikult kiiresti pärast käesoleva määruse jõustumist kehtestab haldusnõukogu artikli 18 punktides a ja c osutatud arvamuste, sertifitseerimistingimuste, nõuete täitmise vastuvõetavate menetluste ja juhismaterjali väljaandmise läbipaistvad menetlused. ◄

Need reeglid:

a) rajanevad liikmesriikide lennuametitele kättesaadavatel teadmistel;

b) hõlmavad vajaduse korral huvitatud isikute asjaomaseid eksperte;

c) tagavad, et amet avaldab dokumente ning konsulteerib tihedalt huvitatud isikutega vastavalt ajakavale ja reeglitele, mis sisaldavad ameti kohustust anda konsulteerimisprotsessis kirjalik vastus.

▼M2

2. Kui amet töötab artikli 19 kohaselt välja liikmesriikides kohaldatavad arvamused, sertifitseerimistingimused, vastuvõetavad nõuete täitmise menetlused ja juhismaterjalid, näeb ta ette liikmesriikidega konsulteerimise menetluse. Selleks võib ta luua töörühma, millesse iga liikmesriik võib määrata ühe eksperdi.

▼B

3. Artikli 18 punktides a ja c nimetatud meetmed ja käesoleva artikli lõike 1 alusel ette nähtud reeglid avaldatakse ameti ametlikus väljaandes.

4. Ette nähakse erireeglid, mis reguleerivad ameti poolt ohutusküsimusele reageerimiseks võetavaid viivitamatuid meetmeid ning huvitatud isikute teavitamist meetmetest, mida nemad peavad võtma.

Artikkel 53

Otsuste vastuvõtmise reeglid

1. Haldusnõukogu näeb ette selged ja arusaadavad reeglid artikli 18 punktis d sätestatud üksikotsuste vastuvõtmiseks.

▼B

Need reeglid:

a) tagavad, et ära kuulatakse füüsiline või juriidiline isik, kellele otsus on adresseeritud, ning kõik teised pooled, keda see otseselt või isiklikult puudutab;

b) sisaldavad sätet, mille kohaselt otsus tuleb füüsilisele või juriidilisele isikule teatavaks teha ning avaldada;

c) sisaldavad sätet, mille kohaselt füüsilist või juriidilist isikut, kellele otsus on adresseeritud, ja kõiki teisi menetlusosalisi teavitatakse nimetatud isikule käesoleva määrusega ette nähtud õiguskaitsevahenditest;

d) tagavad, et otsus sisaldab põhjendust.

2. Haldusnõukogu näeb ette reeglid otsuste teatavaks tegemise täpsemate tingimuste kohta, võttes nõuetekohaselt arvesse kaebemenetlust.

3. Ette nähakse erireeglid, mis reguleerivad ameti poolt ohutusküsimusele reageerimiseks võetavaid viivitamatuid meetmeid ning huvitatud isikute teavitamist meetmetest, mida nemad peavad võtma.

Artikkel 54

Liikmesriikide kontrollimine

1. Ilma et see mõjutaks asutamislepinguga komisjonile antud täidesaatvaid volitusi, abistab amet komisjoni käesoleva määruse ja selle rakenduseeskirjade kohaldamise järelevalves, korraldades liikmesriikide pädevate asutuste standardimiskontrolle, mis on sätestatud artikli 24 lõikes 1. Käesoleva määruse alusel volitatud ametiisikutel ning riiklike ametiasutuste poolt niisugustele kontrollimistele osalema lähetatud ametiisikutel on seega ja vastavalt asjaomase liikmesriigi õigusnormidele õigus:

a) kontrollida asjassepuutuvaid dokumente, andmeid, reegleid ja kõiki muid käesoleva määruse kohase lennuohutuse taseme saavutamisega seotud materjale;

b) teha nendest dokumentidest, andmetest, menetlustest ja muudest materjalidest koopiaid või väljavõtteid;

c) küsida kohapeal suulisi selgitusi;

d) siseneda kõikidesse vajalikesse ruumidesse ja transpordivahenditesse ning kõikidele vajalikele territooriumidele.

2. Lõikes 1 osutatud kontrollimisteks volitatud ameti töötajad täidavad oma kohustusi, esitades kirjaliku volituse, milles on nimetatud kontrolli sisu, eesmärk ja alguskuupäev. Amet teavitab asjaomast liikmesriiki kohapealsest kontrollimisest õigeaegselt ning esitab volitatud ametnike isikuandmed.

3. Asjassepuutuvad liikmesriigid alluvad nimetatud kontrollimistele ning tagavad, et sellele alluksid ka asjaomased asutused või isikud.

4. Kui käesoleva artikli kohaselt läbi viidud kontroll hõlmab ettevõtja või ettevõtjate ühenduse kontrollimist, kohaldatakse artikli 55 sätteid. Kui ettevõtja nimetatud kontrollimisega ei nõustu, peab asjaomane liikmesriik osutama ameti poolt volitatud ametnikele kontrolli läbi viimiseks vajalikku abi.

▼B

5. Käesoleva artikli kohaldamisel koostatud aruanded avaldatakse selle liikmesriigi ametlikus keeles või ametlikes keeltes, kus kontrollimine aset leidis.

Artikkel 55

Ettevõtjate uurimine

1. ►M2 Amet võib ise teostada või volitada siseriiklikke lennuameteid või kvalifitseeritud üksusi teostama kõiki vajalikke ettevõtjatega seotud uurimisi kooskõlas artiklitega 7, 20, 21, 22, 22a, 22b, 23 ning artikli 24 lõikega 2. ◄ Nimetatud uuringud viiakse läbi kooskõlas selle liikmesriigi õigusnormidega, kus uurimine tuleb läbi viia. Selleks on käesoleva määruse alusel volitatud isikutel õigus:

a) kontrollida asjassepuutuvaid dokumente, andmeid, menetlusi ja kõiki muid ameti ülesannete täitmisega seonduvaid materjale;

b) teha nendest dokumentidest, andmetest, menetlustest ja muudest materjalidest koopiaid või väljavõtteid;

c) küsida kohapeal suulisi selgitusi;

d) siseneda ettevõtte kõikidesse asjassepuutuvatesse ruumidesse, territooriumidele ja transpordivahenditesse;

e) teostada koostöös liikmesriikidega õhusõidukite kontrolli.

2. Lõikes 1 osutatud uurimiseks volitatud ameti töötajad täidavad oma kohustusi, esitades kirjaliku volituse, milles on nimetatud kontrollimiste sisu ja eesmärk.

3. Aegsasti enne uurimist teeb amet liikmesriigile, kelle territooriumil kavatsetakse uurimist läbi viia, teatavaks uurimise toimumise ning volitatud isikud. Asjaomase liikmesriigi ametiisikud osutavad volitatud isikutele taotluse korral abi nende ülesannete täitmiseks.

Artikkel 56

Iga-aastane töökava

Iga-aastase töökava eesmärk on kaasa aidata Euroopa lennuohutuse järjepidevale parandamisele ning see peab olema kooskõlas käesolevas määruses esitatud ameti eesmärkide, volituste ja ülesannetega. Selles näidatakse selgelt, millised ameti volitused ja ülesanded on lisatud või tühistatud ning milliseid on muudetud võrreldes eelmise aastaga.

Iga-aastase töökava esitamine peab põhinema komisjoni poolt tegevuspõhise juhtimise osana kasutataval metoodikal.

Artikkel 57

Üldine aastaaruanne

Üldises aastaaruandes kirjeldatakse, kuidas amet on täitnud oma aasta töökava. Selles näidatakse selgelt, millised ameti volitused ja ülesanded on lisatud või tühistatud ning milliseid on muudetud võrreldes eelmise aastaga.

▼B

Aruandes esitatakse ülevaade ameti tegevusest ja antakse sellele hinnang, lähtudes ettenähtud tulemuste täitmisest ja ajalise teostuse, tegevusega seotud riskide, vahendite kasutamise ja ameti üldise tegevuse tulemuslikkusest.

Artikkel 58

Läbipaistvus ja teabevahetus

1. Ameti valduses olevate dokumentide suhtes kehtib määrus (EÜ) nr 1049/2001.

2. Amet võib ameti tegevusvaldkondade küsimustes omal algatusel teavet edastada. Eelkõige tagab ta, et lisaks artikli 52 lõikes 3 nimetatud väljaandele antaks üldsusele ja kõikidele huvitatud isikutele kiiresti objektiivset, usaldusväärset ja hõlpsasti arusaadavat teavet ameti tegevuse kohta.

3. Igal füüsilisel või juriidilisel isikul on õigus ise kirjalikult ameti poole pöörduda ükskõik millises asutamislepingu artiklis 314 nimetatud keeles. Tal on õigus saada vastus samas keeles.

4. Käesoleva määruse kohaselt ameti poolt kogutud teavet käsitletakse isikuandmete kaitse seisukohast vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. detsembri 2000. aasta määrusele (EÜ) nr 45/2001 üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ühenduse institutsioonides ja asutustes ning selliste andmete vaba liikumise kohta ([1]).

IV JAGU

Finantsnõuded

Artikkel 59

Eelarve

1. Ameti tulud on:

a) ühenduse osamaks;

b) kõikide Euroopa kolmandate riikide osamaks, kellega ühendus on sõlminud artiklis 66 nimetatud lepingud;

c) ameti poolt väljaantavate sertifikaatide ja tunnustuste taotlejate ja omanike tasutavad lõivud;

d) tasud väljaannete, koolituse ja ameti poolt osutatavate muude teenuste eest ning

e) mis tahes vabatahtlik rahaline toetus liikmesriikidelt, kolmandatelt riikidelt või muudelt asutustelt, eeldusel et selline toetus ei ohusta ameti sõltumatust ja erapooletust.

2. Agentuuri kuludeks on personali-, haldus-, infrastruktuuri- ja tegevuskulud.

3. Tulud ja kulud peavad olema tasakaalus.

4. Regulatiivse eelarve ning sertifitseerimistegevuse eest määratavaid ja kogutavaid lõive käsitletakse ameti eelarves eraldi.

([1]) EÜT L 8, 12.1.2001, lk 1.

▼B

5. Juhatus koostab igal aastal tulude ja kulude kalkulatsiooni eelnõu põhjal ameti järgmise eelarveaasta tulude ja kulude kalkulatsiooni.

6. Haldusnõukogu edastab lõikes 4 osutatud kalkulatsiooni, mis sisaldab ametikohtade loetelu projekti ja esialgset tööprogrammi, hiljemalt 31. märtsiks komisjonile ja riikidele, kellega ühendus on artiklis 66 osutatud kokkulepped sõlminud.

7. Komisjon edastab tulude ja kulude kalkulatsiooni aruande eelarvepädevatele institutsioonidele koos Euroopa Liidu üldeelarve esialgse projektiga.

8. Kalkulatsiooni põhjal kannab komisjon Euroopa Liidu üldeelarve esialgsesse projekti arvestuslikud summad, mida ta ametikohtade loendi ja üldeelarvest eraldatava toetussumma jaoks vajalikuks peab, ja esitab üldeelarve vastavalt asutamislepingu artiklile 272 eelarvepädevale institutsioonile.

9. Eelarvepädevad asutused kiidavad heaks ameti subsiidiumiks kasutatavad assigneeringud. Eelarvepädevad asutused kinnitavad ameti ametikohtade loetelu.

10. Ameti eelarve kinnitab haldusnõukogu. See muutub lõplikuks pärast Euroopa Liidu üldeelarve lõplikku vastuvõtmist. Vajaduse korral tehakse ameti eelarves vastavaid kohandusi.

11. Haldusnõukogu teatab võimalikult kiiresti eelarvepädevatele asutustele oma kavatsusest rakendada projekte, millel võib olla oluline rahaline mõju tema eelarve rahastamisele, eriti kõiki kinnisvaraga seotud projekte, nagu hoonete rentimine või ost. Ta teatab sellest komisjonile.

Kui eelarvepädev asutus on teatanud oma kavatsusest esitada arvamus, esitab ta oma arvamuse haldusnõukogule kuue nädala jooksul pärast projektist teatamise kuupäeva.

Artikkel 60

Eelarve täitmine ja kontroll

1. Tegevdirektor vastutab ameti eelarve täitmise eest.

2. Ameti peaarvepidaja edastab esialgsed raamatupidamisaruanded hiljemalt järgneva eelarveaasta 1. märtsil esialgse raamatupidamisaruande komisjoni peaarvepidajale koos vastava eelarveaasta eelarvehalduse ja finantsjuhtimise aruandega. Komisjoni peaarvepidaja ühendab institutsioonide ja detsentraliseeritud organite esialgsed raamatupidamisarvestused kooskõlas nõukogu 25. juuni 2002. aasta määruse (EÜ, Euratom) nr 1605/2002 (mis käsitleb Euroopa ühenduste üldeelarve suhtes kohaldatavat finantsmäärust) [1] artikliga 128.

[1] EÜT L 248, 16.9.2002, lk 1. Määrust on muudetud määrusega (EÜ) nr 1525/2007 (ELT L 343, 27.12.2007, lk 9).

▼B

3. Ameti peaarvepidaja edastab esialgsed raamatupidamisaruanded hiljemalt järgneva eelarveaasta 31. märtsil esialgse raamatupidamisaruande komisjoni peaarvepidajale koos vastava eelarveaasta eelarvehalduse ja finantsjuhtimise aruandega. Eelarveaasta eelarvehalduse ja finantsjuhtimise aruanne edastatakse ka Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

4. Olles kätte saanud kontrollikoja märkused ameti esialgse raamatupidamisaruande kohta, mis on esitatud määruse (EÜ, Euratom) nr 1605/2002 artikli 129 alusel, koostab tegevdirektor omal vastutusel ameti lõpliku raamatupidamisaruande ja esitab selle juhatusele arvamuse andmiseks.

5. Haldusnõukogu esitab oma arvamuse ameti raamatupidamise lõpparuande kohta.

6. Tegevdirektor edastab hiljemalt igale eelarveaastale järgnevaks 1. juuliks lõpliku raamatupidamisaruande ja haldusnõukogu arvamuse Euroopa Parlamendile, nõukogule, komisjonile ja kontrollikojale.

7. Lõpparuanded avaldatakse.

8. Tegevdirektor saadab kontrollikojale vastuse kontrollikoja märkuste kohta hiljemalt 30. septembriks. Tegevdirektor saadab selle vastuse ka haldusnõukogule.

9. Tegevdirektor esitab taotluse korral Euroopa Parlamendile määruse (EÜ, Euratom) nr 1605/2002 artikli 146 lõike 3 kohaselt kogu teabe, mida on vaja kõnealust eelarveaastat käsitleva eelarve täitmise aruande kinnitamismenetluse tõrgeteta rakendamiseks.

10. Kvalifitseeritud häälteenamusega otsustava nõukogu soovituse põhjal annab Euroopa Parlament kinnituse tegevdirektori tegevusele aasta N eelarve täitmise kohta enne aasta N + 2 30. aprilli.

Artikkel 61

Pettusevastane võitlus

1. Pettuste, korruptsiooni ja muude õigusvastaste tegude vastu võitlemiseks kohaldatakse piiranguteta Euroopa Pettustevastase Ameti (OLAF) juurdlusi käsitleva Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. mai 1999. aasta määruse (EÜ) nr 1073/1999 ([1]) sätteid.

2. Amet ühineb Euroopa Parlamendi, Euroopa Liidu Nõukogu ja Euroopa Ühenduste Komisjoni vahelise 25. mai 1999. aasta kokkuleppega Euroopa Pettusevastase Ameti (OLAF) sisejuurdluste kohta ([2]) ja väljastab viivitamata kõigile tema töötajatele kohaldatavad asjakohased sätted.

3. Rahastamist käsitlevates otsustes ning nendest tulenevates rakenduslepingutes ja dokumentides sätestatakse selgesõnaliselt, et kontrollikoda ja OLAF võivad vajadusel kontrollida agentuuri rahastamisest kasusaajaid ning raha jaotamise eest vastutavaid esindajaid kohapeal.

([1]) EÜT L 136, 31.5.1999, lk 1.
([2]) EÜT L 136, 31.5.1999, lk 15.

▼B

Artikkel 62

Hindamine

1. Kolme aasta jooksul alates ameti tegevuse algusest ning edaspidi iga viie aasta järel laseb haldusnõukogu koostada sõltumatu välise hinnangu käesoleva määruse rakendamise kohta.

2. Hinnangus uuritakse, kui tõhusalt amet oma ülesannet täidab. Selles hinnatakse ka käesoleva määruse, ameti ning selle töö mõju tsiviillennundusohutuse kõrge taseme saavutamisel. Hinnangu andmisel võetakse arvesse huvirühmade seisukohti nii Euroopa kui ka riigi tasandil.

3. Haldusnõukogu võtab vastu hindamise tulemused ning esitab soovitused käesoleva määruse, ameti ning selle töö muutmise kohta komisjonile, kes võib need koos oma arvamuse ning asjakohaste ettepanekutega edastada Euroopa Parlamendile ja nõukogule. Vajadusel tuleks lisada tegevusplaan koos ajakavaga. Hinnangu tulemused ja selles sisalduvad soovitused avalikustatakse.

Artikkel 63

Finantssätted

Ameti suhtes kohaldatavad finantseeskirjad võtab vastu haldusnõukogu olles eelnevalt komisjoniga konsulteerinud. Need ei või kõrvale kalduda komisjoni 19. novembri 2002. aasta määrusest (EÜ, Euratom) nr 2343/2002, mis käsitleb Euroopa ühenduste üldeelarve suhtes kohaldatavat finantsmäärust käsitleva nõukogu määruse (EÜ, Euratom) nr 1605/2002 artiklis 185 nimetatud asutuste raamfinantsmäärust, ([1]) välja arvatud juhul, kui selline kõrvalekaldumine on vajalik ameti tööks ja komisjon on selleks eelneva nõusoleku andnud.

Artikkel 64

Lõivude ja tasude määrus

1. Meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse vähemolulisi sätteid, täiendades seda, ning mis on seotud lõivude ja tasudega, võetakse vastu vastavalt artikli 65 lõikes 4 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

2. Komisjon konsulteerib haldusnõukoguga lõikes 1 osutatud meetmete eelnõu ettevalmistamisel.

3. Lõikes 1 osutatud meetmetega määratakse kindlaks eelkõige artikli 59 lõike 1 punktide c ja d kohaste lõivude ja tasude maksmise juhud, summad ja nende tasumise viisid.

4. Lõive ja tasusid võetakse:

a) sertifikaatide väljaandmise ja uuendamise ning seonduva pideva järelevalvetegevuse eest;

b) teenuste osutamise eest; seejuures on need kooskõlas iga üksiku teenuse tegeliku maksumusega;

([1]) EÜT L 357, 31.12.2002, lk 72.

▼B

c) kaebuste menetlemise eest.

Kõiki lõive ja tasusid väljendatakse ja makstakse eurodes.

5. Lõivu- ja tasusummad määratakse kindlaks sellisel tasemel, et nendest saadav tulu on põhimõtteliselt piisav osutatavate teenuste kogumaksumuse katmiseks. Nimetatud lõivud ja tasud, sealhulgas need, mis on kogutud 2007. aastal, kantakse ameti tuludesse.

IV PEATÜKK

LÕPPSÄTTED

Artikkel 65

Komitee

1. Komisjoni abistab komitee.

2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 3 ja 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.

3. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 5 ja 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.

Tähtajaks otsuse 1999/468/EÜ artikli 5 lõike 6 tähenduses kehtestatakse üks kuu.

4. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikeid 1–4 ja artiklit 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.

5. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikeid 1–4, lõike 5 punkti b ning artiklit 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.

Tähtajaks otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõike 3 punkti c, lõike 4 punkti b ja lõike 4 punkti e tähenduses kehtestatakse 20 päeva.

6. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikeid 1, 2, 4, lõike 5 punkti b ja lõiget 6 ning artiklit 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.

7. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artiklit 6.

Enne otsuse vastuvõtmist konsulteerib komisjon käesoleva artikli lõikes 1 osutatud komiteega.

Tähtajaks otsuse 1999/468/EÜ artikli 6 punkti b tähenduses kehtestatakse kolm kuud.

Kui liikmesriik saadab komisjoni otsuse arutamiseks nõukogule, võib nõukogu kvalifitseeritud häälteenamusega teha kolme kuu jooksul teistsuguse otsuse.

▼M2

Artikkel 65a

Muudatused

Asutamislepingu sätete kohaselt teeb komisjon ettepaneku muuta määrust (EÜ) nr 549/2004, määrust (EÜ) nr 550/2004, määrust (EÜ) nr 551/2004 ja määrust (EÜ) nr 552/2004, et võtta arvesse käesoleva määruse nõudeid.

▼B

Artikkel 66

Kolmandate Euroopa riikide osalemine

Amet on avatud osalemiseks kolmandatele Euroopa riikidele, kes on liitunud Chicago konventsiooniga ning sõlminud Euroopa Ühendusega lepingud, mille alusel nad kohustuvad vastu võtma ning kohaldama ühenduse õigusakte käesoleva määruse ja selle rakenduseeskirjadega reguleeritavas valdkonnas.

Nende lepingute vastavate sätetega tuleb muu hulgas kujundada nende riikide ameti töös osalemise iseloom ja ulatus ning vastavad üksikasjalikud eeskirjad, sealhulgas rahalist toetust ja personali käsitlevad sätted.

Artikkel 67

Ameti tegevuse alustamine

1. Amet alustab talle artikliga 20 määratud sertifitseerimistegevust 28. septembrist 2003. Selle kuupäevani jätkavad liikmesriigid kehtivate õigusaktide kohaldamist.

2. Täiendava üleminekuaja jooksul, mis vältab 42 kuud alates lõikes 1 sätestatud kuupäevast, võivad liikmesriigid erandina artiklitest 5, 6, 12 ja 20 jätkata sertifikaatide ja tunnustuste väljaandmist vastavalt komisjoni poolt nende artiklite rakendamiseks vastuvõetud meetmetele. Kui liikmesriigid annavad sellises olukorras sertifikaate välja kolmandate riikide sertifikaatide alusel, võetakse komisjoni vastu võetud meetmetes nõuetekohaselt arvesse artikli 12 lõike 2 punktidega b ja c ettenähtud põhimõtteid.

Artikkel 68

Karistused

Liikmesriigid kehtestavad karistused, mida kohaldatakse kõnealuse määruse ning selle rakenduseeskirjade rikkumise korral. Need karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.

Artikkel 69

Kehtetuks tunnistamine

1. Määrus (EÜ) nr 1592/2002 tunnistatakse kehtetuks, ilma et see piiraks teise lõigu sätete kohaldamist.

Viiteid kehtetuks tunnistatud määrusele käsitletakse viidetena käesolevale määrusele ja loetakse vastavalt VI lisas esitatud vastavustabelile.

2. Nõukogu direktiiv 91/670/EMÜ tunnistatakse kehtetuks artikli 7 lõikes 6 osutatud meetmete jõustumisest.

3. Määruse (EMÜ) nr 3922/91 III lisa jäetakse välja alates artikli 8 lõikes 5 osutatud meetmete jõustumisest.

▼B

4. Artikli 11 sätteid kohaldatakse toodete, osade ja seadmete, organisatsioonide ning isikute suhtes, kes on sertifitseeritud või tunnustatud vastavalt käesoleva artikli lõigetes 1, 2 ja 3 osutatud õigusaktide sätetele.

5. Direktiiv 2004/36/EÜ tunnistatakse kehtetuks alates käesoleva määruse artikli 10 lõikes 5 osutatud meetmete jõustumisest, ilma et see piiraks kõnealuse direktiivi artikli 8 lõikes 2 osutatud rakenduseeskirjade kohaldamist.

Artikkel 70

Jõustumine

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

Artikleid 5, 6, 7, 8, 9 ja 10 kohaldatakse alates vastavates rakenduseeskirjades nimetatud kuupäevadest, kuid mitte hiljem kui 8. aprillist 2012.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

▼B

I LISA

Artiklis 5 osutatud olulised lennukõlblikkusnõuded

1. *Toote terviklikkus: toote terviklikkus peab olema tagatud kõikides lennutingimustes õhusõiduki kogu tööea jooksul. Vastavus kõikidele nõuetele peab olema tõendatud hinnangu või analüüsiga, millega vajadusel kaasneb katsetamine.*

1.a. Konstruktsioonid ja materjalid: konstruktsiooni, sealhulgas jõuseadme terviklikkus peab olema tagatud õhusõiduki kogu kasutusvaldkonnas ja piisava varuga väljaspool seda ning säilima õhusõiduki kogu tööea jooksul.

1.a.1. Õhusõiduki kõik osad, mille rike võiks kahjustada konstruktsiooni terviklikkust, peavad vastama allpool toodud tingimustele, ilma et tekiks ohtlikku deformatsiooni või riket. See hõlmab kõiki märkimisväärse massiga esemeid ning nende kinnitusviise.

1.a.1.a. Arvesse tuleb piisava varuga võtta kõiki mõistlikult eeldatavaid koormusekombinatsioone, mis võivad esineda õhusõiduki koormamise, raskuskeskme asukoha, kasutusvaldkonna ja tööea piires. See hõlmab tuuleiilidest, manöövritest, siserõhu säilitamisest, liikuvatest pindadest, juhtimis- ja käivitussüsteemidest tulenevaid koormusi nii lennu ajal kui maa peal.

1.a.1.b. Arvesse tuleb võtta maale või vette tehtavatest hädamaandumistest tingitud koormusi ja tõenäolisi rikkeid.

1.a.1.c. Konstruktsiooni reaktsiooni puhul mainitud koormustele tuleb silmas pidada ka dünaamilisi koormusi.

1.a.2. Õhusõidukis ei tohi olla aeroelastset ebastabiilsust ja liigset vibratsiooni.

1.a.3. Tootmisprotsess ja õhusõiduki konstruktsioonis kasutatavad materjalid peavad tulemuseks andma tuntud ja püsiva struktuuri. Arvesse tuleb võtta materjali omaduste võimalikku muutumist seoses kasutuskeskkonnaga.

1.a.4. Tsükliline koormus, keskkonnast tingitud kahjustumine, juhuslikud ja märkamatud kahjustused ei tohi vähendada struktuurset terviklikkust allapoole aktsepteeritava tugevusvaru. Tuleb teatavaks teha kõik vajalikud juhised lennukõlblikkuse säilitamiseks nimetatud juhtudel.

1.b. Jõuseade: jõuseadme (st mootori ja vajaduse korral propelleri) terviklikkus peab olema piisava varuga kontrollitud jõuseadme kogu kasutusvaldkonna piires ning peab säilima jõuseadme kogu tööea jooksul.

1.b.1. Jõuseade peab selle ettenähtud piires andma vajaliku tõmbe või võimsuse kõikides lennutingimustes, võttes arvesse keskkonnamõjusid ja -tingimusi.

1.b.2. Tootmisprotsess ja jõuseadme konstruktsioonis kasutatavad materjalid peavad tulemuseks andma tuntud ja püsiva struktuuri. Arvesse tuleb võtta materjali omaduste võimalikku muutumist seoses kasutuskeskkonnaga.

1.b.3. Tsükliline koormus, keskkonnast ja töötamisest tingitud kahjustumine ning nendest tuleneda võivad osade kahjustused ei tohi vähendada jõusüsteemi terviklikkust allapoole aktsepteeritavat piiri. Tuleb teatavaks teha kõik vajalikud juhised lennukõlblikkuse säilitamiseks nimetatud juhtudel.

▼B

1.b.4. Tuleb teatavaks teha kõik jõuseadme ja õhusõiduki ohutu ja nõuetekohase koostöö tagamiseks vajalikud juhised, andmed ja nõuded.

1.c. Süsteemid ja seadmed

1.c.1. Õhusõidukil ei tohi olla konstruktsioonilahendusi ega osi, mis kogemuste põhjal on osutunud ohtlikuks.

1.c.2. Õhusõiduk, sealhulgas selle tüübi sertifitseerimiseks vajalikud või käitamiseeskirjadest tulenevalt kohustuslikud nõutavad süsteemid, seadmed ja aparaadid peavad piisava varuga toimima otstarbekohaselt õhusõiduki kogu kasutusvaldkonna piires, võttes nõuetekohaselt arvesse süsteemi, seadme või aparaadi kasutuskeskkonda. Muud süsteemid, seadmed ja aparaadid, mis ei ole vajalikud tüübi sertifitseerimiseks või ei ole käitamiseeskirjadest tulenevalt kohustuslikud, ei tohi vähendada ohutust ega kahjustada muude süsteemide, seadmete ega aparaatide tööd, olenemata sellest, kas nad töötavad veatult või mitte. Süsteemide, seadmete ja aparaatide kasutamiseks ei tohi olla vaja erakordseid oskusi või jõudu.

1.c.3. Õhusõiduki süsteemid, seadmed ja seonduvad aparaadid peavad nii eraldi võttes kui ühiselt olema konstrueeritud selliselt, et iga üksik rike, mille tõenäosus ei ole kaduvväike, ei põhjustaks katastroofini viivat üldist riket, ning rikke tõenäosus ja selle kahjulik mõju õhusõidukile ning selles viibijatele peavad olema pöördvõrdelises seoses. Eespool nimetatud üksiku rikke kriteeriumi osas on kokku lepitud, et õhusõidukite suuruse ja arvukate modifikatsioonidega seoses tuleb teha vastavaid mööndusi ning seepärast võib nimetatud üksiku rikke kriteeriumi olla võimatu täita helikopterite ja väikelennukite mõningate osade ja süsteemide puhul.

1.c.4. Meeskonnale või vajaduse korral hooldusmeeskonnale tuleb anda selgel, arusaadaval ja ühesel viisil ohutuks lendamiseks vajalikku teavet ning andmeid ohtlike tingimuste kohta. Süsteemid, seadmed ja juhtimisseadmed, sealhulgas optilised ja akustilised signaalseadmed, peavad olema välja töötatud ja paigaldatud ohte põhjustada võivaid vigu minimeerival viisil.

1.c.5. Projekteerimisel tuleb võtta ohutusmeetmeid, et minimeerida õhusõiduki seest või väljast lähtuvate mõistlikult tõenäoliste riskide mõju õhusõidukitele ja selles viibijatele, sealhulgas kaitsta neid õhusõiduki mis tahes seadme olulise rikke või häire puhul.

1.d. Lennukõlblikkuse säilitamine

1.d.1. Kehtestada tuleb juhised lennukõlblikkuse säilitamiseks, et tagada õhusõiduki tüübi sertifitseerimiseks vajaliku lennukõlblikkusstandardi säilimine õhusõiduki kogu tööea jooksul.

1.d.2. Tuleb luua võimalused osade ja seadmete kontrollimiseks, reguleerimiseks, määrimiseks, eemaldamiseks või asendamiseks vastavalt vajadusele, et lennukõlblikkus säiliks.

1.d.3. Lennukõlblikkuse säilitamise juhised tuleb esitada käsiraamatu või käsiraamatute kujul, vastavalt esitatavate andmete mahule. Käsiraamatud peavad sisaldama hooldus- ja remondijuhiseid, teenindusandmeid, rikete kõrvaldamise ja kontrollimise juhiseid praktilist kasutamist võimaldaval viisil.

1.d.4. Lennukõlblikkuse säilitamise juhised peavad sisaldama lennukõlblikkuse piiranguid, millega nähakse ette kõik kohustuslikud komponentide vahetusajad, hooldusvahemikud ja seonduvad kontrollitoimingud.

▼B

2. *Lennukõlblikkusega seotud aspektid toote kasutamisel*

2.a. Tuleb tõendada, et toote kasutamise ajal pardal ning maa peal viibijate rahuldava ohutustaseme tagamiseks on arvesse võetud järgmisi asjaolusid:

2.a.1. Kindlaks peavad olema määratud õhusõiduki jaoks ettenähtud kasutusviisid ning kehtestatud peavad olema ohutuks kasutamiseks vajalikud piirangud ja teave, sealhulgas keskkonnapiirangud ja lennutehnilised võimalused.

2.a.2. Õhusõiduk peab olema ohutult juhitav ja manööverdatav kõikides eeldatavates käitamistingimustes, sealhulgas pärast ühe või vajadusel mitme jõuseadme riket. Nõuetekohaselt tuleb arvesse võtta piloodi füüsilist jõudu, piloodikabiini keskkonda, piloodi töökoormust ja muid inimteguri, lennuetapi ja lennu kestusega seotud asjaolusid.

2.a.3. Kõikides eeldatavates töötingimustes peab olema võimalik ühest lennufaasist teise siirduda, ilma et see nõuaks erilisi juhtimisoskusi, tähelepanu, jõudu või töökoormust.

2.a.4. Õhusõiduk peab olema sedavõrd stabiilne, et piloodilt ei nõutaks liigset pingutust, pidades silmas lennuetappi ja lennu kestust.

2.a.5. Tuleb kehtestada eeskirjad tegutsemiseks tava- ja hädaolukorras ning rikke puhul.

2.a.6. Tuleb ette näha konkreetsele tüübile sobilikud hoiatussignaalid või muud hoiatusvahendid, et takistada väljumist normaalsetest käitamispiiridest.

2.a.7. Õhusõiduki ja selle süsteemide karakteristikud peavad võimaldama ohutut tagasipöördumist võimaliku käitamispiiridest väljumise korral.

2.b. Käitamispiirangud ja muu ohutuks kasutamiseks vajalik teave tuleb teha meeskonnaliikmetele kättesaadavaks.

2.c. Toote kasutamine peab olema kaitstud ohtude eest, mida põhjustavad kahjulikud välis- ja sisetingimused, sealhulgas keskkonnatingimused.

2.c.1. Eelkõige ei tohi ohuolukorda põhjustada näiteks sellised nähtused nagu halb ilm, äike, kokkupõrge linnuga, kõrgsageduslikud kiirgusväljad, osoon jne, mille esinemist toote kasutamise käigus on mõistlik eeldada.

2.c.2. Salongis peavad olema reisijatele tagatud sobilikud veotingimused ja nõuetekohane kaitse lennutegevuse käigus tekkida võiva või hädaolukordadest tuleneva ohu, sh tule, suitsu, mürgiste gaaside ja kiire rõhulanguse eest. Pardal viibijaile tuleb võimaldada kõik mõistlikud tingimused raskete kehavigastuste vältimiseks, õhusõidukist kiiresti evakueerimiseks ning enda kaitsmiseks aeglustusjõudude mõju eest hädamaandumisel vette või maale. Vastavalt vajadusele tuleb tagada selged ja arusaadavad sildid ja teated, mis selgitavad pardal viibijatele sobilikku ohutut käitumist ning ohutusvarustuse asukohta ja õiget kasutamist. Nõuetekohane ohutusvarustus peab olema hõlpsasti kättesaadav.

▼B

2.c.3. Meeskonnaruumid peavad olema paigutatud lennutegevust, sealhulgas olukorrast teavitamist ning eeldatavate olukordade ja hädaolukordade lahendamist hõlbustaval viisil. Meeskonnaruumide keskkond ei tohi ohustada meeskonna võimet täita oma ülesandeid ning need peavad olema projekteeritud vältimaks kõrvalist sekkumist ja juhtimisseadmete väärkasutust.

3. *Organisatsioonid (sh projekteerimise, tootmise või hooldusega tegelevad füüsilised isikud)*

3.a. Organisatsioonile võib sertifikaadi anda, kui on täidetud järgmised tingimused:

3.a.1. organisatsioonil peavad olema kõik oma ülesannete täitmiseks vajalikud vahendid. Nende vahendite hulka kuuluvad muu hulgas: rajatised, personal, seadmed, tööriistad ja materjalid, ülesandeid, kohustusi ja korda käsitlevad dokumendid, ligipääs asjakohasele teabele ning andmete register;

3.a.2. organisatsioon peab rakendama ning säilitama juhtimissüsteemi, mis tagab nimetatud oluliste lennukõlblikkusnõuete täitmise, ning püüdma seda süsteemi järjest täiustada;

3.a.3. organisatsioon peab vastavalt vajadusele sisse seadma suhted teiste asjassepuutuvate organisatsioonidega, et tagada nimetatud oluliste lennukõlblikkusnõuete järjepidev täitmine;

3.a.4 organisatsioon peab sisse seadma juhtumitest teavitamise ja nende lahendamise süsteemi, mida tuleb kasutada punktis 3.a.2 nimetatud juhtimissüsteemi ja punktis 3.a.3 nimetatud suhete osas, et aidata järjepidevalt parandada toodete ohutust;

3.b. Lennundustehniliste töötajate koolitusorganisatsioonide suhtes punktide 3.a.3 ja 3.a.4 tingimusi ei kohaldata.

▼B

II LISA

Artikli 4 lõikes 4 osutatud õhusõidukid

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

a) ajaloolised õhusõidukid, mis vastavad järgmistele tingimustele:

   i) mittekeerukad õhusõidukid, mille:

      — esialgne projekt kehtestati enne 1.1.1955 ja

      — tootmine on lõpetatud enne 1.1.1975;

      või

   ii) olulise ajaloolise väärtusega õhusõidukid, mis on seotud:

      — osavõtuga märkimisväärsest ajaloosündmusest või

      — olulise sammuga lennunduse arengus või

      — liikmesriigi relvajõududes täidetud olulise rolliga;

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

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

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

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

   i) 300 kg ühekohalise maale maanduva lennuki või kopteri puhul või

   ii) 450 kg kahekohalise maale maanduva lennuki või kopteri puhul või

   iii) 330 kg ühekohalise amfiiblennuki või vesilennuki või kopteri puhul või

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

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

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

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

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

g) purilennukid, sh jalgadelt startivad, mille tühimass ei ületa ühekohalise puhul 80 kg ja kahekohalise puhul 100 kg;

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

i) mehitamata õhusõidukid, mille käitamismass ei ületa 150 kg;

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

▼B

III LISA

Artiklis 7 osutatud olulised nõuded pilootide litsentseerimisele

1. *Koolitus*

1.a. Üldülevaade

1.a.1. Õhusõidukit juhtiv isik peab olema hariduselt, füüsiliselt ja vaimselt piisavalt küps, et omandada, alal hoida ja demonstreerida asjakohaseid teoreetilisi teadmisi ja praktilisi oskusi.

1.b. Teoreetilised teadmised

1.b.1. Piloot peab omandama õhusõidukil rakendatavatele funktsioonidele ja tegevuse liigiga kaasnevatele riskile vastava teadmiste taseme ja seda alal hoidma. Need teadmised peavad hõlmama vähemalt järgmist:

i) lennundusõigus;

ii) üldteadmised õhusõidukitest;

iii) õhusõiduki liigiga seotud tehnilised küsimused;

iv) lennutehnilised võimalused ja planeerimine;

v) inimeste võimed ja neist tulenev piiratus;

vi) meteoroloogia;

vii) navigatsioon;

viii) käitamisprotseduurid, sealhulgas meeskonna ressursside haldamine;

ix) lennupõhimõtted;

x) side ning

xi) mitte-tehnilised oskused, seal hulgas ohtude ja vigade äratundmine.

1.c. Teoreetiliste teadmiste demonstreerimine ja alalhoidmine

1.c.1. Teoreetiliste teadmiste omandamist ja alalhoidmist tuleb demonstreerida pideva hindamise käigus koolituse ajal ja vajaduse korral eksamitel.

1.c.2. Teoreetiliste teadmiste alal tuleb alal hoida piisavat pädevusetaset. Vastavust tuleb demonstreerida regulaarsete hindamiste, eksamite, testide või kontrollimiste käigus. Eksamite, testide või kontrollimiste sagedus peab vastama tegevusega kaasneva riski tasemele.

1.d. Praktilised oskused

1.d.1. Piloot peab omandama õhusõidukil täidetavatele ülesannetele vastava praktiliste oskuste taseme ja seda säilitama. Need oskused peavad vastama tegevuse liigiga kaasnevate riskide tasemele ja hõlmama olenevalt õhusõidukil täidetavatest ülesannetest järgmisi:

i) tegevused enne lendu ja lennu ajal, sealhulgas õhusõiduki lennutehniliste näitajate, massi ja tasakaalu kindlaksmääramine, õhusõiduki kontrollimine ja teenindamine, kütuse planeerimine, ilmastikuolude hindamine, marsruudi planeerimine, õhuruumi piirangud ja vaba raja olemasolu;

ii) lennuvälja ja liikluskorralduse toimingud;

iii) ettevaatusabinõud ja protseduurid kokkupõrgete vältimiseks;

iv) õhusõiduki kontroll välise visuaalse vaatluse põhjal;

▼B

v) lennumanöövrid, sealhulgas kriitilistes olukordades, ja nendega seotud tehniliselt teostatavad ettenägematust asendist väljatuleku manöövrid;

vi) tavalised ja vastutuult stardid ja maandumised;

vii) lendamine ainult instrumentide abil vastavalt lennutegevuse liigile;

viii) käitamisprotseduurid, sealhulgas meeskonna oskused ja meeskonna ressursside juhtimine vastavalt lennu liigile kas üheliikmelise või suurema meeskonnaga lendudel;

ix) navigatsioon ning lennureeglite ja nendega seotud protseduuride rakendamine, kasutades vajaduse korral visuaalset vaatlust või navigatsioonivahendeid;

x) tegutsemine ebatavalises ja hädaolukorras, sealhulgas õhusõiduki seadmete häirete simulatsioonid;

xi) lennuliiklusteenistuste- ja sidepidamisprotseduuride järgimine;

xii) õhusõiduki tüübi või klassiga seonduvad eriaspektid;

xiii) praktiliste oskuste alane täiendkoolitus, mida võidakse vajada konkreetsete tegevustega kaasnevate riskide leevendamiseks, ning

xiv) mitte-tehnilised oskused, sealhulgas ohtude ja vigade äratundmine, kasutades asjakohaseid hindamismeetodeid koos tehniliste oskuste hindamisega.

1.e. Praktiliste oskuste tõendamine ja alalhoidmine

1.e.1. Piloot peab demonstreerima oma võimet sooritada protseduure ja manöövreid pädevusega, mis vastab õhusõidukil rakendatavatele täidetavatele ülesannetele, järgmistel viisidel:

i) õhusõiduki juhtimine selle võimaluste piires;

ii) kõigi manöövrite läbiviimine osavalt ja täpselt;

iii) hea otsustusvõime ja piloteerimiskogemuste rakendamine;

iv) lennundusalaste teadmiste rakendamine;

v) kontrolli säilitamine õhusõiduki üle igal ajal, et tagada protseduuri või manöövri edukas lõpuleviimine, ning

vi) mitte-tehnilised oskused, sealhulgas ohtude ja vigade äratundmine, kasutades asjakohaseid hindamismeetodeid koos tehniliste oskuste hindamisega.

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

1.f. Keeleoskus

Piloot peab tõendama keeleoskust tasemel, mis on kohane õhusõidukil täidetavate ülesannete tasemele. Niisugune tõendatud keeleoskus hõlmab:

i) võimet aru saada meteoroloogilise informatsiooni dokumentidest;

ii) lennumarsruutide, väljumis- ja lähenemiskaartide ja nendega seotud lennundusteabe dokumentide kasutamist, ning

▼B

iii) võimet suhelda teiste lennumeeskondade ja aeronavigatsiooniteenistustega lennu kõigil etappidel, sealhulgas lennu ettevalmistamisel.

1.g. L e n n u t r e e n i n g s e a d e

Kui koolituseks või praktilise oskuse omandamise või alalhoidmise demonstreerimiseks kasutatakse õhusõiduki lennutreeningseadet (FSTD), peab olema tõendatud selle seadme võime saavutada vajalikku lennundustehniliste võimaluste taset sellealase konkreetse ülesande täitmiseks. Eelkõige peavad õhusõidukit piisavalt esindama konfiguratsiooni imitatsioon, käsitsemisomadused, õhusõiduki lennutehnilised omadused ja süsteemide töö.

1.h. K o o l i t u s k u r s u s

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

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

i) igat liiki kursustele tuleb välja töötada ainekava ning

ii) koolituskursus peab koosnema teoreetiliste teadmiste ja vajaduse korral praktiliste oskuste (sealhulgas treening lennutreeningseadmel) õpetamisest.

1.i. I n s t r u k t o r i d

1.i.1. Teoreetiline õpe

Teoreetilist õpet annavad vastava kvalifikatsiooniga instruktorid, kes peavad:

i) omama vajalikke teadmisi õpetatavast ainest ning

ii) olema võimelised rakendama sobivaid õpetamismeetodeid.

1.i.2. Lennuõpetus ja treening õhusõiduki lennutreeningseadmel.

Lennuõpetust ja treeningut lennutreeningseadmel peavad läbi viima piisava kvalifikatsiooniga instruktorid, kes:

i) omavad läbiviidavale õppele vastavaid teoreetilisi teadmisi ja kogemusi;

ii) on võimelised kasutama sobivaid õpetamismeetodeid;

iii) on õpetatavate lennumanöövrite ja protseduuride õpetamise meetodeid praktikas rakendanud;

iv) on demonstreerinud võimet õpetada valdkondades, milles lennuõpet läbi viiakse, kaasa arvatud lennueelne, lennujärgne ja maapealne õpe, ning

v) saavad regulaarselt täiendõpet õpetamise taseme alalhoidmiseks.

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

▼B

1.j. Eksamineerijad

1.j.1. Pilootide oskuste hindamise eest vastutavad isikud peavad:

i) vastama lennuinstruktoritele või lennutreeningseadmel toimuva treeningu instruktoritele esitatavatele nõuetele;

ii) olema võimelised hindama pilootide suutlikkust ning läbi viima lennuteste ja kontroll-lende.

2. *Nõutavad kogemused*

2.a.1. Lennumeeskonna liige, instruktor või eksamineerija peab oma ülesannete sooritamiseks omama ning säilitama piisavat kogemust, välja arvatud juhul, kui rakenduseeskirjades nähakse ette pädevuse tõendamine vastavalt punktile 1.e.

3. *Koolitusorganisatsioonid*

3.a. Nõuded koolitusorganisatsioonidele

3.a.1. Pilootide koolitust pakkuv koolitusorganisatsioon peab vastama järgmistele nõuetele:

i) omama kõiki nende tegevusega kaasnevate ülesannete ulatusele vastavaid vahendeid. Nende vahendite hulka kuuluvad muu hulgas: rajatised, personal, seadmed, tööriistad ja materjalid, ülesandeid, kohustusi ja protseduure käsitlevad dokumendid, ligipääs asjakohasele teabele ning andmete register;

ii) rakendama ja käigus hoidma ohutusega ja koolituse tasemega seotud haldussüsteemi ning võtma eesmärgiks selle süsteemi pideva täiustamise, ning

iii) seadma vajaduse korral sisse sidemed teiste asjaomaste organisatsioonidega eelnimetatud nõuete jätkuva täitmise tagamiseks.

4. *Terviseseisund*

4.a. Tervisenõuded

4.a.1. Kõik piloodid peavad perioodiliselt demonstreerima oma piisavat terviseseisundit oma ülesannete rahuldavaks täitmiseks, võttes arvesse tegevuse liiki. Nõuetele vastavust näitab lennumeditsiini parimal taval põhinev nõuetekohane hindamine, võttes arvesse tegevuse liiki ja võimalikku vanusest tulenevat vaimse ja füüsilise seisundi halvenemist.

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

i) sooritama õhusõiduki käitamiseks vajalikke ülesandeid või

ii) täitma igal ajal talle pandud kohustusi või

iii) tajuma õigesti oma ümbruskonda.

4.a.2. Kui piisavat terviseseisundit ei ole võimalik täielikult demonstreerida, võib rakendada samaväärset lennuohutust tagavaid leevendavaid meetmeid.

4.b. Lennundusarstid

4.b.1 Lennundusarst peab:

i) omama meditsiinialast kvalifikatsiooni ja litsentsi;

ii) olema läbinud lennundusmeditsiinialase koolituse ja regulaarsed lennundusmeditsiinialased täienduskoolitused hindamistaseme alalhoidmise tagamiseks;

iii) olema omandanud praktilisi teadmisi ja kogemusi tingimustest, milles piloodid oma ülesandeid täidavad.

▼B

4.c Lennundusmeditsiini keskused

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

i) omama kõiki nende tegevusega kaasnevate ülesannete ulatusele vastavaid vahendeid. Nende vahendite hulka kuuluvad muu hulgas: rajatised, personal, seadmed, tööriistad ja materjalid, ülesandeid, kohustusi ja korda käsitlevad dokumendid, ligipääs asjakohasele teabele ning andmete register;

ii) rakendama ja käigus hoidma ohutusega ja tervisekontrolli tasemega seotud haldussüsteemi ning võtma eesmärgiks selle süsteemi pideva täiustamise;

iii) seadma vajaduse korral sisse sidemed teiste asjaomaste organisatsioonidega eelnimetatud nõuete jätkuva täitmise tagamiseks.

▼B

IV LISA

Artiklis 8 osutatud olulised nõuded lennutegevusele

1. *Üldülevaade*

1.a. Lendu tohib sooritada vaid sel juhul, kui meeskonnaliikmed ja vajaduse korral ka kõik teised lennu ettevalmistamise ja sooritamisega seotud töötajad tunnevad nende kohustuste täitmisega seotud ja läbitavate piirkondade, kasutatavate lennuväljade ja nendega seotud aeronavigatsioonivahendite suhtes ette nähtud kohaldatavaid seadusi, eeskirju ja protseduure.

1.b. Lend tuleb sooritada lennukäsiraamatus või, kui see on nõutav, lennutegevuskäsiraamatus ette nähtud lennu ettevalmistamise ja töökorra kohaselt. Selle hõlbustamiseks peab õhusõiduki käitamise kõigil etappidel olema lennumeeskonnale vajaduse korral kasutamiseks kättesaadav tavalistes, ebatavalistes ja hädaolukorra tingimustes ja olukordades kohaldatav kontroll-loendite süsteem. Igaks võimalikuks ettenähtavaks hädaolukorraks tuleb kehtestada vastav kord.

1.c. Enne iga lendu tuleb määratleda iga meeskonnaliikme ülesanded ja kohustused. Kapten vastutab õhusõiduki kasutamise ja ohutuse ning kõigi meeskonnaliikmete, reisijate ja pardal oleva lasti ohutuse eest.

1.d. Õhusõidukis ei tohi vedada esemeid ega aineid, mis võivad oluliselt ohustada tervist, ohutust, vara või keskkonda, näiteks ohtlikke kaupu, relvi või laskemoona, välja arvatud juhul, kui sellega seotud riskide leevendamiseks kohaldatakse spetsiaalseid ohutusprotseduure ja -juhiseid.

1.e. Iga lennu kohta säilitatakse kõik vajalikud andmed, dokumendid, sissekanded ja teave punktis 5.c sätestatud tingimuste täitmiseks ning need peavad olema kättesaadavad minimaalse nõutava ajavahemiku jooksul, mis oleneb tegevuse liigist.

2. *Lennu ettevalmistus*

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

2.a.1. Lennu sooritamiseks on olemas lennuks ja õhusõiduki ohutuks kasutamiseks otseselt nõutavad piisavad vahendid, sealhulgas side- ja navigatsioonivahendid, võttes arvesse kättesaadavat aeronavigatsioonialase teabe teenistuse dokumentatsiooni.

2.a.2. Meeskond peab tundma asjakohaste hädaolukorra varustuse asukohta ja kasutamist ning reisijaid peab olema neist teavitatud. Meeskonnale ja reisijatele antakse piisavalt eriteavet hädaolukorras tegutsemise korra ja salongi ohutusvahendite kasutamise kohta.

2.a.3. Kapten peab veenduma, et:

i) õhusõiduk on lennukõlblik vastavalt punktile 6;

ii) õhusõiduk on nõuetekohaselt registreeritud, kui see on nõutav, ning pardal on vastavad sellekohased sertifikaadid;

iii) õhusõidukisse on paigaldatud kõnealuse lennu sooritamiseks nõutavad, punktis 5 määratletud instrumendid ja seadmed ja need on töökorras, välja arvatud juhul kui kohaldatava minimaalvarustuse loetelu või samaväärse dokumendi põhjal on sellest nõudest mööndusi;

▼B

iv) õhusõiduki mass ja raskuskese võimaldavad sooritada lennu lennukõlblikkuse dokumentatsioonis ette nähtud piirides;

v) kogu käsipagas, registreeritud pagas ja last on nõuetekohaselt laaditud ja kinnitatud, ning

vi) lennu ajal ei ületata kordagi punktis 4 sätestatud õhusõiduki käitamispiiranguid.

2.a.4. Lennumeeskonnale peab olema kättesaadav teave väljumise, sihtkoha ja vajaduse korral varulennuväljade meteoroloogiliste tingimuste, samuti marsruudil esinevate meteoroloogiliste tingimuste kohta. Erilist tähelepanu tuleb pöörata potentsiaalselt ohtlikele atmosfääritingimustele.

2.a.5. Kui lennatakse teadaolevalt või eeldatavalt jäätumistingimustesse, peab õhusõiduk olema neis tingimustes ohutult kasutamiseks sertifitseeritud, varustatud ja/või töödeldud.

2.a.6. Visuaallennureeglitel põhineva lennu puhul peavad lennumarsruudil olema sellised meteoroloogilised tingimused, mis võimaldaksid neid lennureegleid täita. Instrumentaallennureeglitel põhineva lennu puhul tuleb valida sihtkoht ja vajaduse korral varulennuväli või varulennuväljad, kuhu õhusõiduk saaks maanduda, võttes arvesse eelkõige prognoositavaid meteoroloogilisi tingimusi, aeronavigatsiooniteenuste olemasolu, maapealsete rajatiste olemasolu ja sihtkoha ja/või varulennuvälja asukohariigi poolt heaks kiidetud instrumentaallennureegleid.

2.a.7. Kavatsetava lennu ohutu lõpuleviimise tagamiseks peab pardal olema piisavalt kütust ja õli, võttes arvesse meteoroloogilisi tingimusi, õhusõiduki lennutehnilisi võimalusi mõjutavaid keskkonnatingimusi ja võimalikke eeldatavaid viivitusi lennu ajal. Peale selle peab pardal olema kütusevaru ettenägematuteks olukordadeks. Kui see on vajalik, tuleb kehtestada kord kütuse kasutamise kontrollimiseks lennu ajal.

3. *Lennutegevus*

3.a. Lennutegevuse osas peavad olema täidetud kõik järgmised tingimused.

3.a.1. Olenevalt õhusõiduki tüübist, peavad kõik meeskonnaliikmed istuma ohutuse mõttes stardi ja maandumise ajal ja igal ajal, mil kapten seda vajalikuks peab, oma kohal ja kasutama õhusõiduki tüübile vastavaid ettenähtud kinnitussüsteeme.

3.a.2. Olenevalt õhusõiduki tüübist peavad kõik lennu ajal kabiinis tööl olevad lennumeeskonna liikmed olema lennu ajal oma kohal ja jääma sinna kinnitatud turvavööga, välja arvatud liikumised füsioloogiliste või tööga seotud vajaduste tõttu.

3.a.3. Olenevalt õhusõiduki tüübist ning lennu liigist peab kapten tagama, et kõik reisijad on enne starti ja maandumist, ruleerimise ajal ja igal ajal, mil kapten seda ohutuse huvides vajalikuks peab, oma istekohal nõuetekohaselt kinnitatud.

3.a.4. Lend tuleb sooritada selliselt, et lennu kõigil etappidel püsiks nõuetekohane kaugus teiste õhusõidukitega ning piisav kaugus takistustest. See kaugus peab olema vähemalt kohaldatavate lennureeglitega nõutav kaugus.

▼B

3.a.5. Lendu tohib jätkata vaid sel juhul, kui teadaolevad tingimused püsivad vähemalt samaväärsed punktis 2 sätestatud tingimustega. Peale selle ei tohi instrumentaallennureeglitel põhineva lennu puhul jätkata lennuväljale lähenemist allpool teatavat ettenähtud kõrgust või teatavast asukohast kaugemale, kui ettenähtud nähtavustingimused ei ole täidetud.

3.a.6. Hädaolukorras peab kapten tagama, et kõiki reisijaid oleksid asjaoludele vastavas hädaolukorras tegutsemiseks instrueeritud.

3.a.7. Kapten peab võtma kõik vajalikud meetmed reisijate häiriva käitumise poolt lennule avalduva mõju minimeerimiseks.

3.a.8. Õhusõidukit tohib ruleerida lennuvälja liiklusalal ja selle rootorit tohib sisse lülitada ainult sel juhul, kui juhtseadmeid käsitseb asjakohase pädevusega isik.

3.a.9. Vajaduse korral järgitakse lennu ajal kohaldatavat kütusekulu kontrollimise korda.

4. *Õhusõiduki lennutehnilised võimalused ja käitamispiirangud*

4.a. Õhusõidukit käitatakse kooskõlas selle lennukõlblikkusdokumentidega ja kõigi nendega seotud käitamisprotseduuride ja piirangute kohaselt, mis on esitatud selle heakskiidetud lennukäsiraamatus või muudes samaväärsetes dokumentides. Lennukäsiraamat või samaväärsed dokumendid peavad olema meeskonnale kättesaadavad ja need peavad olema igal sõidukil pidevalt uuendatud.

4.b. Õhusõidukit käitatakse kooskõlas kohaldatavate keskkonnaalaste dokumentidega.

4.c. Lendu tohib alustada või jätkata vaid sel juhul, kui õhusõiduki ettenähtud lennutehnilised näitajad, võttes arvesse kõiki selle jõudluse taset oluliselt mõjutavaid tegureid, võimaldavad planeeritud käitamismassiga sooritada lennu kõiki etappe kohaldatavate vahekauguste/alade ja takistusteni ulatuvate kauguste piires. Starti, marsruudil lendamist ja lähenemist/maandumist mõjutavad eelkõige järgmised lennutehnilised tegurid:

i) käitamisprotseduurid;

ii) lennuvälja rõhkkõrgus merepinnast;

iii) temperatuur;

iv) tuul;

v) stardi- või maandumisala suurus, kalle ja seisund, ning

vi) õhusõiduki kere, jõuseadme või süsteemide seisund, võttes arvesse võimalikku amortiseerumist.

4.c.1. Neid tegureid tuleb arvestada otseselt käitamisparameetritena või kaudselt lennutehniliste andmete kavandamisel ette nähtud hälbeid või varusid arvestades, olenevalt lennu liigist.

5. *Instrumendid, andmed ja seadmed*

5.a. Õhusõiduk peab olema varustatud kõigi kavandatud lennuks vajalike navigatsiooni-, side- ja muude seadmetega, võttes arvesse lennu kõigil etappidel kohaldatavaid lennuliikluseeskirju ja lennureegleid.

▼B

5.b. Kui see on asjakohane, peab õhusõiduk olema varustatud kõigi vajalike ohutus-, meditsiini-, evakuatsiooni- ja päästevahenditega, võttes arvesse käitamispiirkondade, lennumarsruutide, -kõrguse ja -kestusega seotud riske.

5.c. Kõik meeskonnale lennu sooritamiseks vajalikud andmed peavad olema uuendatud ja õhusõiduki pardal kättesaadavad, võttes arvesse kohaldatavaid lennuliikluseeskirju, lennureegleid, lennukõrgusi ja käitamispiirkondi.

6. *Jätkuv lennukõlblikkus*

6.a. Õhusõidukit tohib käitada vaid sel juhul, kui:

i) õhusõiduk on lennukõlblikus seisukorras;

ii) kavatsetavaks lennuks vajalikud käitamis- ja päästevahendid on töökorras;

iii) õhusõiduki lennukõlblikkust tõendav dokument on kehtiv ning

iv) õhusõidukile on tehtud selle hooldusprogrammile vastav hooldus.

6.b. Õhusõidukile tuleb teha enne igat lendu või omavahel seotud järjestikulisi lende lennueelne kontroll, et teha kindlaks selle kõlblikkus kavatsetavaks lennuks.

6.c. Hooldusprogramm peab sisaldama eelkõige hooldustöid ja nende intervalle, eriti neid, mis on jätkuva lennukõlblikkuse juhistes kohustuslikena sätestatud.

6.d. Õhusõidukit tohib kasutada ainult juhul, kui selle on hooldusjärgselt kasutamiseks üle andnud kvalifitseeritud isikud või organisatsioonid. Allakirjutatud peavad olema esitatud eelkõige tehtud hoolduse põhiandmed.

6.e. Kõiki õhusõiduki lennukõlblikkust näitavaid andmeid tuleb säilitada kuni sellekohase teabe asendamiseni uue sama ulatuse ja sama üksikasjaliku teabega, kuid üksikasjalikke hooldusandmeid vähemalt 24 kuu jooksul. Õhusõiduki rentimisel tuleb säilitada kõik õhusõiduki lennukõlblikkust näitavad andmed vähemalt rendiperioodi jooksul.

6.f. Kõik muudatused ja remondid peavad vastama olulistele lennukõlblikkuse nõuetele. Lennukõlblikkuse nõuetele vastavust tõendavad andmed tuleb säilitada.

7. *Meeskonnaliikmed*

7.a. Meeskonnaliikmete arvu ja koosseisu määramisel tuleb võtta arvesse:

i) õhusõiduki sertifitseerimispiiranguid, sealhulgas vajaduse korral hädaolukorras evakueerimise asjakohast demonstreerimist;

ii) õhusõiduki konfiguratsiooni ning

iii) lennutegevuse liiki ja kestust.

7.b. Salongitöötajaid:

i) tuleb regulaarselt koolitada ja kontrollida piisava pädevustaseme saavutamiseks ja säilitamiseks neile määratud ohutusalaste kohustuste täitmisel, ning

▼B

ii) neil tuleb perioodiliselt hinnata terviseseisundit neile määratud ohutusalaste kohustuste ohutuks täitmiseks. Vastavust tuleb tõendada lennumeditsiini parimal taval põhineva nõuetekohase hindamise teel.

7.c. Kaptenil peab olema õigus anda kõiki korraldusi ja võtta kõiki kohaseid meetmeid õhusõiduki töö ning õhusõiduki ja selles olevate isikute ja/või vara ohutuse tagamiseks.

7.d. Hädaolukorras, mis seab ohtu õhusõiduki töö ja õhusõiduki ja/või pardal olevate isikute ohutuse, peab kapten võtma meetmed, mida ta ohutuse huvides vajalikuks peab. Kui kõnealuse meetme võtmisega kaasneb kohalike eeskirjade või korra rikkumine, peab kapten sellest viivitamata teatama asjaomasele kohalikule ametiasutusele.

7.e. Reisijaid või lasti vedaval õhusõidukil ei tohi simuleerida ebatavalisi hädaolukordi.

7.f. Meeskonnaliige ei tohi võimaldada väsimusel, võttes muu hulgas arvesse väsimuse kuhjumist, magamatust, lennatud lendude arvu, öiseid tööaegu või ajavööndite muutust, halvendada oma ülesannete täitmist või otsuste tegemist sel määral, et see seaks ohtu lennu ohutuse. Puhkeajad peavad olema piisava pikkusega selleks, et meeskonnaliikmed taastuksid eelnevate tööülesannete täitmise mõjudest ning oleksid järgmise lennu alguseks hästi välja puhanud.

7.g. Meeskonnaliige ei tohi õhusõiduki pardal täita määratud ülesandeid, kui ta on psühhoaktiivsete ainete või alkoholi mõju all või töövõimetu vigastuse, väsimuse, ravimite, haiguse vms tõttu.

8. *Täiendavad nõuded lendudele ärilisel eesmärgil ja keerukate mootoriga õhusõidukite käitamisele*

8.a. Osalemiseks ärilises lennutegevuses ja keerukate mootoriga õhusõidukite käitamiseks peavad olema täidetud järgmised tingimused:

8.a.1. ettevõtjal peavad olema otseselt või lepingute kaudu kaudselt lennutegevuse mastaabiks ja ulatuseks vajalikud vahendid. Nende vahendite hulka peavad kuuluma vähemalt: õhusõidukid, tegevuskohad, juhtimisstruktuur, personal, seadmed, ülesannete, kohustuste ja korra dokumenteerimine, oluliste andmete kättesaadavus ja säilitamine;

8.a.2. ettevõtja peab kasutama ainult sobiva kvalifikatsiooni ja koolitusega personali ning rakendama ja hoidma käigus meeskonnaliikmete ja muu olulise personali koolitus- ja kontrolliprogramme;

8.a.3. ettevõtja peab kehtestama seadmete minimaalvarustuse loetelu (MEL) või samaväärse dokumendi, võttes arvesse järgmisi asjaolusid:

i) dokumendis peab olema ette nähtud õhusõiduki käitamine teatavates tingimustes ja teatavate instrumentide, seadmete või funktsioonidega, mis ei ole lennu algul töökorras;

ii) dokument tuleb koostada iga õhusõiduki kohta eraldi, võttes arvesse ettevõtja asjakohaseid kasutamis- ja hooldustingimusi, ning

iii) seadmete minimaalvarustuse loetelu peab põhinema seadmete minimaalvarustuse üldloetelul (MMEL), kui see on kasutusel, ning ei või olla sellest vähem piirav;

▼B

8.a.4. ettevõtja peab rakendama ja käigus hoidma oma haldussüsteemi, et tagada nende oluliste nõuete täitmine käitamisel, ning seadma eesmärgiks selle süsteemi pideva täiustamise, ning

8.a.5. ettevõtja peab kehtestama ja hoidma käigus õnnetusjuhtumite vältimise ja ohutuse programmi, sealhulgas juhtumitest teatamise programmi, mida juhtimissüsteem peab kasutama õhusõiduki kasutamise ohutuse pidevaks täiustamiseks.

8.b. Osalemisel ärilises lennutegevuses ja keerukate mootoriga õhusõidukite kasutamisel tuleb järgida ettevõtja lennutegevuskäsiraamatut. See käsiraamat peab sisaldama kõigi kasutatavate õhusõidukite kasutamiseks ja nende käitamisega seotud personali kohustuste täitmiseks vajalikke juhiseid, vajalikku teavet ja korda. Neis tuleb sätestada lennuaja, lennuvahetuste ja puhkeaegade suhtes kohaldatavad piirangud. Lennutegevuskäsiraamat ja selle muudatused peavad vastama heakskiidetud lennukäsiraamatule ja neis tuleb vajaduse korral teha muudatusi.

8.c. Ettevõtja peab kehtestama sobiva korra lennuohutusele mõju avaldava reisijate häiriva käitumise tagajärgede minimeerimiseks.

8.d. Ettevõtja peab välja töötama ja käigus hoidma õhusõiduki ja lennu liigi suhtes kohandatud, eelkõige järgmised julgestusprogrammid:

i) lennumeeskonnaruumi turvalisuse tagamine;

ii) õhusõiduki läbiotsimise korra kontroll-loend;

iii) koolituskavad;

iv) elektroonika- ja arvutisüsteemide kaitse süsteemide tahtliku häirimise ja rikkumise vältimiseks ning

v) ebaseaduslikest sekkumistest teatamine.

Kui julgestusmeetmed võivad lennuohutust kahjustada, tuleb riske hinnata ja töötada välja sobiv kord ohutusalaste riskide leevendamiseks, kasutades vajaduse korral eriseadmeid.

8.e. Ettevõtja peab määrama lennumeeskonna ühe lenduri lennuki kapteniks.

8.f. Väsimuse tekkimist tuleb ennetada tööaja korraldusega. Lennu või lendude seeria töökorraldusega tuleb reguleerida lennuajad, lennuvahetuste kestus ning vahetuste ja puhkeaegade vaheldumine. Tööaja korralduses kehtestatud piirangutes tuleb arvestada kõiki väsimust põhjustavaid asjakohaseid tegureid, näiteks lennatud sektorite arv, ajavööndite läbimine, magamatus, ööpäevase tsükli häirimine, öötöö, paigutamine, vahetuste aja kumuleerumine teatavatel perioodidel, meeskonnaliikmete vaheline tööjaotus, samuti meeskonna suurendamine.

▼B

8.g. Punktis 6.a sätestatud ja ka punktides 6.d ja 6.e kirjeldatud ülesandeid peab kontrollima jätkuva lennukõlblikkuse tagamise eest vastutav organisatsioon, mis peab vastama lisaks I lisa punkti 3.a nõuetele järgmistele tingimustele:

i) organisatsioonil peab olema õigus hooldada tema vastutusel olevaid tooteid, osi ja seadmeid või olema sõlmitud leping organisatsiooniga, kellel on õigus neid tooteid, osi ja seadmeid hooldada, ning

ii) organisatsioon peab kehtestama organisatsiooni käsiraamatu, milles sisalduvad töötajatele kasutamiseks ja juhindumiseks kõigi organisatsiooni jätkuva lennukõlblikkuse protseduuride kirjeldused, kaasa arvatud vajaduse korral organisatsiooni ja heakskiidetud hooldusorganisatsiooni vahelise halduskorra kirjeldus.

▼B

V LISA

▼M2

Artiklis 13 osutatud kvalifitseeritud üksusi („kvalifitseeritud üksus” või „üksus”) käsitlevad kriteeriumid

▼B

1. Üksus, selle direktor ja kontrollide läbiviimise eest vastutavad töötajad ei tohi otseselt ega volitatud esindajatena osaleda toodete, osade, seadmete, komponentide või süsteemide konstrueerimises, valmistamises, turustamises ega hooldamises, samuti mitte nende käitamises, teenindamises ega kasutamises. See ei välista tehnilise teabe vahetamise võimalust asjaomaste organisatsioonide ja kvalifitseeritud üksuse vahel.

2. Üksus ja sertifitseerimisülesannete eest vastutavad töötajad peavad olema oma ülesannete täitmisel võimalikult kõrgel erialase usaldusväärsuse ning tehnilise pädevuse tasemel ning neil ei tohi olla mingisugust, eelkõige rahalist survet ega stiimulit, eriti sertifitseerimisülesannete tulemustega seotud isikute või isikute grupi poolt, mis võiks mõjutada nende otsuseid või uurimiste tulemusi.

3. Üksusel peavad olema nõutavad töötajad ja vahendid sertifitseerimismenetlusega seotud tehniliste- ja haldusalaste ülesannete nõuetekohaseks täitmiseks; samuti peab olema juurdepääs varustusele, mis on vajalik erandliku iseloomuga kontrollide teostamiseks.

4. Uurimiste eest vastutavatel töötajatel peab olema:

   — hea tehniline ja erialane ettevalmistus;

   — nõuetekohased teadmised teostatavate sertifitseerimisülesannete nõuetest ja piisav kogemus nende läbiviimise alal;

   — oskus koostada uurimiste läbiviimist kajastavaid deklaratsioone, dokumente ja aruandeid.

5. Uurimisi läbiviivate töötajate erapooletus peab olema tagatud. Nende tasustamine ei tohi sõltuda läbiviidud uurimiste arvust või nende tulemustest.

6. Üksus peab võtma endale vastutuskindlustuse, välja arvatud juhul kui vastutus kuulub mõnele liikmesriigile selle siseriikliku õiguse alusel.

7. Üksuse töötajad peavad hoidma ametisaladust, mis on seotud käesoleva määruse alusel täidetud ülesannete käigus omandatud teabega.

▼M2

Va LISA

LENNUVÄLJU KÄSITLEVAD OLULISED NÕUDED

A — **Füüsilised parameetrid, infrastruktuur ja seadmed**

1. *Liiklusala*

a) Lennuväljal on määratud ala õhusõidukite õhkutõusmiseks ja maandumiseks, mis vastab järgmistele tingimustele:

i) õhkutõusmis- ja maandumisala mõõtmed ja omadused on sobivad seda kasutavate õhusõidukite jaoks;

ii) õhkutõusmis- ja maandumisala kandevõime on vajaduse korral piisav ettenähtud õhusõidukite korduvaks käitamiseks. Alad, mis ei ole ette nähtud korduvaks käitamiseks, peavad õhusõidukit üksnes kandma;

iii) õhkutõusmis- ja maandumisalale projekteeritakse kuivendussüsteem, mis välistab vee kogunemise seisvaks veeks, mis võib tekitada lubamatut riski õhusõiduki käitamisele;

iv) õhkutõusmis- ja maandumisala kalle ja kaldemuutused ei tekita lubamatut riski õhusõiduki käitamisele;

v) õhkutõusmis- ja maandumisala pinnaomadused sobivad ettenähtud õhusõidukitele;

vi) õhkutõusmis- ja maandumisala on vaba takistustest, mis võivad tekitada lubamatut riski õhusõiduki käitamisele.

b) Kui lennuväljal on mitu määratud õhkutõusmis- ja maandumisala, on need sellised, et need ei tekita lubamatut riski õhusõiduki käitamisele.

c) Määratud õhkutõusmis- ja maandumisala ümbritsetakse piiritletud aladega. Need alad on ette nähtud õhkutõusmisel ja maandumisel neist üle lendavate õhusõidukite kaitsmiseks ning vajakmaandumise ja rajalt külgsuunas või raja otsast väljasõitmise tagajärgede leevendamiseks, ja need vastavad järgmistele tingimustele:

i) alade mõõtmed on sobivad õhusõiduki eeldatava käitamise jaoks;

ii) alade kalle ja kaldemuutused ei tekita lubamatut riski õhusõiduki käitamisele;

iii) kõnealused alad on vabad takistustest, mis võivad põhjustada lubamatut riski õhusõiduki käitamisele. See ei välista kergesti purunevate seadmete paigaldamist nimetatud aladele, kui neid on vaja õhusõiduki käitamisele kaasaaitamiseks;

iv) igal sellisel alal on otstarbele vastav kandevõime.

d) Lennuvälja alad koos vahetu ümbrusega, mida kasutatakse õhusõidukite ruleerimiseks või parkimiseks, projekteeritakse nii, et tagada kasutatavate õhusõidukite ohutu käitamine kõigis kavandatud tingimustes, ja need vastavad järgmistele tingimustele:

i) aladel on küllaldane kandevõime ettenähtud õhusõidukite korduvaks käitamiseks, välja arvatud ajutise kasutusega alad, mille kandevõime peab olema piisav üksnes õhusõiduki kandmiseks;

ii) aladele projekteeritakse kuivendussüsteem, mis välistab vee kogunemise seisvaks veeks, mis võib tekitada lubamatut riski õhusõiduki käitamisele;

▼**M2**

iii) alade kalle ja kaldemuutused ei tekita lubamatut riski õhusõiduki käitamisele;

iv) alade pinnaomadused sobivad kasutamiseks ettenähtud õhusõidukite poolt;

v) alad on vabad takistustest, mis võivad tekitada lubamatut riski õhusõiduki käitamisele. See ei välista seadmeid, mida on alal vaja, et parkida õhusõidukeid eritähistusega kohas või piirkonnas.

e) Õhusõiduki kasutamiseks ettenähtud muu infrastruktuur projekteeritakse nii, et selle kasutamine ei tekita õhusõidukile lubamatut riski.

f) Konstruktsioonid, ehitised, seadmed ja hoiustamisalad paigutatakse ja projekteeritakse nii, et need ei tekita lubamatut riski õhusõiduki käitamisele.

g) Liiklusalal on vahendid, et takistada isikute, sõidukite ning suuruse tõttu õhusõiduki käitamisele lubamatut riski tekitavate loomade loata sisenemist liiklusalale, ilma et see piiraks siseriiklikke ja rahvusvahelisi loomakaitsealaseid sätteid.

2. *Kaugus takistustest*

a) Lennuväljale maandumisel läheneva või lennuväljalt õhkutõusva õhusõiduki kaitsmiseks kehtestatakse õhkutõusmis- ja maandumismarsruudid. Sellised marsruudid või alad tagavad õhusõiduki vajaliku kauguse lennuvälja ümbruses olevatest takistustest kohalikke füüsilisi iseärasusi nõuetekohaselt arvesse võttes.

b) Kaugus takistustest vastab lennu etapile ja käitamise liigile. Arvesse võetakse ka õhusõiduki asukoha määramise seadmeid.

3. *Visuaal- ja mittevisuaalseadmed ning lennuväljaseadmed*

a) Seadmed on otstarbekohased ja tuvastatavad ning annavad kasutajatele üheselt mõistetavat teavet kõikides ettenähtud käitamistingimustes.

b) Lennuväljaseadmed toimivad ettenähtud käitamistingimustes nõuetekohaselt. Käitamistingimuste kohaselt või rikete korral ei põhjusta lennuväljaseadmed lennundusohutusele lubamatut riski.

c) Seadmed ja nende elektritoitesüsteem projekteeritakse nii, et rikked ei põhjusta asjakohatu, eksitava või puuduliku teabe esitamist kasutajatele ega oluliste teenuste katkemist.

d) Seadmete kahjustuste ja rikete vältimiseks kasutatakse sobivaid kaitsemeetmeid.

e) Kiirgusallikad või liikuvad või paiksed esemed ei häiri ega halvenda lennunduse side-, navigatsiooni- ega seiresüsteemide toimimist.

f) Asjaomast personali teavitatakse lennuväljaseadmete käitamisest ja kasutamisest, sealhulgas antakse selged juhised tingimuste kohta, mis võivad põhjustada lubamatuid riske lennundusohutusele.

4. *Lennuväljaandmestik*

a) Lennuvälja ning pakutavate teenuste kohta koostatakse andmestik ja seda ajakohastatakse.

b) Andmed on täpsed, arusaadavad, täielikud ja üheselt mõistetavad. Tagatakse andmestiku asjakohane kaitstuse tase.

c) Andmed on kasutajatele ja asjaomastele aeronavigatsiooniteenuste osutajatele kättesaadavad õigel ajal piisavalt turvaliste, töökindlate ja kiirete sidevahendite kaudu.

▼M2

B — **Käitamine ja juhtimine**

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

a) lennuvälja käitajal on otseselt või lepingute kaudu kõik vajalikud vahendid õhusõiduki ohutu käitamise tagamiseks lennuväljal. Nende vahendite hulka kuuluvad muu hulgas rajatised, personal, seadmed ja materjalid, ülesandeid, kohustusi ja protseduure käsitlevad dokumendid, juurdepääs asjakohastele andmetele ning dokumenteerimine;

b) lennuvälja käitaja kontrollib, et A-osa nõudeid täidetaks pidevalt või võtab nõuete mittetäitmisega seotud riskide vähendamiseks asjakohaseid meetmeid. Kehtestatakse menetlused kõigi kasutajate õigeaegseks teavitamiseks sellistest meetmetest ning kohaldatakse neid menetlusi;

c) lennuvälja käitaja koostab ja rakendab asjakohase loomade ja lindudega seotud riskide haldamise programmi;

d) lennuvälja käitaja tagab, et sõidukite ja isikute liikumist liiklusalal ning muudel käitamisaladel kooskõlastatakse õhusõidukite liikumisega, et vältida kokkupõrkeid ja õhusõidukite kahjustamist;

e) lennuvälja käitaja tagab, et on kehtestatud menetlused riskide leevendamiseks õhusõiduki käitamisel talvetingimustes, halbades ilmastikuoludes, halva nähtavuse korral või, kui see on asjakohane, öösel, ning et neid menetlusi rakendatakse;

f) lennuvälja käitaja sõlmib kokkuleppeid teiste asjaomaste organisatsioonidega käesolevate lennuvälju käsitlevate oluliste nõuete jätkuva täitmise tagamiseks. Selliste organisatsioonide hulka kuuluvad muu hulgas õhusõidukite käitajad, aeronavigatsiooniteenuste osutajad, maapealse teeninduse pakkujad ning muud organisatsioonid, mille tegevus või tooted võivad mõjutada õhusõiduki ohutust;

g) lennuvälja käitaja tagab kas ise või kolmanda osapoolega sõlmitud lepingute abil, et on kehtestatud menetlused, mis tagavad õhusõidukitele puhta ja nõuetele vastava kütuse;

h) lennuväljaseadmete hooldamise käsiraamatud peavad olema kättesaadavad, neid tuleb kasutada ning need peavad sisaldama korrashoiu- ja remondijuhendeid, hooldusteavet, tõrkeotsingu- ning kontrollimenetlusi;

i) lennuvälja käitaja kehtestab ja rakendab lennuvälja hädaolukorra lahendamise plaani, mis hõlmab lennuvälja või selle vahetu läheduse võimalike hädaolukordade stsenaariume. Plaan kooskõlastatakse vajaduse korral kohaliku omavalitsuse hädaolukorra lahendamise plaaniga;

j) lennuvälja käitaja tagab, et lennuväljal on olemas nõuetekohane päästeja tuletõrjeteenistus. Pääste- ja tuletõrjeteenistus reageerivad vahejuhtumi või õnnetuse korral vajaliku kiirusega ning neil peavad olema vähemalt seadmed, kustutusvahendid ja piisaval arvul personali;

k) lennuvälja käitaja kasutab lennuvälja käitamiseks ja hooldamiseks üksnes asjakohase väljaõppe ja kvalifikatsiooniga personali ning rakendab ja kasutab väljaõppe- ja kontrolliprogramme, et tagada kogu asjaomase personali jätkuv pädevus;

l) lennuvälja käitaja tagab, et kõik isikud, kellel on lubatud järelevalveta viibida lennuvälja liiklusalal või muudel käitamisaladel, on asjakohase väljaõppe ja kvalifikatsiooniga;

▼M2

m) päästetöötajad ja tuletõrjujad on lennuvälja keskkonnas tegutsemiseks vajaliku väljaõppe ja kvalifikatsiooniga. Lennuvälja käitaja rakendab ja kasutab väljaõppe- ja kontrolliprogramme, et tagada kogu asjaomase personali jätkuv pädevus;

n) kõik päästetöötajad ja tuletõrjujad, kes peavad vajaduse korral tegutsema lennuõnnetuse korral, tõendavad korrapäraselt oma ülesannete rahuldavaks täitmiseks piisavat terviseseisundit, võttes arvesse tegevuse liiki. Käesolevas kontekstis tähendab piisav terviseseisund, mis hõlmab füüsilist ja vaimset tervist, et töötajal ei ole haigust ega puuet, mille tõttu kõnealune töötaja ei suuda:

i) täita lennuõnnetuse olukorras tegutsemiseks vajalikke ülesandeid;

ii) täita talle pandud kohustusi mis tahes ajal; või

iii) tajuda õigesti oma ümbruskonda.

2. *Juhtimissüsteemid*

a) Lennuvälja käitaja rakendab juhtimissüsteemi, mis tagab pideva vastavuse käesolevatele lennuväljade olulistele nõuetele ning mille eesmärk on ohutuse pidev ja ennetav parandamine, ning hoiab seda töökorras. Juhtimissüsteem hõlmab organisatsioonilisi struktuure, vastutusalasid, kohustusi, tegevuspõhimõtteid ja menetlusi.

b) Juhtimissüsteem peab sisaldama õnnetuste ja vahejuhtumite vältimise kava, mis sisaldab vahejuhtumitest teatamise ja nende analüüsimise korda. Analüüsis osalevad vastavalt vajadusele eespool punkti 1 alapunktis f loetletud isikud.

c) Lennuvälja käitaja koostab lennuvälja käsiraamatu ja käitab lennuvälja selle järgi. Käsiraamat sisaldab kõiki vajalikke juhendeid, teavet ja menetlusi, mida on vaja lennuvälja ja juhtimissüsteemi käitamiseks ning personali töökohustuste täitmiseks.

C — **Lennuvälja ümbrus**

1. Lennuvälja liiklusalasid ümbritsev õhuruum hoitakse vaba takistustest, et lennuväljal oleks võimalik õhusõidukit ettenähtud korras käitada, ilma et lennuvälja ümbruse takistused tekitaksid lubamatuid riske. Seepärast töötatakse välja ja võetakse kasutusele takistuste seire alad, mida pidevalt jälgitakse, et tuvastada uued takistused.

a) Seirealadel uute takistuste tekkimisel tuleb määrata, kas tegemist on lubamatu riskiga või mitte. Kõik objektid, mis kujutavad lubamatut riski, kõrvaldatakse või võetakse asjakohaseid leevendusmeetmeid lennuvälja kasutava õhusõiduki kaitsmiseks.

b) Andmed kõikide allesjäävate takistuste kohta avaldatakse, takistused tähistatakse ja vajaduse korral varustatakse hoiatustuledega.

2. Inimtegevuse ja maakasutusega, sh järgmises mitteammendavas nimekirjas toodud asjaoludega seotud riske jälgitakse. Tuleb hinnata ja vajaduse korral leevendada nende põhjustatud järgmisi riske:

a) lennuvälja piirkonna maakasutuse mis tahes arengutendentsid ja muutused;

b) võimalikud takistuste põhjustatud õhupöörised;

c) ohtlike, segavate ja eksitavate valgustite kasutamine;

d) suurte ja tugevasti peegeldavate pindade põhjustatud pimestus;

▼**M2**

e) loomade ja lindude tegevust soodustada võivate alade loomine lennuvälja liiklusala lähedal;

f) nähtamatu kiirguse allikad või liikuvad või paiksed esemed, mis võivad häirida või halvendada lennunduse side-, navigatsiooni- või seiresüsteemide toimimist.

3. Kohalikus omavalitsuses kehtestatakse hädaolukordade lahendamise plaan lennuvälja ümbruses esinevate olukordade lahendamiseks.

D — **Muu**

Välja arvatud õhusõiduki hädaolukorra puhul, kui õhusõiduk suunatakse ümber teisele lennuväljale, või muudel, igal üksikjuhul määratletud tingimustel ei kasuta õhusõidukid lennuvälja ega selle osi, mille jaoks lennuväli ning selle käitamismenetlused ei ole tavaolukorras ette nähtud.

▼M2

Vb LISA

LENNULIIKLUSE KORRALDAMIST JA AERONAVIGATSIOONITEENUSEID NING LENNUJUHTE KÄSITLEVAD OLULISED NÕUDED

1. **Õhuruumi kasutamine**

a) Kõiki õhusõidukeid, välja arvatud neid, mis on seotud artikli 1 lõike 2 punktis a osutatud tegevustega, käitatakse igal lennuetapil või lennuvälja liiklusalas vastavalt ühtsetele üldistele käitamiseeskirjadele ning kõikidele kohaldatavatele menetlustele, mille kasutamine on asjaomases õhuruumis ette nähtud.

b) Kõik õhusõidukid, välja arvatud need, mis on seotud artikli 1 lõike 2 punktis a osutatud tegevustega, varustatakse nõutavate koostisosadega ja neid käitatakse nõuetekohaselt. Lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste süsteemis kasutatavad koostisosad vastavad ka punktis 3 esitatud nõuetele.

2. **Teenused**

a) Aeronavigatsiooniteave ja õhuruumi kasutajatele aeronavigatsiooniks esitatavad andmed

i) Aeronavigatsiooniteabe allikana kasutatavad andmed on piisavalt kvaliteetsed, täielikud ja ajakohased ning need tuleb esitada õigel ajal.

ii) Aeronavigatsiooniteave on täpne, täielik, ajakohane, üheselt mõistetav ning piisavalt terviklik kasutajatele sobivas vormis.

iii) Kõnealune aeronavigatsiooniteave edastatakse õhuruumi kasutajatele õigel ajal, kasutades piisavalt töökindlaid ja kiireid sidevahendeid, mis on kaitstud häirete ja andmete rikkumise eest.

b) Meteoroloogiline teave

i) Lennumeteoroloogilise teabe allikana kasutatavad andmed on piisavalt kvaliteetsed, täielikud ja ajakohased.

ii) Lennumeteoroloogiline teave on õhuruumi kasutajate vajaduste täitmiseks võimalikult täpne, täielik, ajakohane, piisavalt terviklik ja üheselt mõistetav.

iii) Kõnealune lennumeteoroloogiline teave edastatakse õhuruumi kasutajatele õigel ajal, kasutades piisavalt töökindlaid ja kiireid sidevahendeid, mis on kaitstud häirete ja andmete rikkumise eest.

c) Lennuliiklusteenused

i) Lennuliiklusteenuste osutamise alusena kasutatavad andmed on täpsed, täielikud ja ajakohased.

ii) Lennuliiklusteenused on kasutajate vajaduste täitmiseks piisavalt täpsed, täielikud, ajakohased ja üheselt mõistetavad.

iii) Kasutajatele teavet või nõuandeid edastavaid automatiseeritud seadmeid projekteeritakse, toodetakse ja hooldatakse nõuetekohaselt, et tagada nende vastavus oma otstarbele.

iv) Lennujuhtimisteenuste ja seotud protsessidega tagatakse õhusõidukite nõuetekohane eraldatus teistest õhusõidukitest ja vajaduse korral aidatakse kaitsta takistuste eest ja muude õhus esinevate riskide eest ning kooskõlastatakse kiirelt ja õigeaegselt kõikide asjakohaste kasutajate ning piirnevate õhuruumiosadega.

v) Lennuliiklusteeninduse ja õhusõiduki vaheline ning asjaomaste lennuliiklusteenuseid osutavate üksuste vaheline sidepidamine on õigeaegne, selge, täpne ja üheselt mõistetav, kaitstud häirete eest ning kõik asjaosalised peavad seda võimaluse korral ühtemoodi mõistma ja kinnitama.

▼M2

vi) Kehtestatakse meetmed võimalike hädaolukordade avastamiseks ning vajaduse korral tõhusa otsimis- ja päästetegevuse algatamiseks. Selliste meetmete hulka kuuluvad vähemalt asjakohased häiremehhanismid, kooskõlastamismeetmed ning vastutusaluse piirkonna tõhusaks katmiseks vajalikud menetlused, vahendid ja personal.

d) Sideteenused

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

e) Navigatsiooniteenused

Saavutatakse ja säilitatakse navigatsiooniteenuste piisav toimimistase suunamise, asukoha määramise ja ka ajastamist käsitleva teabe osas, kui viimast teenust pakutakse. Toimivuse kriteeriumid hõlmavad teenuse täpsust, terviklikkust, kättesaadavust ja järjepidevust.

f) Seireteenused

Seireteenustega määratakse piisavalt tulemuslikult kindlaks õhusõiduki suhteline asukoht õhus ning muude õhusõidukite ja maapealsete sõidukite asukoht lennuvälja pinnal, arvestades nende täpsust, terviklikkust, järjepidevust ja avastamise tõenäosust.

g) Lennuliiklusvoogude juhtimine

Lennuliiklusvoogude taktikalisel korraldamisel ühenduse tasandil kasutatakse ja esitatakse piisavalt täpset ja ajakohast teavet teenuste osutamist mõjutava kavandatava lennuliikluse mahu ja laadi kohta ning kooskõlastatakse ja arutatakse liiklusvoogude ümbersuunamist ja edasilükkamist, et vähendada ülekoormuse tekkimise ohtu õhus või lennuväljadel.

h) Õhuruumi korraldamine

Õhuruumi kindlate osade määramist teatavaks kasutuseks jälgitakse, kooskõlastatakse ja avalikustatakse õigel ajal, et vähendada igas olukorras õhusõidukite hajutuse puudumise ohtu.

i) Õhuruumi üldplaneering

Õhuruumi struktuurid ja lennu sooritamise protseduurid kavandatakse, vaadatakse üle ja kinnitatakse enne, kui õhusõidukid neid kasutada saavad.

3. **Süsteemid ja koostisosad**

a) Üldist

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

b) Süsteemide ja koostisosade rikkumatus, toimivus ja usaldusväärsus

Õhusõidukitel, maapinnal või kosmoses paiknevate süsteemide ja koostisosade terviklikkus ja ohutusalane toimimine vastab nende otstarbele. Need vastavad nõutavale toimivustasemele kõikides kavandatud kasutustingimustes ja terve oma tööea jooksul.

c) Süsteemide ja koostisosade projekteerimine

i) Süsteemid ja koostisosad projekteeritakse nii, et nad vastaksid kohaldavatele ohutusnõuetele.

▼M2

ii) Süsteemid ja koostisosad projekteeritakse nii tervikuna, eraldi kui ka üksteise suhtes nii, et sellise rikke tõenäosus, mille tagajärjel süsteem lakkab täielikult töötamast, oleks pöördvõrdelises sõltuvuses rikke korral teeninduse ohutusele avaldatava mõju raskusastmest.

iii) Süsteemide ja koostisosade projekteerimisel nii eraldi kui üksteisega seotult võetakse arvesse inimeste suutlikkusest ja võimetest tulenevaid piiranguid.

iv) Süsteemid ja koostisosad projekteeritakse nii, et need oleksid kaitstud ettekavatsematu kahjuliku kokkupuute eest välisteguritega.

v) Süsteemide ja koostisosade tootmiseks, paigaldamiseks, käitamiseks ja hooldamiseks vajalik teave ning ohtlikke tingimusi käsitlev teave esitatakse personalile selgelt, järjepidevalt ja üheselt mõistetavalt.

d) Teenuste püsiv tase

Süsteemide ja koostisosade ohutustase säilitatakse teenuste osutamise ajal ja teenuste osas tehtavate muudatuste ajal.

4. **Lennujuhtide kvalifikatsioon**

a) Üldist

Lennujuhiks koolitatav isik või lennujuhi õpilane on hariduselt, füüsiliselt ja vaimselt piisavalt küps vajalike teoreetiliste teadmiste ning praktiliste oskuste omandamiseks, säilitamiseks ja tõendamiseks.

b) Teoreetilised teadmised

i) Lennujuht omandab ja säilitab sellise teadmiste taseme, mis vastab tema täidetavate ülesannete keerukusele ja on proportsionaalne asjaomase teenuseliigiga seotud riskidega.

ii) Teoreetiliste teadmiste omandamist ja alalhoidmist tõendatakse pideva hindamise käigus koolituse jooksul või asjakohaste eksamitega.

iii) Säilitatakse vajalik teoreetiliste teadmiste tase. Nõuetele vastavust tõendatakse korrapäraste hindamiste või eksamitega. Eksamite sagedus on proportsionaalne asjaomase teenuseliigiga seotud riskidega.

c) Praktilised oskused

i) Lennujuht omandab ja säilitab oma ülesannete täitmiseks vajalikud praktilised oskused. Sellised oskused on proportsionaalsed asjaomase teenuseliigiga seotud riskidega ning, kui see on täidetavate ülesannete puhul asjakohane, hõlmavad vähemalt järgmisi valdkondi:

i käitamisprotseduurid;

ii konkreetsete ülesannetega seotud küsimused;

iii häda- ja ebatavalised olukorrad;

iv inimtegurid;

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

iii) Praktiliste oskuste puhul säilitatakse rahuldav pädevustase. Nõuetele vastavust kontrollitakse korrapäraste hindamistega. Selliste hindamiste sagedus vastab asjaomase teenuseliigi ja täidetavate ülesannete keerukusele ning riskitasemele.

▼M2

d) Keeleoskus

i) Lennujuht tõendab oma võimet rääkida ja mõista inglise keelt sel määral, et ta suudab konkreetsetel ja tööga seotud teemadel, sealhulgas hädaolukorras, tõhusalt suhelda ainult hääle abil (telefon/-raadiotelefon) ja näost näkku.

ii) Kui see on määratletud õhuruumiosas lennuliiklusteenuse osutamiseks vajalik, suudab lennujuht rääkida ja mõista ka riigikeelt (riigikeeli) eespool kirjeldatud tasemel.

e) Lennutreeningseadmed

Kui olukorra lahtimõtestamise ja inimtegurite alaseks praktiliseks koolituseks või oskuse omandamise või säilimise tõendamiseks kasutatakse lennutreeningseadet, võimaldab selle toimimistase asjaomasele koolitusele vastava töökeskkonna ja operatiivolukorra piisavat simulatsiooni.

f) Koolituskursus

i) Koolitus toimub koolituskursuse kaudu, mis võib hõlmata teoreetilist ja praktilist õpet ning vajaduse korral koolitust lennutreeningseadmel.

ii) Igat liiki koolituse puhul määratakse kindlaks ja kiidetakse heaks koolituskava.

g) Instruktorid

i) Teoreetilist koolitust viivad läbi vajaliku kvalifikatsiooniga instruktorid. Nad:

i omavad vajalikke teadmisi õpetatavast ainest; ning

ii on tõendanud oma suutlikkust kasutada sobivaid õpetamismeetodeid.

ii) Praktilisi oskusi õpetavad vajaliku kvalifikatsiooniga instruktorid, kes:

i omavad läbiviidavale õppele vastavaid teoreetilisi teadmisi ja kogemusi;

ii on tõendanud oma suutlikkust õpetada ja kasutada sobivaid õpetamismeetodeid;

iii on õpetatavate protseduuride õpetamise meetodeid praktikas rakendanud; ning

iv saavad oma asjatundlikkuse säilitamiseks korrapärast täiendõpet.

iii) Praktiliste oskuste instruktoritel on või on olnud õigus tegutseda lennujuhina.

h) Tasemetestijad

i) Lennujuhtide oskuste hindamise eest vastutavad isikud:

i on tõendanud oma suutlikkust hinnata lennujuhtide tegevust ning neid testida ja kontrollida; ning

ii saavad hindamisstandardite ajakohasuse tagamiseks korrapärast täiendõpet.

ii) Praktiliste oskuste tasemetestijatel on või on olnud õigus tegutseda lennujuhina valdkondades, milles hindamist teostatakse.

▼**M2**

i) Lennujuhi tervislik seisund

i) Tervisenõuded

i Kõik lennujuhid tõendavad korrapäraselt oma ülesannete täitmiseks piisavat tervislikku seisundit. Nõuetele vastavust näitab nõuetekohane hindamine, mille käigus võetakse arvesse võimalikku vanusest tulenevat vaimse ja füüsilise seisundi halvenemist.

ii Piisava tervisliku, st füüsilise ja vaimse seisundi tõendamine hõlmab selliste haiguste või puuete tõendatud puudumist, mille tõttu lennujuhtimisteenust osutav isik ei ole võimeline:

— nõuetekohaselt täitma lennujuhtimisteenuse osutamisega seotud ülesandeid;

— igal ajal täitma talle pandud kohustusi; või

— tajuma õigesti oma ümbruskonda.

ii) Kui piisavat terviseseisundit ei ole võimalik täielikult tõendada, võib rakendada riskide vähendamise meetmeid, mis tagavad samaväärse ohutustaseme.

5. **Teenuseosutajad ja koolitusorganisatsioonid**

a) Teenuseid osutatakse üksnes juhul, kui on täidetud järgmised tingimused:

i) teenuseosutaja omab otseselt või lepingute kaudu kaudselt kõiki teenuse mahuks või ulatuseks vajalikke vahendeid. Nende vahendite hulka kuuluvad vähemalt: süsteemid, rajatised, sealhulgas energiavarustus, juhtimisstruktuur, personal, seadmed ja nende hooldamine, ülesandeid, kohustusi ja protseduure käsitlevad dokumendid, juurdepääs asjakohastele andmetele ning andmete register;

ii) teenuseosutaja koostab teenuste osutamise kohta juhtimis- ja käitamiskäsiraamatud ja ajakohastab neid ning tegutseb vastavalt nendele käsiraamatutele. Sellised käsiraamatud sisaldavad kõiki vajalikke juhiseid, andmeid ja protseduure juhtimissüsteemi käitamiseks, juhtimissüsteemiks ning käitamisega seotud personali kohustuste täitmiseks;

iii) teenuseosutaja rakendab ja hoiab käigus riskipõhist juhtimissüsteemi, et tagada käesolevas lisas sisalduvate oluliste nõuete täitmine, hoiab seda süsteemi käigus ja seab eesmärgiks oma süsteemi pideva ennetava täiustamise;

iv) teenuseosutaja kasutab üksnes sobiva kvalifikatsiooni ja koolitusega personali, kehtestab personali koolitus- ja kontrollikavad ning täidab neid;

v) teenuseosutaja loob käesolevate oluliste nõuete täitmiseks ametlikud sidemed kõikide teiste teenuste osutamises osalejatega;

vi) teenuseosutaja koostab ja rakendab situatsioonikava, mis hõlmab kõiki osutatava teenuse puhul esineda võivaid häda- ja ebatavalisi olukordi;

vii) teenuseosutaja koostab ohutus- ja õnnetuste vältimise kava, sealhulgas õnnetustest ja vahejuhtumitest teatamise ja analüüsi kava, mida kasutatakse juhtimissüsteemis ohutuse pidevaks suurendamiseks, ja täidab seda; ning

▼M2

viii) teenuseosutaja kehtestab korra, mille kohaselt kontrollitakse, et igal ajal on täidetud kõikide käitatavate süsteemide ja koostisosade ohutusega seotud toimivusnõuded.

b) Lennujuhtimisteenuseid osutatakse üksnes juhul, kui on täidetud järgmised tingimused:

i) lennujuhtimisteenust osutava personali väsimuse tekkimist ennetatakse tööaja korraldusega. Sellise tööaja korraldusega tuleb reguleerida vahetuste kestus ning töö- ja puhkeaja kohane vaheldumine. Tööaja korralduses kehtestatud piirangutes arvestatakse väsimust põhjustavaid asjakohaseid tegureid, näiteks unepuudust, ööpäevatsükli häirimist, öötööd, vahetuse aja kumuleerumist teatavatel perioodidel ning ka töötajate vahelist tööjaotust;

ii) lennujuhtimisteenust osutava personali stressi vältimiseks kasutatakse õppe- ja ennetuskavasid;

iii) lennujuhtimisteenuse osutaja on kehtestanud menetlused, millega kontrollitakse, et lennujuhtimisteenust osutava personali kognitiivne otsustusvõime ei oleks häiritud ega tervislik seisund ebapiisav;

iv) lennujuhtimisteenuse osutaja võtab oma tegevuse kavandamisel ja elluviimisel arvesse nii kõiki käitamisega seotud ja tehnilisi piiranguid kui ka inimtegureid.

c) Side-, navigatsiooni- ja seireteenuseid osutatakse üksnes juhul, kui on täidetud järgmine tingimus:

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

d) Koolitusorganisatsioonid

Lennujuhtimisteenust osutavat personali koolitav organisatsioon vastab järgmistele nõuetele:

i) omab kõiki tema tegevusega seotud ülesannete ulatusele vastavaid vahendeid. Nende vahendite hulka kuuluvad muu hulgas: rajatised, personal, seadmed, meetodid, ülesandeid, kohustusi ja protseduure käsitlevad dokumendid, juurdepääs asjakohastele andmetele ning andmete register;

ii) rakendab ja hoiab käigus ohutusega ja koolituse tasemega seotud juhtimissüsteemi ning seab eesmärgiks selle süsteemi pideva täiustamise; ning

iii) sõlmib vajaduse korral sidemed teiste asjaomaste organisatsioonidega käesolevate oluliste nõuete pideva täitmise tagamiseks.

▼B

VI LISA

VASTAVUSTABEL

Määrus (EÜ) nr 1592/2002	Käesolev määrus
Artikkel 1	Artikkel 1
Artikli 2 lõige 1	Artikli 2 lõige 1
Artikli 2 lõike 2 punktid a–e	Artikli 2 lõike 2 punktid a–e
—	Artikli 2 lõike 2 punkt f
Artikli 2 lõige 3	Artikli 2 lõige 3
Artikli 3 punktid a–g	Artikli 3 punktid a–g
—	Artikli 3 punktid h–l
Artikli 4 lõike 1 punktid a–c	Artikli 4 lõike 1 punktid a–c
—	Artikli 4 lõike 1 punkt d
—	Artikli 4 lõiked 2 ja 3
Artikli 4 lõige 2	Artikli 4 lõige 4
—	Artikli 4 lõige 5
Artikli 4 lõige 3	Artikli 4 lõige 6
Artikli 5 lõige 1	Artikli 5 lõige 1
Artikli 5 lõike 2 esimese lõigu sissejuhatav lause	Artikli 5 lõike 2 esimese lõigu sissejuhatav lause
Artikli 5 lõike 2 esimese lõigu punktid a–c	Artikli 5 lõike 2 esimese lõigu punktid a–c
Artikli 5 lõike 2 esimese lõigu punkt d	Artikli 5 lõike 2 esimese lõigu punktid d ja e
Artikli 5 lõike 2 esimese lõigu punktid e ja f	Artikli 5 lõike 2 esimese lõigu punktid f ja g
—	Artikli 5 lõige 3
Artikli 5 lõige 3	Artikli 5 lõige 4
Artikli 5 lõike 4 esimese lõigu sissejuhatav lause	Artikli 5 lõike 5 esimese lõigu sissejuhatav lause
Artikli 5 lõike 4 esimese lõigu punktid a–d	Artikli 5 lõike 5 esimese lõigu punktid a–d
Artikli 5 lõike 4 esimese lõigu punkti e alapunktid i–iii	Artikli 5 lõike 5 esimese lõigu punkti e alapunktid i–iii
—	Artikli 5 lõike 5 esimese lõigu punkti e alapunktid iv–vi
Artikli 5 lõike 4 esimese lõigu punktid f–i	Artikli 5 lõike 5 esimese lõigu punktid f–i
—	Artikli 5 lõike 5 esimese lõigu punkt j
Artikli 5 lõike 5 esimese lõigu sissejuhatav lause	Artikli 5 lõike 6 esimese lõigu sissejuhatav lause
Artikli 5 lõike 5 esimese lõigu punktid a, b ja c	Artikli 5 lõike 6 esimese lõigu punktid a, b ja c

▼B

Määrus (EÜ) nr 1592/2002	Käesolev määrus
—	Artikli 5 lõike 6 esimese lõigu punkt d
Artikkel 6	Artikkel 6
—	Artikkel 7
—	Artikkel 8
—	Artikkel 9
—	Artikkel 10
Artikli 8 lõige 1	Artikli 11 lõige 1
	Artikli 11 lõiked 2–4
Artikli 8 lõige 2	Artikli 11 lõige 5
—	Artikli 11 lõige 6
Artikkel 9	Artikkel 12
—	Artikkel 13
Artikli 10 lõige 1	Artikli 14 lõige 1
—	Artikli 14 lõige 2
Artikli 10 lõige 2	Artikli 14 lõige 3
Artikli 10 lõige 3	Artikli 14 lõige 4
Artikli 10 lõige 4	Artikli 14 lõige 5
Artikli 10 lõige 5	Artikli 14 lõige 6
Artikli 10 lõige 6	Artikli 14 lõige 7
Artikkel 11	Artikkel 15
—	Artikkel 16
Artikkel 12	Artikkel 17
Artikli 13 sissejuhatav lause	Artikli 18 sissejuhatav lause
Artikli 13 punkt a	Artikli 18 punkt a
—	Artikli 18 punkt b
Artikli 13 punkt b	Artikli 18 punkt c
Artikli 13 punkt c	Artikli 18 punkt d
—	Artikli 18 punkt e
Artikkel 14	Artikkel 19
Artikli 15 lõike 1 sissejuhatav lause	Artikli 20 lõike 1 sissejuhatav lause
Artikli 15 lõike 1 punktid a–j	Artikli 20 lõike 1 punktid a–j
—	Artikli 20 lõike 1 punktid k ja l
Artikli 15 lõige 2	Artikli 20 lõige 2
—	Artikkel 21
—	Artikkel 22
—	Artikkel 23

▼B

Määrus (EÜ) nr 1592/2002	Käesolev määrus
Artikli 16 lõiked 1 ja 2	Artikli 24 lõiked 1 ja 2
—	Artikli 24 lõige 3
Artikli 16 lõige 3	Artikli 24 lõige 4
Artikli 16 lõige 4	Artikli 24 lõige 5
—	Artikkel 25
Artikkel 17	Artikkel 26
Artikkel 18	Artikkel 27
Artikkel 19	Artikkel 28
Artikkel 20	Artikkel 29
Artikkel 21	Artikkel 30
Artikkel 22	Artikkel 31
Artikkel 23	Artikkel 32
Artikli 24 lõiked 1–4	Artikli 33 lõiked 1–4
—	Artikli 33 lõige 5
Artikli 25 lõiked 1 ja 2	Artikli 34 lõiked 1 ja 2
—	Artikli 34 lõige 3
Artikkel 26	Artikkel 35
Artikkel 27	Artikkel 36
Artikkel 28	Artikkel 37
Artikli 29 lõiked 1 ja 2	Artikli 38 lõiked 1 ja 2
Artikli 29 lõike 3 punktid a–j	Artikli 38 lõike 3 punktid a–j
—	Artikli 38 lõike 3 punktid k ja l
Artikkel 30	Artikkel 39
Artikkel 31	Artikkel 40
Artikkel 32	Artikkel 41
Artikkel 33	Artikkel 42
Artikkel 34	Artikkel 43
Artikkel 35	Artikkel 44
Artikkel 36	Artikkel 45
Artikkel 37	Artikkel 46
Artikkel 38	Artikkel 47
Artikkel 39	Artikkel 48
Artikkel 40	Artikkel 49
Artikkel 41	Artikkel 50
Artikkel 42	Artikkel 51
Artikkel 43	Artikkel 52
Artikkel 44	Artikkel 53

▼B

Määrus (EÜ) nr 1592/2002	Käesolev määrus
Artikkel 45	Artikkel 54
Artikli 46 lõike 1 sissejuhatav lause	Artikli 55 lõike 1 sissejuhatav lause
Artikli 46 lõike 1 punktid a–d	Artikli 55 lõike 1 punktid a–d
—	Artikli 55 lõike 1 punkt e
Artikli 46 lõiked 2 ja 3	Artikli 55 lõiked 2 ja 3
—	Artikkel 56
—	Artikkel 57
Artikli 47 lõiked 1 ja 2	Artikli 58 lõiked 1 ja 2
Artikli 47 lõige 3	—
Artikli 47 lõige 4	Artikli 58 lõige 3
Artikli 47 lõige 5	—
—	Artikli 58 lõige 4
Artikli 48 lõike 1 sissejuhatav lause	Artikli 59 lõike 1 sissejuhatav lause
Artikli 48 lõike 1 punkt a	Artikli 59 lõike 1 punktid a ja b
Artikli 48 lõike 1 punktid b ja c	Artikli 59 lõike 1 punktid c ja d
—	Artikli 59 lõike 1 punkt e
Artikli 48 lõiked 2 ja 3	Artikli 59 lõiked 2 ja 3
—	Artikli 59 lõige 4
Artikli 48 lõiked 4–10	Artikli 59 lõiked 5–11
Artikkel 49	Artikkel 60
Artikkel 50	Artikkel 61
Artikkel 51	Artikkel 62
Artikkel 52	Artikkel 63
Artikkel 53	Artikkel 64
Artikkel 54	Artikkel 65
Artikkel 55	Artikkel 66
Artikkel 56	Artikkel 67
—	Artikkel 68
Artikkel 57	Artikkel 69
Artikkel 59	Artikkel 70