

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2021/2237,**15. detsember 2021,****millega muudetakse määrust (EL) nr 965/2012 igailmalende ning lennumeeskonna koolitust ja kontrolli käsitlevate nõuete osas**

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määrust (EL) 2018/1139, mis käsitleb tsiviilennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 2111/2005, (EÜ) nr 1008/2008, (EL) nr 996/2010, (EL) nr 376/2014 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 2014/30/EL ning 2014/53/EL ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 552/2004 ja (EÜ) nr 216/2008 ning nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91, ⁽¹⁾ eriti selle artikli 23 lõiget 1, artikli 27 lõiget 1 ja artiklit 31,

ning arvestades järgmist:

- (1) Õhusõidukite käitamisega seotud käitajad ja töötajad ning riiklikud pädevad asutused peaksid täitma asjakohaseid olulisi lennutegevusnõudeid, mis on sätestatud määruses (EL) 2018/1139.
- (2) Komisjoni määruses (EL) nr 965/2012 ⁽²⁾ on sätestatud lennutegevuse üksikasjalikud eeskirjad. Tagamaks, et igailmalende reguleerivad kehtivad eeskirjad kajastaksid uute pardasüsteemide hiljutisi tehnoloogilisi uuendusi ja lennutegevuse parimaid tavasid, tuleks neid eeskirju ajakohastada.
- (3) Selleks et tagada liidus tsiviilennundusohutuse kõrge tase, on vaja igailmalendude puhul käsitleda kõiki asjaomaseid lennundusvaldkondi, sealhulgas esmast lennukõlblikkust, lennutegevust, lennumeeskondade liikmete lubasid ja lennuvälju, ning võtta arvesse ülemaailmseid lennunduskogemusi ja teaduse ning tehnika arengut lennutegevuse valdkonnas. Seetõttu peaksid uued eeskirjad tagama ulatuslikuma ühtlustamise Ameerika Ühendriikide Föderaalse Lennuameti nõuetega ning viima liidu õigusesse nii palju kui võimalik sisse Rahvusvahelise Tsiviilennunduse Organisatsiooni (ICAO) poolt vastu võetud viimased muudatused standardites, nimelt ICAO 6. lisa I osas (11. väljaanne), II osas (10. väljaanne) ja III osas (9. väljaanne), mis hõlmavad igailmalende ja instrumentaallähenedamise terminoloogiat.
- (4) Lisaks tuleks võimaldada ohutuid kopterilende instrumentaallennureeglite (IFR) kohaselt, sealhulgas kasutada punktlähenedamisi ja -väljumisi. Seni on kopterilennud toimunud peamiselt visuaallennureeglite kohaselt, mistõttu täiendati kopterite käitamise eeskirju. Praegu on siiski olemas uued kopterite jaoks välja töötatud punktlähenedamis- ja -väljumisvõimalused ning madalad kopterimarsruudid, mis võimaldavad kopteritel lennata instrumentaallennureeglite (IFR) kohaselt. Sellest tulenevalt tuleks asjaomaseid käitamiseeskirju vastavalt muuta.
- (5) Selleks et suurendada kulutõhusal viisil ohutust, tuleks sätestada uued koolitusnõuded erilendude (SPO), kopterite mitmepiloodilendude ja simulaatorite ulatuslikuma kasutuselevõtu ning kopterite ärilise lennutranspordiga (CAT) seotud koolitus- ja kontrollitoimingute mitmekesistamise suhtes.
- (6) Uued eeskirjad peaksid olema tulemus- ja riskipõhised, et pidada sammu tehnoloogia jätkuva arenguga. Need peaksid olema tehnoloogiliselt neutraalsed ja avatud tulevastele muutustele, et vältida sõltuvust konkreetsetest tehnilistest lahendustest.

⁽¹⁾ ELT L 212, 22.8.2018, lk 1.

⁽²⁾ Komisjoni 5. oktoobri 2012. aasta määrus (EL) nr 965/2012, millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 296, 25.10.2012, lk 1).

- (7) Põhinedes tehnoloogia arengul ja uue kõrgtehnoloogia, näiteks laiendatud võimalustega nähtavuse süsteemi (EFVS) kasutamisel, samuti mõnede uute, igailmalende toetavate täiustatud käitamisprotseduuride kohaldamisel, peaksid uued eeskirjad aitama suurendada tõhusust. Samuti tuleks püüda kasutada lennumeeskonna koolitamiseks ja kontrollimiseks uuenduslikke koolitusvahendeid.
- (8) Igailmalende ning lennumeeskonna koolitust ja kontrolli käsitlevad uued eeskirjad peaksid aitama tagada võrdsed tingimused kõigile liidu lennunduse siseturu osalistele ja parandama liidu lennundustööstuse konkurentsivõimet.
- (9) Lennuvälja käitamisiinimumid tuleks võimalikult suures ulatuses ühtlustada, võttes arvesse nii ärilise lennutranspordi (CAT), keerukate mootorõhusõidukite mitteärilise lennutranspordi (NCC) kui ka erilendude (SPO) vajadusi. Selleks et edendada instrumentaallennureeglite kasutamist, tuleks lihtsustada ka muude kui keerukate mootorõhusõidukitega (NCO) tehtavate mitteäriliste igailmalendude suhtes kohaldatavaid nõudeid.
- (10) Võttes arvesse käitamiskogemust, lennutegevuse laadi ja sellega seotud väiksemaid riske, tuleks lennumeeskonna koolituse ja kontrolli nõuete teatavaid leevendusi, mida varem võis kasutada üksnes ärilise lennutranspordi (CAT) puhul, edaspidi kohaldada ka keerukate mootorõhusõidukite mitteärilise lennutranspordi ja erilendude suhtes. Käitamise valdkonna areng on näidanud, et nõutavat ohutustaset on võimalik säilitada leebemate ja paindlikumate nõuetega. Samuti tuleks väikekopterite käitajatele võimaldada suuremat paindlikkust eri õhusõidukitüüpide ja -variantide käitamisel. Ka väikeste lihtsate ühe mootoriga kopteritüüpide puhul, mis käituvad tava- ja hädaolukorras sarnaselt, peaks olema võimalik kohaldada teatavaid lihtsustusi, mida praegu kasutatakse lennuki klassipädevusmärgete korral.
- (11) Seepärast tuleks määrust (EL) nr 965/2012 vastavalt muuta, et täielikult rakendada määruse (EL) 2018/1139 V lisas sätestatud olulised lennutegevusnõuded.
- (12) Euroopa Liidu Lennundusohutusamet on ette valmistanud rakenduseeskirjade eelnõu ja esitanud selle komisjonile arvamusega nr 02/2021 ⁽³⁾ kooskõlas määruse (EL) 2018/1139 artikli 76 lõikega 1.
- (13) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas määruse (EL) 2018/1139 artikli 127 kohaselt asutatud komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määruse (EL) nr 965/2012 muutmise

Määrust (EL) nr 965/2012 muudetakse järgmiselt.

1) Artikli 5 lõike 2 punkti a alapunkt iv asendatakse järgmisega:

„iv) halva nähtavusega lennud (LVO) või vähendatud käitamisiinimumidega toimingud;“.

2) I, II, III, IV, V, VI, VII ja VIII lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse lisale.

Artikkel 2

Jõustumine ja kohaldamine

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

Seda kohaldatakse alates 30. oktoobrist 2022.

⁽³⁾ <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 15. detsember 2021

Komisjoni nimel
president
Ursula VON DER LEYEN

LISA

I, II, III, IV, V, VI, VII ja VIII lisa muudetakse järgmiselt.

1) I lisa muudetakse järgmiselt:

a) lisatakse punkt 6:

„6. „Lennuvälja käitamismiinimumid“ – lennuvälja kasutuspiirangud seoses järgmisega:

- a) start, väljendatuna nähtavusena rajal (RVR) ja/või nähtavusena ning vajaduse korral pilvede kõrgusena;
- b) maandumine kahemõõtmelistel (2D) instrumentaallähenemistoimingutel, väljendatuna nähtavusena ja/või nähtavusena rajal (RVR), minimaalse laskumiskõrgusena (MDA/H) ja vajaduse korral pilvede kõrgusena;
- c) maandumine kolmemõõtmelistel (3D) instrumentaallähenemistoimingutel, väljendatuna nähtavusena ja/või nähtavusena rajal (RVR) ning otsusekõrgusena (DA/H) vastavalt lennutegevuse liigile ja/või kategooriale.“;

b) punkt 11 jäetakse välja;

c) punktid 13 kuni 16 jäetakse välja;

d) lisatakse punkt 18a:

„18a. „Pilvede kõrgus“ – 6 000 meetrist (20 000 jalast) allpool asetseva alumise, enam kui poolt taevast katva pilvekihi alapiiri püstvahemaa maa- või veepinnast.“;

e) punkt 20 asendatakse järgmisega:

„20. „Ringlähenemine“ – ringlähenemistoimingu visuaalne etapp.“;

f) lisatakse punkt 20a:

„20a. „Ringlähenemistoiming“ – A-tüüpi instrumentaallähenemistoiming, millega viiakse õhusõiduk asukohta, kust ta saab maanduda lennurajale/lähenemis- ja stardisirgealale (FATO), mille asukoht ei sobi otselähenemiseks.“;

g) punkt 27 asendatakse järgmisega:

„27. „Pideva laskumisega lõplähenemine (CDFA)“ – stabiliseeritud lähenemise protseduuridele vastav instrumentaal-mittetäppislähenemise (NPA) tehnika, kus lõplähenemise segment (FAS) läbitakse pideva laskumisena lõplähenemise tähise kõrguselt või kõrgemalt vahepealseid horisontaletappe läbimata:

- a) otselähenemistoimingutel kuni kõrguseni ligikaudu 15 m (50 jalga) raja läve kohal või väljajoondumise algpunktini, või
- b) ringlähenemistoimingutel minimaalse laskumiskõrguse (MDA/H) või visuaallennu manöövriskõrguse saavutamiseni.“;

h) lisatakse punkt 35a:

„35a. „Otsusekõrgus (DA) / otsusekõrgus merepinnast (DH)“ – 3D-instrumentaallähenemistoimingu puhul kindlaks määratud kõrgus, mille juures tuleb algatada katkestatud lähenemise protseduur, kui lähenemise jätkamiseks puudub nõutav visuaalne orientiir.“;

i) punkt 46 asendatakse järgmisega:

„46. „Laiendatud võimalustega lennunähtavuse süsteem (EFVS)“ – elektrooniline vahend, mille abil antakse lennumeeskonnale pildiandurite kasutamise teel reaajas sensorist saadud või täiustatud kuva väliskeskonna topograafia (koha või piirkonna looduslikud või tehismadused, eelkõige nende suhtelised asukohad ja kõrgused) kohta; Laiendatud võimalustega lennunähtavuse süsteem on integreeritud õhusõiduki juhendamissüsteemiga ja selle näidud kuvatakse lennuinfo esiklaasinäituril või samaväärsel kuvarisüsteemil; kui laiendatud võimalustega lennunähtavuse süsteem on sertifitseeritud vastavalt kohaldatavatele lennukõlblikkusnõuetele ja käitajal on vajalik eriluba (kui see on nõutav), võib seda kasutada EFVS-toiminguteks ja vähendatud käitamismiinimumidega toimingute puhul.“;

j) lisatakse punktid 46a ja 46b:

„46a. „EFVS-toiming“ – toiming, mille puhul tuleb nähtavustingimuste tõttu kasutada lähenemise või maandumise sooritamiseks, nõutavate visuaalsete orientiiride kindlakstegemiseks või maandumisjärgseks läbijooksuks loomuliku nägemise asemel laiendatud võimalustega lennunähtavuse süsteemi.

46b. „EFVS 200 toiming“ – vähendatud käitamisiinimumidega toiming, mille puhul nähtavustingimused nõuavad laiendatud võimalustega lennunähtavuse süsteemi kasutamist kuni 200 jala kõrguseni FATO või raja läve kohal. Alates sellest punktist kuni maandumiseni kasutatakse loomulikku nägemist. Nähtavus rajal peab olema vähemalt 550 m.“;

k) punkt 47 asendatakse järgmisega:

„47. „Laiendatud võimalustega süsteem (EVS)“ – elektrooniline vahend, mille abil antakse lennumeeskonnale pildiaundurite kasutamise teel reaalsajas kuva väliskeskkonna tegeliku topograafia (koha või piirkonna looduslikud või tehismadused, eelkõige nende suhtelised asukohad ja kõrgused) kohta.“;

l) lisatakse punkt 48b:

„48b. „Lõpplähenemise segment (FAS)“ – instrumentaallähenemise protseduuri (IAP) segment, milles sooritatakse maandumiseks joondumine ja laskumine.“;

m) lisatakse punkt 52a:

„52a. „Kordusringile minek“ – üleminek lähenemistoimingult stabiliseeritud tõusule. See hõlmab manöövreid minimaalsel laskumiskõrgusel (MDA/H) või otsusekõrgusel (DA/H) või neist kõrgemal või otsusekõrgusest (DA/H) madalamal (katkestatud maandumiste puhul).“;

n) punkt 55 asendatakse järgmisega:

„55. „Maandumissüsteemi esiklaasinäitur (HUDLS)“ – kogu pardasüsteem, mis kuvab piloodile kabiini esiklaasil juhiseid, et piloodil oleks võimalik kas lennukit juhtida või jälgida autopiloodi tööd stardil (kui on kohaldatav), lähenemisel ja maandumisel (ning maandumisjärgsel läbijooksul, kui on kohaldatav) või kordusringile minekul. See hõlmab kõiki andureid, arvuteid, toiteallikaid, näidikuid ja juhtimiseadmeid.“;

o) punkt 56 jäetakse välja;

p) lisatakse punktid 69d ja 69e:

„69d. „Instrumentaallähenemistoiming“ – lähenemine ja maandumine instrumentaallähenemise protseduuril (IAP) põhinevate navigatsiooniteabemõõteriistade abil. Instrumentaallähenemistoimingu rakendamiseks on kaks meetodit:

a) kahemõõtmeline (2D) instrumentaallähenemine, mille puhul kasutatakse navigatsiooniteavet üksnes horisontaalsuuna kohta, ning

b) kolmemõõtmeline (3D) instrumentaallähenemine, mille puhul kasutatakse navigatsiooniteavet nii horisontaal- kui ka vertikaalsuuna kohta;

69e. „Instrumentaallähenemise protseduur (IAP)“ – sari eelnevalt kindlaks määratud, mõõteriistade abil sooritavaid manöövreid, millega tagatakse teatav ohutu kõrgus takistuste kohal ja mis algavad alglähenemistahiselt või vajaduse korral määratud saabumismarsruudi algusest ning jätkuvad kohani, kust on võimalik alustada maandumist, ning seejärel, kui maandumist ei sooritata, kohani, kus on täidetud takistustest ülelennu nõuded marsruudil või ootamisel. Instrumentaallähenemise protseduurid (IAP) liigitatakse järgmiselt:

a) mitte-täppislähenemisprotseduur (NPA-protseduur) – instrumentaallähenemise protseduur, mis on ette nähtud A-tüüpi 2D-instrumentaallähenemistoiminguteks;

b) vertikaalinformatsiooniga lähenemisprotseduur (APV-protseduur) – suutlikkusel põhineva navigatsiooni (PBN) instrumentaallähenemise protseduur (IAP), mis on ette nähtud A-tüüpi 3D-instrumentaallähenemistoiminguteks;

c) „täppislähenemise protseduur (PA-protseduur)“ – navigatsioonisüsteemidel põhinev instrumentaallähenemise protseduur (IAP), mis on ette nähtud A- või B-tüüpi 3D-instrumentaallähenemistoiminguteks.“;

- q) lisatakse punkt 72b:
- „72b. „Liinilennukontroll“ – käitaja korraldatav kontroll, mille piloot või tehniline meeskonnaliige peab läbima selleks, et tõendada oma oskusi tegevuskäsiraamatus kirjeldatud tavalistel liinilendudel.“;
- r) punktid 74 ja 75 asendatakse järgmisega:
- „74. „Halva nähtavusega lennud (LVO)“ – lähenemis- või starditoimingud rajal, kus nähtavus on alla 550 m või otsusekõrgus on alla 200 jala.
75. „Halva nähtavusega startimine (LVTO)“ – start, kui nähtavus rajal on alla 550 m.“;
- s) punkt 76 jäetakse välja;
- t) lisatakse punkt 78c:
- „78c. „Minimaalne laskumiskõrgus (MDA) / minimaalne laskumiskõrgus merepinnast (MDH)“ – kindlaks määratud kõrgus 2D-instrumentaallähenemistoimingul või ringlähenemistoimingul, millest allpool ei tohi laskumist teha ilma nõutava visuaalse orientiirita.“;
- u) punkt 83 jäetakse välja;
- v) lisatakse punkt 85a:
- „85a. „Kõrgus takistuste kohal (OCA) / Kõrgus merepinnast takistuste kohal (OCH)“ – vastavalt vajadusele kas asjaomase raja läve või lennuvälja kõrgustasandi madalaim kõrgus, mida kasutatakse asjakohastele takistustest ülelennu nõuetele vastavuse kindlakstegemiseks.“;
- w) lisatakse punkt 91a:
- „91a. „vähendatud käitamisiinimum“ – käitamisiinimum täiustatud võimekusega õhusõidukite puhul, mis võimaldavad kasutada madalamaid lennuvälja käitamisiinimume, kui käitaja kehtestaks tavaolukorras baasõhusõidukitele, võttes aluseks täiustatud võimekusega õhusõidukisüsteemide toimimise, kasutades olemasolevat välistaristut. Madalamad käitamisiinimumid võivad hõlmata madalamat otsusekõrgust/ kõrgust või minimaalset laskumiskõrgust, vähendatud nähtavusnõudeid või vähemate võimalustega maapealseid üksusi või nende kombinatsiooni.“;
- x) punkt 92 asendatakse järgmisega:
- „92. „Käitaja korraldatav lennuoskuse tasemekontroll“ – käitaja korraldatav kontroll, mille piloot või tehniline meeskonnaliige peab läbima selleks, et tõendada oma oskusi tava-, erakorraliste ja hädaolukorra protseduuride teostamisel.“;
- y) lisatakse punktid 120c, 120d ja 120e:
- „120c. „Oskuste omandamise koolitus“ – koolitus, mis on kavandatud tulemustega seotud lõppeesmärkide saavutamiseks, tagades piisava kindluse selle kohta, et koolitatud isik suudab järjepidevalt täita konkreetseid ülesandeid ohutult ja tulemuslikult.
- 120d. „A-tüüpi instrumentaallähenemistoiming“ – instrumentaallähenemistoiming minimaalse laskumiskõrgusega või otsusekõrgusega vähemalt 250 jalg.
- 120e. „B-tüüpi instrumentaallähenemistoiming“ – instrumentaallähenemistoiming otsusekõrgusega alla 250 jala. B-tüüpi instrumentaallähenemistoiminguid liigitatakse järgmiselt:
- a) I kategooria (CAT I): otsusekõrgus on vähemalt 200 jalg ja nähtavus vähemalt 800 m või nähtavus rajal vähemalt 550 m;
- b) II kategooria (CAT II): otsusekõrgus on alla 200 jala, kuid vähemalt 100 jalg ja nähtavus rajal vähemalt 300 m;
- c) III kategooria (CAT III): otsusekõrgus on alla 100 jala või puudub ja nähtavus rajal alla 300 m või piirang puudub.“;

z) lisatakse punkt 124a:

„124a. „Nähtavus“ – lennunduses üks järgmisest, olenevalt sellest, kumb on suurem:

- a) suurim kaugus, kust on nähtav ja äratuntav maapinna lähedal heledal taustal asuv sobivas suuruses must objekt, ning
- b) suurim kaugus, kust vaateväljas asuvat valgusallikat tugevusega umbes 1 000 kandelat on võimalik valgustamata taustal näha ja identifitseerida;“

aa) punktid 125 ja 126 asendatakse järgmisega:

„125. „Visuaallähenedamine“ – IFR-lennu lähenemistoiming, mille puhul ei kohaldata instrumentaallähenedamise protseduuri (IAP) mõnda osa või protseduuri tervikuna ning lähenemistoiming teostatakse maapinnal olevate visuaalsete orientiiride järgi.

126. „Sobivate ilmastikutingimustega lennuväli“ – sobiv lennuväli, mille puhul ilmateade, ilmaprognoos või nende kombinatsioon osutavad sellele, et kõnealusel lennuväljal valitsevad eeldataval kasutusajal lennuvälja käitamismiinimumidega võrdsed või nendest soodsamad ilmastikutingimused, ning mille pinnakatte seisukorda käsitlev teave osutab sellele, et seal on võimalik ohutult maanduda.“

2) II lisa II liide asendatakse järgmisega:

„II liide

KÄITAMISTINGIMUSED (vastavalt tegevuskäsiraamatus kinnitatud tingimustele)				
Käitamistingimused välja andnud asutuse kontaktandmed Telefon ⁽¹⁾ : _____; Faks: _____; E-post: _____				
Lennuettevõtja sertifikaat (AOC) ⁽²⁾ :	Käitaja nimi ⁽³⁾ :	Kuupäev ⁽⁴⁾ :	Allkiri:	
Kasutatav ärinimi				
Käitamistingimuste nr:				
Õhusõiduki mudel ⁽⁵⁾ :				
Registreerimistunnused ⁽⁶⁾ :				
Käitamislühid: Äriline lennutegevus <input type="checkbox"/> Reisijad <input type="checkbox"/> Kaup <input type="checkbox"/> Muud ⁽⁷⁾ : _____				
Käitamiskiirkond ⁽⁸⁾ :				
Eripiirangud ⁽⁹⁾ :				
Eriload:	Jah	Ei	Spetsifikatsioon ⁽¹⁰⁾	Märkused
Ohtlikud kaubad:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Halva nähtavusega lennud				
Start	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Nähtavus rajal ⁽¹¹⁾ :... m	
Lähenemine ja maandumine	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ⁽¹²⁾ DA/ H: jalga, nähtavus rajal... m	
Käitamismiinimumid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ⁽¹³⁾DA/H: jalga, nähtavus rajal:... m	
RVSM ⁽¹⁴⁾ <input type="checkbox"/> ei kohaldata	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS ⁽¹⁵⁾ <input type="checkbox"/> ei kohaldata	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Maksimaalne kõrvalekaldumisaeg ⁽¹⁶⁾ : min	
Navigatsioonitingimused sooritusel põhineva navigatsiooniga (PBN) lendudel ⁽¹⁷⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		⁽¹⁸⁾
Navigatsiooni miinimumnõuded	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Ühe turbiinmootoriga lennuki käitamine öösel või instrumentaallennuilmal (SET-IMC) tingimustes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽¹⁹⁾	
Öönägemissüsteemiga kopterilennud	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Ripplasti vedu kopteril	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Kopterite kiirabilennud	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Kopteri salongimeeskonna koolitus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Salongitöötajate koolitus ⁽²⁰⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Salongitöötaja tunnistuse väljaandmine ⁽²¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
B-tüüpi elektroonilise lennudokumentatsiooni rakenduste kasutamine	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²²⁾	
Jätkuv lennukõlblikkus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²³⁾	
Muud ⁽²⁴⁾				

⁽¹⁾ Pädeva asutuse telefoninumber ning riigi kood. E-posti aadress ja faks, kui see on olemas.

⁽²⁾ Märkida vastava lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) number.

⁽³⁾ Märkida kaitaja registrijärgne nimi ja ärinimi, kui viimane on esimesest erinev. Ärinime ette lisada märke „Dba“ (*Doing business as*).

⁽⁴⁾ Käitamistingimuste väljaandmise kuupäev (pp-kk-aaaa) ja pädeva asutuse esindaja allkiri.

⁽⁵⁾ Märkida ICAO määratluse kohane õhusõiduki mark, mudel ja seeria või üldseeria, kui see on olemas (nt Boeing-737-3K2 või Boeing-777-232).

⁽⁶⁾ Registreerimistunnused on loetletud kas käitamistingimustes või tegevuskäsiraamatus. Viimasel juhul tuleb asjaomastesse käitamistingimustesse lisada viide tegevuskäsiraamatu vastavale leheküljele. Kui konkreetse õhusõidukimudeli suhtes kõiki erilube ei kohaldata, võib õhusõiduki registreerimistunnuse märkida konkreetse eriloa juurde märkuste veergu.

⁽⁷⁾ Muu täpsustatav transpordiliik (nt kiirabilennud).

⁽⁸⁾ Loetleda lennutegevuseks lubatud geograafilised piirkonnad (geokoordinaadid või konkreetsed marsruudid, lennuinfopiirkond või riigi- või piirkonnapiirid).

⁽⁹⁾ Loetleda kohaldatavad eripiirangud (nt üksnes VFR, üksnes päeval jne).

⁽¹⁰⁾ Selles veerus tuleb loetleda iga eriloa või eriloa liigi kõige leebemad kriteeriumid (koos asjaomaste kriteeriumidega).

⁽¹¹⁾ Märkida kinnitatud minimaalne stardi-RVR meetrites. Kui välja antakse mitu eriluba, võib iga loa märkida eraldi reale.

⁽¹²⁾ Märkida kohaldatav täppislähemise kategooria: CAT II või CAT III. Märkida minimaalne RVR meetrites ja DH jalgades. Iga lähemisekategooria märkida eraldi reale.

⁽¹³⁾ Märkida kohaldatav vähendatud käitamisiinimum: SA CAT I, SA CAT II, EFVS jne. Märkida minimaalne RVR meetrites ja DH jalgades. Iga vähendatud käitamisiinimum märkida eraldi reale.

⁽¹⁴⁾ Kasti „ei kohaldata“ võib märke teha üksnes juhul, kui õhusõiduki maksimaalne lennukõrgus on alla FL290.

⁽¹⁵⁾ Suurendatud käitamisulatusena lennud (ETOPS-lennud) on praegu lubatud üksnes kahemootorilistele õhusõidukitele. Seega võib kasti „ei kohaldata“ teha märke juhul, kui õhusõidukimudelil on vähem või rohkem kui kaks mootorit.

⁽¹⁶⁾ Lisaks võib märkida lubatud vahemaa (NM) ja mootoritüübi.

⁽¹⁷⁾ Suutlikkusel põhinev navigatsioon (PBN): iga terviklik PBN-eriluba (nt RNP AR APCH jaoks) märkida eraldi reale ning asjaomased piirangud veergu „Tingimused“ või „Märkused“ või mõlemasse veergu. Protseduuripõhiste RNP AR APCH protseduuride eriload võib loetleda käitamistingimustes või tegevuskäsiraamatus. Viimasel juhul tuleb asjaomastesse käitamistingimustesse lisada viide tegevuskäsiraamatu vastavale leheküljele.

⁽¹⁸⁾ Täpsustada, kas eriluba kehtib üksnes teatavate rajalõpualade või lennuväljade või mõlema suhtes.

⁽¹⁹⁾ Lisada konkreetne plaaneri või mootori kombinatsioon.

⁽²⁰⁾ Luba selliste koolituskursuste ja eksamite läbiviimiseks, mille peavad sooritama määruse (EL) nr 1178/2011 V lisa (CC-osa) kohase salongitöötaja tunnistuse taotlejad.

⁽²¹⁾ Luba määruse (EL) nr 1178/2011 V lisa (CC-osa) kohaste salongitöötaja tunnistuste väljaandmiseks.

⁽²²⁾ B-tüüpi elektroonilise lennudokumentatsiooni rakenduste loetelu ja riistvara (kaasaskantava elektroonilise lennudokumentatsiooni puhul) viite lisamine. Loetelu esitatakse kas käitamistingimustes või tegevuskäsiraamatus. Viimasel juhul tuleb asjaomastesse käitamistingimustesse lisada viide tegevuskäsiraamatu vastavale leheküljele.

⁽²³⁾ Õhusõiduki jätkuva lennukõlblikkuse tagamise eest vastutava isiku või organisatsiooni nimi ning viide asjaomaseid nõudeid sisaldavale määrusele, nt komisjoni määruse (EL) nr 1321/2014 I lisa (M-osa) G alajagu.

⁽²⁴⁾ Siia võib märkida muud load või andmed, iga luba eraldi real (või mitmerealises lõigus) koos vastava loaga (nt lühimaa maandumised, järsud lähenedes, vähendatud nõutav maandumisdistsants, kopterilennud avalikes huvides kasutatavasse käitamiskohta või sellisest kohast, kopterilennud väljaspool tihedalt asustatud piirkonda asuva maandumiseks sobimatu ala kohal, kopterilennud tagatud ohutu hädamaandumise võimaluseta, lennud suurendatud kalletega, maksimumkaugus sobivast lennuväljast kahemootorilistel ETOPS-loata lennukitel, mitteäriliseks otstarbeks kasutatavad õhusõidukid).

EASA vorm 139, versioon 7.“

3) III lisa muudetakse järgmiselt:

a) punkti ORO.FC.100 muudetakse järgmiselt:

i) lisatakse alapunkt f:

„f) Erinõuded kopterilendudele

Kui kopterit käitatakse kahest piloodist koosneva meeskonnaga, kohaldatakse mõlema piloodi suhtes järgmist:

- 1) nad peavad omama tõendit määruse (EL) nr 1178/2011 kohase kopterite lennumeeskonna koostöökursuse (MCC) eduka läbimise kohta või
- 2) nad peavad olema lennanud vähemalt 500 lennutundi piloodina mitmepiloodilendudel.“;

ii) alapunkt d asendatakse järgmisega:

„d) Lennumeeskonna liikme ülesanded juhtimisseadmete taga võib lennu ajal üle võtta mõni teine sobiva kvalifikatsiooniga meeskonnaliige.“;

b) punkt ORO.FC.105 asendatakse järgmisega:

„ORO.FC.105 Õhusõiduki kapteniks määramine

a) Kooskõlas määruse (EL) 2018/1139 V lisa punktiga 8.6 määrab käitaja ühe lennumeeskonda kuuluva piloodi, kellel on määruse (EL) nr 1178/2011 I lisa (FCL-osa) kohane õhusõiduki kapteni kvalifikatsioon (nii ärilise lennutranspordi kui ka mitteärilise lennutegevuse puhul), täitma õhusõiduki kapteni ülesandeid.

b) Käitaja määrab õhusõiduki kapteniks üksnes sellise lennumeeskonna liikme, kelle puhul on täidetud kõik järgmised tingimused:

- 1) tal on tegevuskäsiraamatus sätestatud miinimumkogemus;
- 2) tal on piisavad teadmised lennu toimumise marsruudist või piirkonnast ning kasutatavatest lennuväljadest, sealhulgas varulennuväljadest, rajatistest ja protseduuridest;
- 3) mitmepiloodilendude puhul on ta läbinud käitaja korraldatava kaptenikursuse, kui piloot edutatakse teisest piloodist õhusõiduki kapteniks.

c) Lennukite ja kopterite ärilise lennutegevuse korral peab õhusõiduki kapten, kellele võib delegeerida lennu juhtimise, olema läbinud esmase tutvumiskoolituse kasutatava marsruudi või piirkonna ning asjaomaste lennuväljade, rajatiste ja protseduuride kohta ning ta peab oma teadmisi ajakohasena hoidma järgmiselt:

- 1) Lennuvälja käsitlevate teadmiste säilitamiseks tuleb asjaomast lennuvälja kasutada vähemalt üks kord 12 kuu jooksul.
- 2) Marsruuti või piirkonda käsitlevate teadmiste säilitamiseks tuleb asjaomast marsruuti või piirkonda kasutada vähemalt üks kord 36 kuu jooksul. Lisaks nõutakse marsruuti või piirkonda käsitlevate teadmiste alast täiendkoolitust, kui eespool nimetatud 36-kuulise ajavahemiku sisse jääb 12 kuud, mille jooksul asjaomasel marsruudil või asjaomasesse piirkonda ei lennatud.

d) Olenemata alapunktist c võib selliste lendude puhul, mida tehakse B- ja C-suutlikkusklassi lennukite ja kopteritega päevasel ajal visuaallennureeglite (VFR) kohaselt, marsruudi ja lennuväljade tutvumiskoolituse asendada piirkonna tutvumiskoolitusega.“;

c) punkt ORO.FC.125 asendatakse järgmisega:

„ORO.FC.125. Erinevus- ja tutvumiskoolitus, varustuse ja protseduuridega seotud õpe

a) Lennumeeskonna liikmed läbivad erinevus- või tutvumiskoolituse, kui seda nõutakse määruse (EL) nr 1178/2011 I lisa (FCL-osa) alusel.

b) Lennumeeskonna liikmed läbivad varustuse ja protseduuridega seotud õppe, kui varustuse või protseduuride muutmine nõuab lisateadmisi käitatavate tüüpide või variantide kohta.

c) See, kas selline erinevus- või tutvumiskoolitus või varustuse ja protseduuridega seotud õpe on nõutav, täpsustatakse tegevuskäsiraamatus.“;

d) punkti ORO.FC.130 alapunkt a asendatakse järgmisega:

„a) Iga lennumeeskonna liige peab igal aastal läbima lennu- ja maapealse tegevuse jätkuõppe käsitatava õhusõidukitüübi või -variandi ja selle varustuse osas, sealhulgas kõikide õhusõiduki pardal olevate ohutusvahendite ja avariivarustuse paigutuse ja kasutamise osas.“;

e) punkt ORO.FC.140 asendatakse järgmisega:

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

a) Rohkem kui ühe õhusõidukitüübi või -variandiga lendavad lennumeeskonna liikmed peavad vastama iga tüübi või variandi suhtes käesoleva osa nõuetele, välja arvatud juhul, kui asjaomaste tüüpide või variantide kohta on ette nähtud koolituse, lennuoskuse kontrolli ja hiljutise lennukogemuse nõuete arvestamine vastavalt komisjoni määruse (EL) nr 748/2012 kohaselt kehtestatud käitussobivuse andmete kohustuslikule osale.

b) Käitaja võib kindlaks määrata ühe mootoriga kopteritüüpide rühmad. Ühe kopteritüübi käitaja korraldatav lennuoskuse tasemekontroll kehtib kõigi teiste rühma kuuluvate tüüpide puhul, kui on täidetud järgmised tingimused:

1) asjaomasesse rühma kuuluvad kas ainult ühe turbiinmootoriga kopterid, mida käitatakse visuaallennureeglite (VFR) kohaselt, või ainult ühe kolm mootoriga kopterid, mida käitatakse visuaallennureeglite (VFR) kohaselt;

2) ärilise lennutranspordi puhul tehakse kolmeaastase tsükli jooksul iga kopteritüübi kohta vähemalt kaks käitaja korraldatavat lennuoskuse tasemekontrolli.

c) Erilendude puhul võib õhusõiduki/lennutreeningseadme (FSTD) koolituse ja käitaja korraldatava lennuoskuse tasemekontrolli elemente, mis hõlmavad eriülesandega seotud asjakohaseid aspekte ja mis ei ole seotud asjaomase tüübi või tüüpide rühmaga, arvesse võtta teiste rühmade või tüüpide puhul, tuginedes käitaja tehtud riskihindamisele.

d) Lendude puhul, mida teostatakse rohkem kui ühe piisavalt sarnaste lendude käitamiseks kasutatava kopteritüübi või -variandiga, pikendatakse iga liinilennu kontrolli puhul, kui seda tehakse vaheldumisi eri tüüpidel või variantidel, sellise kontrolli kehtivust ka teiste asjaomaste kopteritüüpide või variantide suhtes.

e) Asjakohased protseduurid ja võimalikud käitamispiirangud lendamiseks rohkem kui ühe tüübi või variandiga määratakse kindlaks tegevuskäsiraamatus.“;

f) punkti ORO.FC.145 muudetakse järgmiselt:

i) alapunktid c ja d asendatakse järgmisega:

„(c) Äriline lennutranspordi korral peab koolitus- ja kontrolliprogrammid, sealhulgas koolituskavad ja kava täitmise vahendite, näiteks konkreetsete lennutreeningseadmete (FSTD) ja muude koolituslahenduste kasutamise heaks kiitma pädev asutus.

(d) Käesoleva alajaos nõuete täitmiseks kasutataval lennutreeningseadmel (FSTD) peab olema määruse (EL) nr 1178/2011 kohane kvalifikatsioon ja see peab võimalikult täpselt kujutama käitaja kasutatavat õhusõidukit. Lennutreeningseadme (FSTD) ja õhusõiduki erinevusi kirjeldatakse ja käsitletakse vastavalt vajadusele tutvustuse või koolituse raames.“;

ii) lisatakse alapunktid f ja g:

„(f) Käitaja jälgib iga jätkuõppe ja kontrolli kehtivust.

(g) Käesolevas alajaos nõutud kehtivusaegu arvestatakse alates selle kuu lõpust, mil täideti hiljutise lennukogemuse nõuded ja läbiti koolitus või kontroll.“;

g) punkti ORO.FC.146 muudetakse järgmiselt:

i) alapunkt b asendatakse järgmisega:

„(b) Töötajad, kes viivad läbi lennutreeninguid, lennutreeningseadmetega seotud koolitusi, kontrolli ja hindamisi, peavad omama määruse (EL) nr 1178/2011 I lisa (FCL-osa) kohast kvalifikatsiooni. Lisaks peavad erilendudel koolitust ja kontrolli läbi viivad töötajad olema vastava lennu jaoks sobiva kvalifikatsiooniga.“;

ii) alapunkt d asendatakse järgmisega:

„(d) Ilma et see piiraks alapunkti b kohaldamist, võib liiniga seotud pädevuse hindamise läbi viia sobiva kvalifikatsiooniga õhusõiduki kapten (liinilennu hindaja), kelle on määranud tõenduspõhise koolituse mõistetes ja pädevuse hindamises standarditud käitaja.“;

iii) lisatakse alapunktid e, f, g ja h:

„(e) Olenemata alapunktist b võib õhusõiduki/lennutreeningseadme (FSTD) koolituse ja käitaja korraldatava lennuoskuse tasemekontrolli läbi viia sobiva kvalifikatsiooniga õhusõiduki kapten, kellel on lennuinstruktori/tüübipädevuse instruktori/lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori tunnustus ja kelle käitaja on määranud mis tahes järgmiseks lennutegevuseks:

- 1) punkti ORO.FC.005 alapunkti b alapunktis 2 määratletud kriteeriumidele vastavate kopteritega teostatavad ärilise lennutranspordi lennud;
- 2) muude kui keerukate mootorkopteritega teostatavad ärilise lennutranspordi lennud, mida käitatakse päevasel ajal ja visuaalsete märkide järgi navigeeritavatel marsruutidel;
- 3) B-suutlikkusklassi lennukite ärilise lennutranspordi lennud, mis ei vasta punkti ORO.FC.005 alapunkti b alapunktis 1 määratletud kriteeriumidele.

(f) Olenemata alapunktist b võib õhusõiduki/lennutreeningseadme (FSTD) koolituse ja pädevuse tõendamise/käitaja korraldatava lennuoskuse tasemekontrolli läbi viia sobiva kvalifikatsiooniga õhusõiduki kapten, kelle käitaja on määranud mis tahes järgmiseks lennutegevuseks:

- 1) erilennud;
- 2) punkti ORO.FC.005 alapunkti b alapunktis 2 määratletud kriteeriumidele vastavate lennukite ärilise lennutranspordi lennud.

(g) Olenemata alapunktist b võib liinilennu kontrolli läbi viia sobiva kvalifikatsiooniga õhusõiduki kapten, kelle on määranud käitaja.

(h) Käitaja teavitab pädevat asutust alapunktide e–g kohaselt määratud isikutest.“;

h) punkti ORO.FC.200 alapunkt d asendatakse järgmisega:

„d) Erinõuded kopterilendudele.

Kõigi lendude puhul kopteritega, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksateistkümnep, ning IFR-lendude puhul kopteritega, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksa, peab lennumeeskond koosnema minimaalselt kahest piloodist.“;

i) punkti ORO.FC.202 muudetakse järgmiselt:

i) sissejuhatav osa asendatakse järgmisega:

„Instrumentaallennureeglite (IFR) kohase või öösel toimuva lennu puhul ühest piloodist koosneva minimaalse lennumeeskonnaga peavad olema täidetud järgmised nõuded.“;

ii) alapunkt b asendatakse järgmisega:

„b) TÜHJAKS JÄETUD“;

j) punkti ORO.FC.220 muudetakse järgmiselt:

i) alapunkt b asendatakse järgmisega:

„b) Pärast käitaja korraldatava ümberõppekursuse algust ei määrata lennumeeskonna liiget lendudele teise õhusõidukitüübi või -klassiga enne, kui nimetatud kursus on läbitud või lõpetatud. Üksnes B-suutlikkusklassi lennukite käitajaid meeskonnaliikmeid võib ümberõppekursuse ajal määrata teiste B-suutlikkusklassi lennukitega käitatavatele lendudele, kui see on vajalik lennutegevuse jätkamiseks. Meeskonnaliikmeid võib määrata lendudele ühemootorilistel kopteritel käitaja korraldatava ümberõppekursuse ajal ühemootorilistel kopteritel, tingimusel et see ei mõjuta koolitust.“;

ii) lisatakse alapunkt f:

„f) Kui käitamist puudutavad asjaolud, näiteks uue lennuettevõtja sertifikaadi taotlemine või lennukiparki uue õhusõidukitüübi või -klassi lisamine, ei võimalda käitajal täita alapunkti d nõudeid, võib käitaja välja töötada spetsiaalse ümberõppekursuse, mida kasutatakse ajutiselt piiratud arvu pilootide puhul.“;

- k) punkt ORO.FC.230 asendatakse järgmisega:

„ORO.FC.230. Jätkuõpe ja kontroll

- a) Iga lennumeeskonna liige peab läbima käitavat õhusõidukitüüpi või -varianti ja selle varustust käsitleva jätkuõppe ja kontrolli.
- b) *Käitaja korraldatav lennuoskuse tasemekontroll*
- 1) Kõik lennumeeskonna liikmed peavad läbima tavalise lennumeeskonna koosseisus käitaja korraldatava lennuoskuse tasemekontrolli.
 - 2) Kui lennumeeskonna liige peab käitama IFR-lende, tuleb käitaja korraldatav lennuoskuse tasemekontroll vajaduse korral läbi viia väliste visuaalsete viideteta.
 - 3) Käitaja korraldatava lennuoskuse tasemekontrolli tulemused kehtivad kuus kalendrikuud. Päevaste VFR-lendude puhul, mida teostatakse B-suutlikkusklassi lennukitega kuni kaheksa järjestikust kuud vältavate hooegade kaupa, piisab ühest käitaja korraldatavast lennuoskuse tasemekontrollist. Lennumeeskuse tasemekontroll tuleb läbi viia enne ärilise lennutranspordi lendude alustamist.
- c) *Liinilennukontroll*
- Kõik lennumeeskonna liikmed peavad õhusõidukil läbima liinilennukontrolli. Liinilennukontrolli tulemused kehtivad 12 kalendrikuud.
- d) *Avariivarustuse ja ohutusvahendite koolitus ja kontroll*
- Kõik lennumeeskonna liikmed peavad läbima õhusõiduki pardal olevate ohutusvahendite ja avariivarustuse paigutust ja kasutamist käsitleva jätkuõppe ja kontrolli. Avariivarustuse ja ohutusvahendite koolituse ja kontrolli tulemused kehtivad 12 kalendrikuud.
- e) *Meeskonnatöö korraldamise (CRM) koolitus*
- 1) Kõikidesse asjakohastesse jätkuõppe etappidesse lisatakse meeskonnatöö korraldamise (CRM) koolituse teemad.
 - 2) Kõik lennumeeskonna liikmed peavad läbima spetsiaalse meeskonnatöö korraldamise (CRM) moodulkoolituse. Kõik meeskonnatöö korraldamise (CRM) koolituse olulisemad teemad tuleb läbi võtta moodulkoolituskursustel, mis läbitakse võimalikult võrdsete vahemikega iga kolme aasta jooksul.
- f) Kõik lennumeeskonna liikmed peavad vähemalt üks kord iga 12 kuu jooksul läbima maapealse koolituse ja lennukoolituse lennutreeningseadme (FSTD) või õhusõidukiga või nende kombinatsioonis.“;
- l) punkt ORO.FC.235 asendatakse järgmisega:

„ORO.FC.235. Piloodi kvalifikatsioon töötamiseks mõlemal piloodikohal – lennukid

- a) Lennukikaptenid, kelle tööülesanded nõuavad töötamist mõlemal piloodikohal ja teise piloodi ülesannete täitmist, ning koolitus- või kontrolliülesandeid täitvad kaptenid peavad läbima lisakoolituse ja kontrolli, tagamaks nende pädevuse asjaomaste tava-, erakorraliste ja hädaolukorra protseduuride teostamisel mõlemal piloodikohal. Selline koolitus ja kontroll täpsustatakse tegevuskäsiraamatus. Kontrolli võib läbi viia koos punkti ORO.FC.230 alapunktis b sätestatud ning käitaja korraldatava lennuoskuse tasemekontrolliga või punktis ORO.FC.231 sätestatud tõendus põhise koolituse kavaga.
- b) Lisakoolitus ja kontroll peab hõlmama vähemalt järgmist:
- 1) mootoririke stardi ajal;
 - 2) lähenemine ja korduringile minek ühe mittetöötava mootoriga ning
 - 3) maandumine ühe mittetöötava mootoriga.

- c) Tulemused kehtivad 12 kalendrikuud. Heakskiidetud tõendus põhise koolituse (EBT) kavaga käitajate puhul määratakse tulemuste kehtivus kindlaks punkti ORO.FC.232 kohaste hindamis- ja koolitusteemade alusel.
 - d) Lisaks peavad teise piloodi kohal töötades punkti ORO.FC.230 kohaselt nõutavad kontrollid või ORO.FC.231 kohaselt õhusõiduki kapteni kohal töötamiseks nõutav hindamine ja koolitus olema kehtivad ja ajakohased.
 - e) Õhusõiduki kaptenit asendav piloot peab olema punkti ORO.FC.230 alapunkti b kohase käitaja korraldatava lennuoskuse tasemekontrolli või punkti ORO.FC.231 kohaselt nõutava hindamise ja koolituse ajal näidanud nende harjutuste ja protseduuride sooritamist, mis tavaliselt ei kuulu asenduspiloodi kohustuste hulka. Kui vasak- ja parempoolsel kohal töötamise vahel ei ole olulisi erinevusi, võib harjutusi sooritada ükskõik kummal kohal.
 - f) Õhusõiduki kapteni kohal töötav piloot, kes ei ole õhusõiduki kapten, peab punkti ORO.FC.230 alapunkti b kohase käitaja korraldatava lennuoskuse tasemekontrolli või punkti ORO.FC.231 kohaselt nõutava hindamise ja koolituse ajal näitama nende harjutuste ja protseduuride sooritamist, mis kuuluvad jälgiva piloodina tegutseva õhusõidukikapteni kohustuste hulka. Kui vasak- ja parempoolsel istmel töötamise vahel ei ole olulisi erinevusi, võib harjutusi sooritada ükskõik kummal istmel.“;
- m) lisatakse punkt ORO.FC.236:

„ORO.FC.236. Piloodi kvalifikatsioon töötamiseks mõlemal piloodikohal – kopterid

- a) Kopteripiloodid, kelle tööülesanded nõuavad töötamist mõlemal piloodikohal, peavad läbima lisakoolituse ja kontrolli, tagamaks nende pädevuse asjaomaste tava-, erakorraliste ja hädaolukorra protseduuride teostamisel mõlemal piloodikohal. Kvalifikatsioon kehtib 12 kalendrikuud.
 - b) Asjaomase kopteritüübi praeguste lennuinstruktorite (FI) või tüübipädevuse instruktorite (TRI) puhul loetakse alapunkti a nõue täidetuks juhul, kui nad on tegutsenud asjaomasel tüübil ja kopteril lennuinstruktorina (FI) või tüübipädevuse instruktorina (TRI) viimase kuue kuu jooksul.“;
- n) punkti ORO.FC.240 muudetakse järgmiselt:
- i) alapunkt b asendatakse järgmisega:
„b) TÜHJAKS JÄETUD“;
 - ii) alapunkt c asendatakse järgmisega:
„c) Alapunkti a ei kohaldata selliste B-suutlikkusklassi lennukite lendude suhtes, mis toimuvad ühe piloodiga lennukiklassi kuuluvatel kolbmootoriga lennukitel päevasel ajal visuaallennureeglite (VFR) kohaselt.“;
- o) punkti ORO.FC.A.245 muudetakse järgmiselt:
- i) alapunkt a asendatakse järgmisega:
„a) Nõuetekohase kogemusega lennukikäitaja võib pädeva asutuse kinnitatud alternatiivse koolitus- ja kvalifikatsiooniprogrammiga (ATQP) asendada ühe või mitu järgmist lennumeeskonna koolitus- ja kontrollinõuet:
 - 1) punkti SPA.LVO.120 kohased nõuded lennumeeskonna koolituse ja kvalifikatsiooni kohta;
 - 2) punkti ORO.FC.220 kohased nõuded ümberõppekoolituse ja kontrolli kohta;
 - 3) punkti „ORO.FC.125 kohased nõuded erinevus- ja tutvumiskoolituse, ning varustuse ja protseduuridega seotud õppe kohta;
 - 4) punkti ORO.FC.205 kohased nõuded kaptenikursuse kohta;
 - 5) punkti ORO.FC.230 kohased nõuded jätkuõppe ja kontrolli kohta ning
 - 6) punkti ORO.FC.240 kohased nõuded rohkem kui ühel tüübil või variandil lendamise kohta.“;
 - ii) alapunktid d ja e asendatakse järgmisega:
„d) Lisaks määruse (EL) nr 1178/2011 I lisa (FCL-osa) punktide ORO.FC.230 ja FCL.060 kohaselt nõutavatele kontrollidele peab iga lennumeeskonna liige läbima lennutreeningseadmeh (FSTD) toimuva liinilennukontrolli (LOE). Liinilennukontrolli (LOE) tulemused kehtivad 12 kalendrikuud. Liinilennukontroll (LOE) loetakse läbituks, kui on täidetud mõlemad järgmised tingimused:
 - 1) liinilennukontrolli (LOE) õppekava on täidetud ning

- 2) lennumeeskonna liige on tõendanud nõuetekohast suutlikkustaset.
- e) Pärast kaheaastast tegutsemist kinnitatud alternatiivse koolitus- ja kvalifikatsiooniprogrammi (ATQP) alusel võib käitaja pädeva asutuse heakskiidul pikendada punktis ORO.FC.230 osutatud kontrollide kehtivusaegu järgmiselt:
- 1) käitaja korraldatava lennuoskuse tasemekontrolli 12 kalendrikuuni;
 - 2) liinilennukontrolli 24 kalendrikuuni;
 - 3) avariivarustuse ja ohutusvahendite kontrolli 24 kalendrikuuni.;
- iii) lisatakse alapunktid f ja g:
- „f) Kõik lennumeeskonna liikmed peavad läbima spetsiaalse meeskonnatöö korraldamise (CRM) moodulkoolituse. Kõik meeskonnatöö korraldamise (CRM) koolituse olulisemad teemad tuleb läbi võtta moodulkoolituskursustel, mis läbitakse võimalikult võrdsete vahemikega iga kolme aasta jooksul.
- g) Alternatiivne koolitus- ja kvalifikatsiooniprogramm (ATQP) peab hõlmama 48 tundi lennutreeningseadmel (FSTD) iga lennumeeskonna liikme kohta, jagatuna võrdselt programmi kolme aasta vahel. Käitaja võib vähendada lennutreeningseadme (FSTD) tundide arvu, kuid mitte vähem kui 36 tunnile, tingimusel et ta tõendab, et saavutatud ohutustase on samaväärne sellise programmi ohutustasemega, mida vastavalt alapunktile a võib asendada alternatiivse koolitus- ja kvalifikatsiooniprogrammiga (ATQP).“;
- p) punkti ORO.FC.H.250 alapunkti a alapunkt 1 asendatakse järgmisega:
- „a) Kopteri ametipiloodi loa (CPL(H)) omanik võib ärilises lennutranspordis ühe piloodiga kopteri kaptenina tegutseda ainult järgmistel tingimustel:
- 1) IFR-lendudel üksnes juhul, kui tal on kogutud vähemalt 700 tundi üldlennuaega kopteritel, sealhulgas 300 tundi kaptenina. Üldlennuaeg kopteritel peab hõlmama 100 tundi IFR-lende. Selle 100 tunni hulka võib arvestada kuni 50 tundi instrumentaalaega B-taseme kopteri instrumentaallennu täisimitaatoril (FFS(H)) või instrumentaallennuõppeks ette nähtud 3. (või sellest kõrgema) taseme lennuelementide imitaatoril (FTD). 300 lennutundi kaptenina võib asendada teise piloodina lennatud tundidega nii, et kaks teise piloodi lennutundi võrdub ühe kaptenina lennatud tunniga, tingimusel et lend toimus tegevuskäsiraamatus ette nähtud mitme piloodiga meeskonna süsteemi alusel.“
- q) punkti ORO.FC.330 ette lisatakse punktid ORO.FC.320 ja ORO.FC.325:

„ORO.FC.320. Käitaja korraldatav ümberõppekoolitus ja kontroll

Käitaja ümberõppekursus peab hõlmama käitaja korraldatavat lennuoskuse tasemekontrolli.

ORO.FC.325 Varustuse ja protseduuridega seotud õpe ja kontroll

Kui lennumeeskonna liige läbib varustuse ja protseduuridega seotud õppe, mis eeldab erilendudega seotud standardsete käitamisprotseduuride alast koolitust asjakohasel lennutreeningseadmel (FSTD) või õhusõidukil, peab lennumeeskonna liige läbima käitaja korraldatava lennuoskuse tasemekontrolli.“;

- r) punkt ORO.FC.330 asendatakse järgmisega:

„ORO.FC.330. Jätkuõpe ja kontroll – käitaja korraldatav lennuoskuse tasemekontroll

- a) Kõik lennumeeskonna liikmed peavad läbima jätkuõppe ja käitaja korraldatava lennuoskuse tasemekontrolli. Erilendude puhul peab jätkuõpe ja kontroll hõlmama tegevuskäsiraamatus kirjeldatud eriülesannetega seotud asjaomaseid aspekte.
- b) Nõuetekohaselt tuleb arvesse võtta lendude käitamist instrumentaallennureeglite (IFR) kohaselt või öisel ajal.
- c) Käitaja korraldatava lennuoskuse tasemekontrolli tulemused kehtivad 12 kalendrikuud.“;

s) I liide asendatakse järgmisega:

„I liide

DEKLARATSIOON					
vastavalt lennutegevust reguleerivale komisjoni määrusele (EL) nr 965/2012					
Käitaja					
Nimi:					
Käitaja peamine tegevuskoht või kui käitajal ei ole peamist tegevuskohta, siis käitaja asu- või elukoht ja koht, kust lennutegevust juhitakse:					
Vastutava juhi nimi ja kontaktandmed:					
Õhusõidukite käitamine					
Käitamise alguskuupäev ja muudatuse jõustumiskuupäev:					
Teave õhusõiduki, käitamise ja jätkuvat lennukõlblikkust korraldava organisatsiooni kohta (1):					
Õhusõidukitüüp/-tüübid, registreerimistunnus(ed) ja põhibaas:					
Õhusõiduki seerianumber (2)	Õhusõiduki tüüp	Õhusõiduki registreerimistunnus (3)	Põhibaas	Käitamise liik/liigid (4)	Jätkuva lennukõlblikkuse korraldamise eest vastutav organisatsioon (5)
Käitaja peab saama teatavateks lendudeks eelneva loa (6) või eriloa (7) enne selliste lendude tegemist.					
Vajaduse korral andmed olemasolevate lubade kohta. Lisada erilubade loend. Sealhulgas: — vajaduse korral kolmandate riikide poolt välja antud eriload; — vähendatud käitamiskiirustega toimingute nimed (nt EFVS 200, SA CAT I jne).					
Vajaduse korral andmed olemasolevate erilennulubade kohta (vajaduse korral lisada deklaratsioonile).					
Vajaduse korral nõuete täitmise alternatiivsete meetodite (AltMoC) loend koos viidetega vastavatele nõuete täitmise aktsepteeritud meetoditele (AMC), mida need asendavad (lisada AltMoC).					
Kinnitused					
<input type="checkbox"/> Käitaja täidab praegu ja ka edaspidi Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/1139 V lisa sätestatud olulisi nõudeid ja määruse (EL) nr 965/2012 nõudeid.					
<input type="checkbox"/> Juhtimissüsteemi dokumendid, sealhulgas tegevuskäsiraamat, peavad vastama komisjoni määruse (EL) nr 965/2012 III lisa (ORO-osa), V lisa (SPA-osa), VI lisa (NCC-osa) või VIII lisa (SPO-osa) nõuetele ja kõik lennud toimuvad kooskõlas tegevuskäsiraamatu sätetega vastavalt ORO-osa punkti ORO.GEN.110 alapunktile b.					
<input type="checkbox"/> Kõikidel käitatavatel õhusõidukitel peab olema: <ul style="list-style-type: none"> — kehtiv lennukõlblikkussertifikaat kooskõlas komisjoni määrusega (EL) nr 748/2012 või, kolmandas riigis registreeritud õhusõiduki puhul, ICAO 8. lisaga ning — kui asjaomast õhusõidukit kasutatakse erilendudeks, kehtiv rendileping vastavalt punktile ORO.SPO.100. 					

<input type="checkbox"/>	Kõigil lennumeeskonna liikmetel peab olema komisjoni määruse (EL) nr 1178/2011 I lisa kohane luba vastavalt ORO-osa punkti ORO.FC.100 alapunktile c ja salongimeeskonna liikmed (vajaduse korral) on saanud ORO-osa CC-alajao kohase koolituse.
<input type="checkbox"/>	(Vajaduse korral) Käitaja peab rakendama ametlikult tunnustatud valdkondlikku standardit ning tõendama sellele vastavust. Viide standardile: Sertifitseerimisorgan: Viimase vastavuskontrolli kuupäev:
<input type="checkbox"/>	Käitaja teatab pädevale asutusele kõikidest muudatustest, mis mõjutavad tema vastavust määruse (EL) 2018/1139 V lisas sätestatud olulistele nõuetele ja komisjoni määruse (EL) nr 965/2012 kohastele nõuetele, mille kohta ta on pädevale asutusele esitanud deklaratsiooni, ning kõikidest muudatustest nõuete täitmise alternatiivsete meetodite (AltMoC) loendis, mis sisalduvad deklaratsioonis või on sellele lisatud vastavalt ORO-osa punkti ORO.GEN.120 alapunkti a nõuetele.
<input type="checkbox"/>	Käitaja kinnitab deklaratsioonis esitatud andmete õigsust.
Kuupäev, vastutava juhi nimi ja allkiri“	
(¹)	Kui nõutud teabe esitamiseks ei ole deklaratsioonis piisavalt ruumi, esitatakse see eraldi lisas. Palun märkida lisale kuupäev ja kinnitada see allkirjaga.
(²)	Tootja seerianumber.
(³)	Kui õhusõiduk on registreeritud ka lennuettevõtja sertifikaadi omaniku juures, märkida lennuettevõtja sertifikaadi omaniku number.
(⁴)	„Käitamise liik/liigid“ tähendab asjaomase õhusõidukiga teostatavate lendude liiki, näiteks mitteärilised lennud või erilennud, nt aerofotograafia, õhureklaam, uudiste-, tele- ja filmilennud, langevarjulennud, langevarjusport, tehnilised kontroll-lennud.
(⁵)	Teave jätkuva lennukõlblikkuse eest vastutava organisatsiooni kohta peab sisaldama organisatsiooni nime, aadressi ja sertifikaadi viitenumbrit.
(⁶)	a) Käitamine defektse instrumendi, seadme, osa või funktsiooniga vastavalt minimaalvarustuse loetelule (MEL) (punkti ORO.MLR.105 alapunktid b, f ja j ning punktid NCC.IDE.A.105, NCC.IDE.H.105, SPO.IDE.A.105 ja SPO.IDE.H.105). b) Eelnevat luba või heakskiitu nõudvad lennud, sealhulgas kõik järgmised lennud: — erilendude puhul kolmandas riigis registreeritud õhusõiduki märgrendile võtmine ja kuivrendile võtmine (punkti ORO.SPO.100 alapunkt c); — suure riskiga ärilised erilennud (punkt ORO.SPO.110); — mitteärilised lennud õhusõidukitega, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle 19 ja mida sooritatakse ilma töötava salongipersonalita (punkti ORO.CC.100 alapunkt d); — kasutatakse instrumentaallennureeglite (IFR) käitamismiinimume, mis on madalamad kui riigi avaldatud miinimumid (punktid NCC.OP.110 ja SPO.OP.110); — tankimine töötavate mootori(te) ja/või rootoritega (punkt NCC.OP.157); — erilennud ilma hapnikuta rohkem kui 10 000 jala kõrgusel (punkt SPO.OP.195).
(⁷)	Lennud kooskõlas määruse (EL) nr 965/2012 V lisa (SPA-osa), sealhulgas B-alajao „Lennud sooritusel põhineva navigatsiooniga (PBN)“, C-alajao „Navigatsiooni miinimumnõuetega (MNPS) lennutegevus“, D-alajao „Lennutegevus vähendatud kõrgushajutusmiinimumidega (RVSM) õhuruumis“, E-alajao „Halva nähtavusega lennud (LVO) ja vähendatud käitamismiinimumidega toimingud“, G-alajao „Ohtlike kaupade vedu“, K-alajao „Kopteri avamerelennud“ ja N-alajao „Kopteri punktlähenedes ja -väljumised vähendatud VFR-miinimumidega“ nõuetega.“

4) IV lisa muudetakse järgmiselt:

a) punkt CAT.GEN.MPA.100 asendatakse järgmisega:

**„CAT.GEN.MPA.100
Meeskonna kohustused**

a) Meeskonnaliige on kohustatud nõuetekohaselt täitma tööülesandeid, mis:

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

b) Meeskonnaliige peab:

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

c) Meeskonnaliige ei tohi õhusõidukiga tööülesandeid täita järgmistel juhtudel:

- 1) kui ta on psühhoaktiivsete ainete mõju all või töövõimetu vigastuse, väsimuse, ravimite, haiguse vms tõttu;
- 2) mõistliku aja jooksul pärast süvaveesukeldumist või doonorivere loovutamist;
- 3) kohaldatavatele tervisenõuetele mittevastavuse korral;
- 4) kui ta kahtleb oma võimes täita tööülesandeid või
- 5) kui ta teab või kahtlustab, et on väsinud määruse (EL) 2018/1139 V lisa punktis 7.5 osutatud tähenduses või tunneb, et ta tervislik seisund on nii halb, et see võiks ohustada lendu.“;

b) lisatakse punkt CAT.OP.MPA.101:

**„CAT.OP.MPA.101
Kõrgusmõõtu kontroll ja seaded**

a) Käitaja kehtestab protseduurid kõrgusmõõtu kontrolliks enne iga väljumist.

b) Käitaja kehtestab lennu kõikide etappide kohta kõrgusmõõturiseadetega seotud protseduurid, mille puhul võetakse vajaduse korral arvesse lennuvälja või õhuruumi asukohariigi kehtestatud protseduure.“;

c) punkt CAT.OP.MPA.107 asendatakse järgmisega:

„CAT.OP.MPA.107 Sobiv lennuväli

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

d) punkt CAT.OP.MPA.110 asendatakse järgmisega:

„CAT.OP.MPA.110 Lennuvälja käitamisiinimumid

- a) Selleks et tagada õhusõiduki hajutamine maapinnast ja takistustest ning vähendada visuaalsete orientiiride kadumise ohtu instrumentaallähenemise visuaallennu lõigul, määrab käitaja iga lähte-, siht- või varulennuvälja puhul, mida ta kasutada kavatseb, kindlaks lennuvälja käitamisiinimumid.
- b) Lennuvälja käitamisiinimumide kindlaksmääramisel kasutatava meetodi puhul võetakse arvesse kõiki järgmisi elemente:
- 1) õhusõiduki tüüp, lennutehnilised ja juhitavusomadused;
 - 2) õhusõidukil asuvad navigatsiooni-, visuaalsete orientiiride hankimise ja/või lennutrajektoori järgimise seadmeid, mida kasutatakse stardi, lähenemise, maandumise ja katkestatud lähenemise ajal;
 - 3) õhusõiduki lennukäsiraamatus (AFM) sätestatud võimalikud tingimused või piirangud;
 - 4) käitaja asjakohane käitamiskogemus;
 - 5) võimalike lennuradade / lähenemis- ja stardisirgealade (FATO) mõõtmed ja omadused;
 - 6) olemasolevate visuaalsete ja mittevisuaalsete vahendite ja taristu asjakohasus ja töövoime;
 - 7) instrumentaallähenemise protseduuride (IAP) sooritamiseks vajalik takistustest ülelennu kõrgus merepinnast / suhteline kõrgus (OCA/H);
 - 8) tõusupiirkondades olevad takistused ja vajalikud kõrgusvarud;
 - 9) lennumeeskonna koosseis, pädevus ja kogemused;
 - 10) instrumentaallähenemise protseduur (IAP);
 - 11) lennuvälja omadused ja kasutatavad aeronavigatsiooniteenused (ANS);
 - 12) miinimumid, mille lennuvälja asukohariik võib kehtestada;
 - 13) käitamistingimustes kehtestatud tingimused, sealhulgas halva nähtavusega lendude (LVO) või vähendatud käitamisiinimumidega toimingute eriload;
 - 14) lennuvälja, instrumentaallähenemise protseduuri (IAP) või keskkonna mittestandardised omadused.
- c) Käitaja peab lennuvälja käitamisiinimumide kindlaksmääramise meetodi sätestama tegevuskäsiraamatus.
- d) Käitaja poolt lennuvälja käitamisiinimumide kehtestamisel kasutatava meetodi ja kõik selle meetodi muudatused peab heaks kiitma pädev asutus.“;
- e) punkt CAT.OP.MPA.115 asendatakse järgmisega:

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

- a) Kõik lähenemistoimingud sooritatakse stabiliseeritud lähenemistoimingutena, kui pädev asutus ei ole konkreetsele rajale suunduva konkreetse lähenemise puhul ette näinud teisiti.
- b) Pideva laskumise lõplähenemise (CDFA) tehnikat kasutatakse mitte-täppislähenemisprotseduuri kohaste lähenemistoimingute puhul, välja arvatud selliste konkreetsete radade puhul, mille puhul pädev asutus on heaks kiitnud muu lennutehnika.“;
- f) punktid CAT.OP.MPA.245 ja CAT.OP.MPA.246 asendatakse järgmisega:

„CAT.OP.MPA.245

Ilmastikutingimused – kõik õhusõidukid

- a) Instrumentaallennureeglite (IFR) järgi lennates teeb õhusõiduki kapten järgmist:
- 1) alustab lendu või
 - 2) jätkab lennuagegse ümberplaneerimise korral lendu muudetud ATS-lennuplaani alguspunktist kaugemale

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

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

CAT.OP.MPA.246. Ilmastikutingimused – lennukid

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

- a) kütuse erivaru vähendamise (RCF) protseduuri otsusepunktist kaugemale või
- b) eraldatud lennuvälja protseduuri tagasipöördumispunktist kaugemale

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

- g) punkti CAT.OP.MPA.247 alapunkt a asendatakse järgmisega:

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

- h) punkt CAT.OP.MPA.265 asendatakse järgmisega:

„CAT.OP.MPA.265. Starditingimused

Enne stardi alustamist peab õhusõiduki kapten olema veendunud, et:

- a) ohutut starti ja väljumist ei takista ilm lennuväljal või käitamiskohas ega olukord kasutamiseks ettenähtud raja või lähenemis- ja stardisirgealal (FATO) ning
- b) valitud lennuvälja käitamisiinimumid on kooskõlas järgmisega:
 - 1) käitamisega seotud maapealsed seadmed;
 - 2) käitamisega seotud õhusõidukisüsteemid;
 - 3) õhusõiduki suutlikkus;
 - 4) lennumeeskonna kvalifikatsioon.“;

- i) punkt CAT.OP.MPA.300 asendatakse järgmisega:

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

Enne lähenemistoimingu alustamist peab õhusõiduki kapten olema veendunud, et:

- a) tegevuskäsiraamatus kehtestatud suutlikkusteabe kohast ohutut lähenemist, maandumist või kordusringile minekut ei takista ilm lennuväljal või käitamiskohas ega olukord kasutamiseks ettenähtud raja või lähenemis- ja stardisirgealal (FATO) ning
- b) valitud lennuvälja käitamisiinimumid on kooskõlas järgmisega:
 - 1) käitamisega seotud maapealsed seadmed;
 - 2) käitamisega seotud õhusõidukisüsteemid;
 - 3) õhusõiduki suutlikkus;
 - 4) lennumeeskonna kvalifikatsioon.“;

- j) punkt CAT.OP.MPA.305 asendatakse järgmisega:

„CAT.OP.MPA.305.Lähenedamise alustamine ja jätkamine

- a) Lennukite puhul, mille maandumisel kasutatava raja kohta teatatud nähtavus (VIS) või määrav nähtavus rajal on alla kohaldatava miinimumi, instrumentaallähenedamistoimingut ei jätkata:
- 1) pärast punkti, milles lennuk asub 1 000 jala kõrgusel lennuvälja kõrgustasandist, või
 - 2) lõplähenedamise segmendis (FAS), kui otsusekõrgus või minimaalne laskumiskõrgus on üle 1 000 jala.
- b) Kopterite puhul, mille maandumisel kasutatava raja kohta teatatud nähtavus rajal on alla 550 m ja määrav nähtavus rajal on alla kohaldatava miinimumi, instrumentaallähenedamistoimingut ei jätkata:
- 1) pärast punkti, milles kopter asub 1 000 jala kõrgusel lennuvälja kõrgustasandist, või
 - 2) lõplähenedamise segmendis (FAS), kui otsusekõrgus või minimaalne laskumiskõrgus on üle 1 000 jala.
- c) Kui nõutav visuaalne orientiir puudub, sooritatakse katkestatud lähenedamine otsusekõrgusel (DA/H) või minimaalsel laskumiskõrgusel (MDA/H) või enne seda.
- d) Kui nõutavat visuaalset orientiiri ei säilitata pärast otsusekõrgust (DA/H) või minimaalset laskumiskõrgust (MDA/H), minnakse viivitamata kordusringile.
- e) Olenemata alapunktist a võib juhul, kui nähtavust rajal ei ole teatatud ja teatatud nähtavus on kohaldatavast miinimumist väiksem, kuid teisendatud meteoroloogiline nähtavus (CMV) on kohaldatava miinimumiga võrdne või sellest suurem, jätkata instrumentaallähenedamist kuni otsusekõrguseni (DA/H) või minimaalse laskumiskõrguseni (MDA/H).“;
- k) punkt CAT.OP.MPA.310 asendatakse järgmisega:

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

Käitaja peab kehtestama käitamisprotseduurid, millega tagatakse, et 3D-instrumentaallähenedamistoiminguid sooritav lennuk ületab rajaläve maandumiskonfiguratsioonis ja -asendis ohutu varuga.“;

- l) lisatakse punkt CAT.OP.MPA.312:

**„CAT.OP.MPA.312.
EFVS 200 toimingud**

- a) Käitaja, kes kavatses teostada EFVS 200 toiminguid, peab tagama, et:
- 1) õhusõiduk on kavandatud käitamiseks sertifitseeritud;
 - 2) kasutatakse ainult EFVS-toiminguteks sobivaid radasid, lähenedamis- ja stardisirgealasid ning instrumentaallähenedamise protseduure (IAP);
 - 3) lennumeeskonna liikmed on pädevad kavandatavat toimingut läbi viima ning lennumeeskonna liikmetele ja lennu ettevalmistamisel osalevatele asjaomastele töötajatele on kehtestatud koolitus- ja kontrolliprogramm;
 - 4) on kehtestatud töökord;
 - 5) minimaalvarustuse loetelus (MEL) on dokumenteeritud kogu asjakohane teave;
 - 6) hooldusprogrammis on dokumenteeritud kogu asjakohane teave;
 - 7) toimingu ohutustaseme jälgimiseks hinnatakse ohutustaset ja kehtestatakse tulemusnäitajad ning
 - 8) lennuvälja käitamisiinimumides võetakse arvesse kasutatava süsteemi suutlikkust.
- b) Käitaja ei tohi EFVS 200 toiminguid sooritada halva nähtavusega lendude tegemisel.
- c) Olenemata alapunkti a alapunktist 1 võib käitaja kasutada EFVS 200 toimingute sooritamiseks miinimumkriteeriumidele vastavaid laiendatud võimalustega süsteeme, kui pädev asutus on selle heaks kiitnud.“
- 5) V lisa muudetakse järgmiselt:
- a) E-alajao pealkiri asendatakse järgmisega: „Halva nähtavusega lennukid (LVO) ja vähendatud käitamisiinimumidega toimingud“;

- b) punkt SPA.LVO.100 asendatakse järgmisega:

„SPA.LVO.100 Halva nähtavusega lennud (LVO) ja vähendatud käitamismiinumidega toimingud

Käitaja teostab järgmisi toiminguid üksnes juhul, kui pädev asutus on need heaks kiitnud:

- a) starditoimingud nähtavusega rajal alla 400 m;
 - b) instrumentaallähenemistoimingud halva nähtavuse tingimustes ning
 - c) vähendatud käitamismiinumidega toimingud, välja arvatud EFVS 200 toimingud, mille jaoks ei ole vaja eriluba.“;
- c) punkt SPA.LVO.105 asendatakse järgmisega:

„SPA.LVO.105 Konkreetsed heakskiitmise kriteeriumid

Punktis SPA.LVO.100 nõutud eriloa saamiseks peab käitaja tõendama, et:

- a) halva nähtavusega lähenemistoimingutel, halva nähtavusega starditoimingutel nähtavusega rajal alla 125 m ja vähendatud käitamismiinumidega toimingute puhul on õhusõiduk sertifitseeritud kavandatud käitamiseks;
 - b) lennumeeskonna liikmed on pädevad kavandatavat toimingut läbi viima ning lennumeeskonna liikmetele ja lennu ettevalmistamisel osalevatele asjaomastele töötajatele on kehtestatud punktile SPA.LVO.120 vastav koolitus- ja kontrolliprogramm;
 - c) kavandatud toimingute jaoks on kehtestatud töökord;
 - d) minimaalvarustuse loetelus (MEL) on tehtud kõik asjakohased muudatused;
 - e) hooldusprogrammis on tehtud kõik asjakohased muudatused;
 - f) selleks et tagada lennuväljade sobivus kavandatud toiminguteks, on kehtestatud punktile SPA.LVO.110 vastavad protseduurid, sealhulgas instrumentaallennuprotseduurid, ning
 - g) kavandatud toimingute puhul on ohutustaseme jälgimiseks hinnatud ohutustaset ja kehtestatud tulemuslikkuse näitajad.“;
- d) punkt SPA.LVO.110 asendatakse järgmisega:

„SPA.LVO.110 Lennuväljaga, sealhulgas instrumentaallennuprotseduuridega seotud nõuded

Käitaja tagab, et halva nähtavusega lendudeks (LVO) ja vähendatud käitamismiinumidega toiminguteks kasutatakse üksnes kavandatavateks toiminguteks sobivaid lennuvälju, sealhulgas instrumentaallennuprotseduure.“;

- e) punkt SPA.LVO.115 jäetakse välja;
- f) punkt SPA.LVO.120 asendatakse järgmisega:

„SPA.LVO.120 Lennumeeskonna pädevus

- a) Käitaja peab tagama, et lennumeeskond oleks pädev teostama kavandatavaid toiminguid.
- b) Käitaja peab tagama, et kõik lennumeeskonna liikmed läbiksid edukalt koolituse ja kontrolli igat liiki halva nähtavusega lendude (LVO) ja vähendatud käitamismiinumidega toimingute puhul, milleks on antud luba. Selline koolitus ja kontroll peab:
 - 1) hõlmama algkoolitust ja jätkuõpet ning kontrolli;
 - 2) hõlmama tava-, ebahariliku ja hädaolukorra protseduure;
 - 3) olema kohandatud kavandatud toimingutes kasutatavate tehnoloogiate tüübile ning
 - 4) võtma kavandatud käitamise puhul arvesse inimteguriga seotud riske.

- c) Käitaja peab pidama arvestust lennumeeskonna liikmete koolituse ja kvalifikatsiooni kohta.
- d) Koolitust ja kontrolli peavad läbi viima asjakohase kvalifikatsiooniga töötajad. Töötajad, kes viivad läbi lennutreeninguid, lennutreeningseadmetega seotud koolitusi ning asjaomaseid kontrole, peavad omama määruse (EL) nr 1178/2011 I lisa (FCL-osa) kohast kvalifikatsiooni.“;
- g) punkti SPA.NVIS.120 alapunkt a asendatakse järgmisega:
 - „a) Lende ei sooritata kavandatava öise lennu meteomiinimumidest halvemates tingimustes.“;
- h) punkti SPA.HOFO.120 alapunkt a asendatakse järgmisega:
 - „a) *Maismaal asuv sihtlennuvälja varulennuväli.* Olenemata punktidest CAT.OP.MPA.192, NCC.OP.152 ja SPO.OP.151 ei pea õhusõiduki kapten avamerel asuvalt kohast maismaal asuvalle lennuväljale suunduvate lendude korral määrama operatsioonilises lennuplaanis sihtlennuvälja varulennuvälja, tingimusel et avamerelt ohutu tagasipöördumise tagamiseks on piisav käitamisalane varu.“;
- i) punkt SPA.HOFO.125 asendatakse järgmisega:

„SPA.HOFO.125 Merel toimuva standardlähenedamise protseduur (OSAP)

- a) Käitaja kehtestab protseduurid, millega tagatakse, et merel toimuva standardlähenedamise protseduure järgitakse ainult juhul, kui:
 - 1) kopter suudab edastada takistuste vältimiseks vajalikku navigatsiooni ja reaalaja teavet keskkonnas olevate takistuste kohta ning
 - 2) kas:
 - i) minimaalne laskumiskõrgus (MDH) määratakse kindlaks raadiokõrgusmõõturi või samaväärse jõudlusega seadme abil või
 - ii) kohaldatakse minimaalset laskumiskõrgust (MDA) ja sellel on piisav varu.
- b) Kui käitaja järgib merel toimuva standardlähenedamise protseduure (OSAP) platvormide või transiitsõidul laevade puhul, tuleb lend sooritada mitmepiloodilennuna.
- c) Kõigis sihtkohtades, kus merel toimuva standardlähenedamise protseduuri (OSAP) kavandatakse, peab otsusekaugus võimaldama katkestatud lähenedamise puhul piisaval kõrgusel takistustest ületendu.
- d) Lähenedamist jätkatakse otsusekaugusest lähemale või kopteri minimaalsest laskumiskõrgusest (MDA/H) madalamale üksnes juhul, kui on olemas visuaalne side sihtkohaga.
- e) Ühe piloodiga lendudel lisatakse kopteri minimaalsele laskumiskõrgusele (MDA/H) ja otsusekaugusele asjakohased muudud.
- f) Kui merel toimuv standardlähenedamise protseduur (OSAP) viiakse läbi avamerel asuval mitteliikuval tekil (st paikne rajatis või ankurdatud laev), mille GNSS-asukohta on võimalik usaldusväärselt kindlaks teha navigatsioonisüsteemi abil, kasutatakse merel toimival standardlähenedamise protseduuri ohutuse suurendamiseks GNSSi / piirkondliku navigatsiooni süsteemi.
- g) Käitaja lisab merel toimuva standardlähenedamise protseduurid (OSAP) oma algkoolituse ja jätkuõppe ning kontrolli programmidesse.“;
- j) lisatakse N-alajagu:

„N-ALAJAGU

KOPTERITE PUNKTLÄHENEMISED JA -VÄLJUMISED VÄHENDATUD VFR-MIINIMUMIDEGA (PINS-VFR)

SPA.PINS-VFR.100Kopterite punktlähenedamised ja -väljumised vähendatud VFR-miinimumidega

- a) Käitaja kasutab visuaallennureeglite (VFR) vähendatud käitamismiinimume üksnes juhul, kui pädev asutus on käitajale selleks loa andnud.

- b) Vähendatud VFR-käitamisiinimume kohaldatakse üksnes sellise kopterilennu suhtes, mis sisaldab instrumentaal-lennureeglite (IFR) kohaselt lennatavat segmenti, ja ainult ühel järgmistest juhtudest:
- 1) VFR-lennu segment algab vahetult pärast kopteri punktlähenemist, kavatsusega maanduda lähedal asuval kopteriväljakul või käitamiskohas;
 - 2) VFR-lennu segment algab vahetult pärast kopteri punktlähenemist, kavatsusega vedada ripplasti kopteri inimvälislastiga lendude (HEC) või kopteri ripplastiga lendude (HHO) jaoks ette nähtud lähedalasuvas kohas;
 - 3) VFR-lennu segment on väljalend, kavatsusega minna lähedal asuva algse väljumistähise juures üle IFR-lennule.
- c) Käitaja peab kindlaks määrama käitamisprotseduurid, mida kohaldatakse vähendatud VFR-käitamisiinimumidega lendudel.
- d) Käitaja tagab, et lennumeeskonna liikmetel on kogemused ja väljaõpe vähendatud VFR-käitamisiinimumide kohasteks toiminguteks.“
- 6) VI lisa muudetakse järgmiselt:
- a) lisatakse punkt NCC.OP.101:

„NCC.OP.101 Kõrgusmõõtu kontroll ja seaded

- a) Käitaja kehtestab protseduurid kõrgusmõõtu kontrolliks enne iga väljumist.
 - b) Käitaja kehtestab lennu kõikide etappide kohta kõrgusmõõturiteseadetega seotud protseduurid, mille puhul võetakse vajaduse korral arvesse lennuvälja või õhuruumi asukohariigi kehtestatud protseduure.“;
- b) punkt NCC.OP.110 asendatakse järgmisega:

„NCC.OP.110 Lennuvälja käitamisiinimumid – üldist

- a) Selleks et tagada õhusõiduki hajutamine maapinnast ja takistustest ning vähendada visuaalsete orientiiride kadumise ohtu instrumentaallähenemise visuaallennu lõigul, määrab käitaja iga lähte-, siht- või varulennuvälja puhul, mida ta kasutada kavatab, kindlaks lennuvälja käitamisiinimumid.
- b) Lennuvälja käitamisiinimumide kindlaksmääramisel kasutatava meetodi puhul võetakse arvesse kõiki järgmisi elemente:
 - 1) õhusõiduki tüüp, lennutehnilised ja käitamisomadused;
 - 2) õhusõidukil asuvad navigatsiooni-, visuaalsete orientiiride hankimise ja/või lennutrajektoori järgimise seadmeid, mida kasutatakse stardi, lähenemise, maandumise ja katkestatud lähenemise ajal;
 - 3) õhusõiduki lennukäsiraamatus (AFM) sätestatud võimalikud tingimused või piirangud;
 - 4) võimalike lennuradade / lähenemis- ja stardisirgealade (FATO) mõõtmed ja omadused;
 - 5) olemasolevate visuaalsete ja mittevisuaalsete vahendite ja taristu asjakohasus ja töövõime;
 - 6) instrumentaallähenemise protseduuride (IAP) sooritamiseks vajalik takistustest ülelennu kõrgus merepinnast/suhteline kõrgus (OCA/H);
 - 7) tõusupiirkondades olevad takistused ja vajalikud kõrgusvarud;
 - 8) lennuvälja, instrumentaallähenemise protseduuri (IAP) või keskkonna mittestandardised omadused;
 - 9) lennumeeskonna koosseis, pädevus ja kogemused;
 - 10) instrumentaallähenemise protseduur (IAP);
 - 11) lennuvälja omadused ja kasutatavad aeronavigatsiooniteenused (ANS);
 - 12) miinimumid, mille lennuvälja asukohariik võib kehtestada;

- 13) halva nähtavusega lendude (LVO) või vähendatud käitamisiinimumidega toimingute erilubades kehtestatud tingimused ning
- 14) käitaja asjakohane käitamiskogemus.
- c) Käitaja peab lennuvälja käitamisiinimumide kindlaksmääramise meetodi sätestama tegevuskäsiraamatus.“;
- c) punkt NCC.OP.111 jäetakse välja;
- d) punkt NCC.OP.112 asendatakse järgmisega:

„NCC.OP.112 Lennuvälja käitamisiinimumid – lennukite ringlähenedamine

- a) Minimaalne laskumiskõrgus (MDH) lennukite ringlähenedamisel ei tohi olla madalam kui kõrgeim järgmistest:
- 1) vastava kategooria lennuki kohta avaldatud kõrgus merepinnast või maapinnast takistuste kohal (OCH) ringlähenedamisel;
 - 2) ringlähenedamise miinimumkõrgus, mis on tuletatud tabelist 1, või
 - 3) eelneva instrumentaallähenedamisprotseduuri otsusekõrgus (DH) / minimaalne laskumiskõrgus (MDH).
- b) Miinimumnähtavus lennukite ringlähenedamisel peab olema suurim järgmistest:
- 1) vastava kategooria lennuki ringlähenedamise nähtavus, kui see on avaldatud, või
 - 2) miinimumnähtavus, mis on tuletatud tabelist 1.

Tabel 1

Minimaalne laskumiskõrgus (MDH) ja nähtavus ringlähenedamisel vastavalt lennuki kategooriale

	Lennuki kategooria			
	A	B	C	D
Minimaalne laskumiskõrgus (MDH) (jalgades)	400	500	600	700
Minimaalne nähtavus (m)	1 500	1 600	2 400	3 600“;

- e) punkti NCC.OP.145 alapunkt b asendatakse järgmisega:
- „b) Enne lennu alustamist peab õhusõiduki kapten olema tutvunud kogu kavandatavaks lennuks vajaliku olemasoleva meteoroloogiateabega. Lähtekohast kaugemale suunduva lennu ning IFR-lendude ettevalmistamine peab hõlmama järgmist:
- 1) olemasolevate kehtivate ilmteadete ja -prognoosidega tutvumine ning
 - 2) varutegevuskava koostamine juhaks, kui lennu ei ole ilmastikutingimuste tõttu võimalik kavandatud viisil lõpule viia.“;
- f) lisatakse punktid NCC.OP.147 ja NCC.OP.148:

„NCC.OP.147 Sihtlennuvälja varulennuväljade planeerimisiinimumid – lennukid

Lennuvälja ei määratleta sihtlennuvälja varulennuväljana, välja arvatud juhul, kui olemasolev ilmteave näitab, et ajavahemikus üks tund enne kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega või tegelikust väljumisajast kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega, olenevalt sellest, kumb ajavahemik on lühem,

- a) varulennuvälja puhul, kus saab kasutada instrumentaallähenedamist otsusekõrgusel alla 250 jala:
- 1) on pilvede kõrgus vähemalt 200 jalga üle instrumentaallähenedamistoiminguga seotud otsusekõrguse või minimaalne laskumiskõrguse ning
 - 2) on nähtavus vähemalt kõrgem kui 1 500 m ja 800 m üle instrumentaallähenedamistoimingu nähtavuse rajal / miinimumnähtavuse või

- b) varulennuvälja puhul, kus instrumentaallähenedistoimingu otsusekõrgus (DH) või minimaalne laskumiskõrgus (MDH) on vähemalt 250 jalga:
 - 1) on pilvede kõrgus vähemalt 400 jalga üle instrumentaallähenedistoiminguga seotud otsusekõrguse või minimaalse laskumiskõrguse ning
 - 2) on nähtavus vähemalt 3 000 m või
- c) instrumentaallähenedistoimingu protseduurita varulennuvälja puhul:
 - 1) on pilvede kõrgus vähemalt kõrgem kui 2 000 jalga ja minimaalne ohutu IFR-kõrgus ning
 - 2) on nähtavus vähemalt 5 000 m.

NCC.OP.148 Sihtlennuvälja varulennuväljade planeerimismiinimumid – kopterid

Käitaja valib lennuvälja sihtlennuvälja varulennuväljaks ainult juhul, kui olemasolev ilmteave näitab, et ajavahemikus üks tund enne kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega või tegelikust väljumisajast kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega, olenevalt sellest, kumb ajavahemik on lühem,

- a) instrumentaallähenedistoimingu protseduuriga (IAP) varulennuvälja puhul:
 - 1) on pilvede kõrgus vähemalt 200 jalga üle instrumentaallähenedistoimingu protseduuriga seotud otsusekõrguse või minimaalne laskumiskõrgus ning
 - 2) on nähtavus vähemalt 1 500 m päeval või 3 000 m öösel või
- b) varulennuvälja puhul, kus puudub instrumentaallähenedistoimingu protseduur (IAP):
 - 1) on pilvede kõrgus vähemalt 2 000 jalga või minimaalne ohutu IFR-kõrgus, olenevalt sellest, kumb on suurem, ning
 - 2) on nähtavus vähemalt 1 500 m päeval või 3 000 m öösel.“;
- g) punkti NCC.OP.150 alapunkt a asendatakse järgmisega:
 - „a) IFR-lendudel peab õhusõiduki kapten määrama lennuplaanis stardilennuvälja jaoks vähemalt ühe sobivate ilmastikutingimustega varulennuvälja, kui lähtelennuvälja ilmastikutingimused on lennuvälja käitamismiinimumidele vastavad või nendest halvemad või kui lähtelennuväljale tagasipöördumine ei ole muul põhjusel võimalik.“;
- h) punkti NCC.OP.180 alapunktid a ja b asendatakse järgmisega:
 - „a) Õhusõiduki kapten võib alustada või jätkata VFR-lendu üksnes juhul, kui kõige värskem olemasolev meteoroloogiateave näitab, et ilmastikutingimused marsruudil ja kavandatavas sihtkohas vastavad arvestuslikul kasutamisel kohaldatavate VFR-lendude käitamise miinimumnõuetele või on nendest paremad.
 - b) Õhusõiduki kapten võib alustada või jätkata IFR-lendu kavandatud sihtlennuvälja suunas üksnes juhul, kui kõige värskem olemasolev meteoroloogiateave näitab, et kavandatud arvestuslikul kasutamisel vastavad ilmastikutingimused sihtlennuväljal või vähemalt ühel sihtlennuvälja varulennuväljal kohaldatavatele käitamismiinimumidele või on nendest paremad.“;
- i) punkt NCC.OP.195 asendatakse järgmisega:

„NCC.OP.195 Starditingimused – lennukid ja kopterid

Enne stardi alustamist peab õhusõiduki kapten olema veendunud, et:

- a) ohutut starti ja väljumist ei takista ilm lennuväljal või käitamiskohas ega olukord kasutamiseks ettenähtud raja või lähenedistoimingu- ja stardisirgealal (FATO) ning
- b) valitud lennuvälja käitamismiinimumid on kooskõlas järgmisega:
 - 1) käitamisega seotud maapealsed seadmed;
 - 2) käitamisega seotud õhusõidukisüsteemid;
 - 3) õhusõiduki suutlikkus;
 - 4) lennumeeskonna kvalifikatsioon.“;

- j) punkt NCC.OP.225 asendatakse järgmisega:

„NCC.OP.225 Lähenemis- ja maandumistingimused – lennukid ja kopterid

Enne lähenemistoimingu alustamist peab õhusõiduki kapten olema veendunud, et:

- a) tegevuskäsiraamatus kehtestatud suutlikkusteabe kohast ohutut lähenemist, maandumist või kordusringile minekut ei takista ilm lennuväljal või käitamiskohas ega olukord kasutamiseks ettenähtud raja või lähenemis- ja stardisirgealal (FATO) ning
- b) valitud lennuvälja käitamismiinimumid on kooskõlas järgmisega:
 - 1) käitamisega seotud maapealsed seadmed;
 - 2) käitamisega seotud õhusõidukisüsteemid;
 - 3) õhusõiduki suutlikkus ning
 - 4) lennumeeskonna kvalifikatsioon.“;

- k) punkt NCC.OP.230 asendatakse järgmisega:

„NCC.OP.230 Lähenemise alustamine ja jätkamine

- a) Lennukite puhul, mille maandumisel kasutatava raja kohta teatatud nähtavus (VIS) või määrav nähtavus rajal on alla kohaldatava miinimumi, instrumentaallähenemistoimingu ei jätkata:
 - 1) pärast punkti, milles lennuk asub 1 000 jala kõrgusel lennuvälja kõrgustasandist, või
 - 2) lõplähenemise segmendis (FAS), kui otsusekõrgus või minimaalne laskumiskõrgus on üle 1 000 jala.
- b) Kopterite puhul, mille maandumisel kasutatava raja kohta teatatud nähtavus rajal on alla 550 m ja määrav nähtavus rajal on alla kohaldatava miinimumi, instrumentaallähenemistoimingu ei jätkata:
 - 1) pärast punkti, milles kopter asub 1 000 jala kõrgusel lennuvälja kõrgustasandist, või
 - 2) lõplähenemise segmendis (FAS), kui otsusekõrgus või minimaalne laskumiskõrgus on üle 1 000 jala.
- c) Kui nõutav visuaalne orientiir puudub, sooritatakse katkestatud lähenemine otsusekõrgusel (DA/H) või minimaalsel laskumiskõrgusel (MDA/H) või enne seda.
- d) Kui nõutavat visuaalset orientiiri ei säilitata pärast otsusekõrgust (DA/H) või minimaalset laskumiskõrgust (MDA/H), minnakse viivitamata kordusringile.
- e) Olenemata alapunktist a võib juhul, kui nähtavust rajal ei ole teatatud ja teatatud nähtavus on kohaldatavast miinimumist väiksem, kuid teisendatud meteoroloogiline nähtavus (CMV) on kohaldatava miinimumiga võrdne või sellest suurem, jätkata instrumentaallähenemist kuni otsusekõrguseni (DA/H) või minimaalse laskumiskõrguseni (MDA/H).
- f) Olenemata alapunktidest a ja b võib juhul, kui puudub kavatsus maanduda, võib instrumentaallähenemist jätkata kuni otsusekõrguseni (DA/H) või minimaalse laskumiskõrguseni (MDA/H). Katkestatud lähenemine sooritatakse otsusekõrgusel (DA/H) või minimaalsel laskumiskõrgusel (MDA/H) või enne seda.“;

- l) lisatakse punkt NCC.OP.235:

„NCC.OP.235 EFVS 200 toimingud

- a) Käitaja, kes kavatseb sooritada EFVS 200 vähendatud käitamismiinimumidega toiminguid ja ilma eriloata, tagab, et:
 - 1) õhusõiduk on kavandatud käitamiseks sertifitseeritud;
 - 2) kasutatakse ainult EFVS-toiminguteks sobivaid radasid, lähenemis- ja stardisirgealad ning instrumentaallähenemise protseduure;
 - 3) lennumeeskonna liikmed on pädevad kavandatavat toimingut läbi viima ning lennumeeskonna liikmetele ja lennu ettevalmistamisel osalevatele asjaomastele töötajatele on kehtestatud koolitus- ja kontrolliprogramm;
 - 4) on kehtestatud töökord;
 - 5) minimaalvarustuse loetelus (MEL) on dokumenteeritud kogu asjakohane teave;
 - 6) hooldusprogrammis on dokumenteeritud kogu asjakohane teave;

- 7) toimingu ohutustaseme jälgimiseks hinnatakse ohutustaset ja kehtestatakse tulemusnäitajad ning
 - 8) lennuvälja käitamismiinimumides võetakse arvesse kasutatava süsteemi suutlikkust.
- b) Käitaja ei tohi EFVS 200 toiminguid teha halva nähtavusega lendude (LVO) tegemisel.
- c) Olenemata alapunkti a alapunktist 1 võib käitaja kasutada EFVS 200 toimingute sooritamiseks miinimumkriteeriumidele vastavaid laiendatud võimalustega süsteeme, kui pädev asutus on selle heaks kiitnud.“
- 7) VII lisa muudetakse järgmiselt:
- a) lisatakse punkt NCO.OP.101:

„NCO.OP.101 Kõrgusmõõtu kontroll ja seaded

- a) Õhusõiduki kapten peab enne iga väljumist kontrollima kõrgusmõõtu nõuetekohast tööd.
- b) Õhusõiduki kapten kasutab kõigis lennuetappides asjakohaseid kõrgusmõõturiseadeid, võttes arvesse lennuvälja või õhuruumi asukohariigi kehtestatud protseduuri.“;
- b) punkt NCO.OP.105 jäetakse välja;
- c) punktid NCO.OP.110, NCO.OP.111 ja NCO.OP.112 asendatakse järgmisega:

„NCO.OP.110 Lennuvälja käitamismiinimumid – lennukid ja kopterid

- a) Selleks et tagada õhusõiduki hajutamine maapinnast ja takistustest ning vähendada visuaalsete orientiiride kadumise ohtu instrumentaallähenemise visuaallennu lõigul, määrab õhusõiduki kapten instrumentaallennureeglite (IFR) kohastel lendudel iga lähte-, siht- või varulennuvälja puhul, mida ta kasutada kavatseb, kindlaks lennuvälja käitamismiinimumid.
- b) Lennuvälja käitamismiinimumides võetakse vajaduse korral arvesse järgmisi elemente:
- 1) õhusõiduki tüüp, lennutehnilised ja käitamisomadused;
 - 2) õhusõidukil asuvad navigatsiooni-, visuaalsete orientiiride hankimise ja/või lennutrajektoori jälgimise seadmed, mida kasutatakse stardi, lähenemise, maandumise ja katkestatud lähenemise ajal;
 - 3) õhusõiduki lennukäsiraamatus (AFM) sätestatud võimalikud tingimused või piirangud;
 - 4) võimalike lennuradade / lähenemis- ja stardisirgealade (FATode) mõõtmised ja omadused;
 - 5) olemasolevate visuaalsete ja mittevisuaalsete vahendite ja taristu asjakohasus ja töövõime;
 - 6) instrumentaallähenemise protseduuride (IAP) sooritamiseks vajalik takistustest ülelennu kõrgus merepinnast/suhteline kõrgus (OCA/H), kui see on kindlaks määratud;
 - 7) tõusupiirkondades olevad takistused ja kõrgusvarud;
 - 8) õhusõiduki kapteni pädevus ja asjakohane käitamiskogemus;
 - 9) instrumentaallähenemise protseduur (IAP), kui see on kehtestatud;
 - 10) lennuvälja omadused ja nende olemasolul kasutatavate aeronavigatsiooniteenuste (ANS) tüüp;
 - 11) miinimumid, mille lennuvälja asukohariik võib kehtestada;
 - 12) halva nähtavusega lendude (LVO) või vähendatud käitamismiinimumidega toimingute erilubades kehtestatud tingimused.

NCO.OP.111 Lennuvälja käitamismiinimumid – 2D- ja 3D-lähenemistoimingud

- a) Otsusekõrgus (DH), mida kasutatakse 3D-lähenemisel või pideva laskumise lõplähenemise (CDFA) tehnikaga teostataval 2D-lähenemistoimingul, ei tohi olla väiksem kui suurim järgmistest:
- 1) vastava kategooria õhusõiduki jaoks ette nähtud kõrgus merepinnast või maapinnast takistuste kohal (OCH);

- 2) lähenemisprotseduuri avaldatud otsusekõrgus (DH) või minimaalne laskumiskõrgus (MDH), kui see on olemas;
 - 3) tabelis 1 esitatud süsteemimiinimum;
 - 4) lennukäsiraamatus (AFM) või samaväärses dokumendis märgitud otsusekõrgus (DH), kui see on kindlaks määratud.
- b) Minimaalne laskumiskõrgus (MDH), mida kasutatakse ilma CDFA tehnikata teostataval 2D-lähenemistoimingul, ei tohi olla madalam kui kõrgeim järgmistest:
- 1) vastava kategooria õhusõiduki jaoks ette nähtud kõrgus merepinnast või maapinnast takistuste kohal (OCH);
 - 2) lähenemisprotseduuri avaldatud minimaalne laskumiskõrgus (MDH), kui see on olemas;
 - 3) tabelis 1 esitatud süsteemimiinimum või
 - 4) lennukäsiraamatus (AFM) märgitud minimaalne laskumiskõrgus (MDH), kui see on kindlaks määratud.

Tabel 1

Süsteemile esitatavad miinimumnõuded

Seadmed	Väikseim otsusekõrgus (DH)/minimaalne laskumiskõrgus (MDH) (jalgades)
Instrumentaalmaandumissüsteem (ILS) / Mikrolainemaandumissüsteem (MLS) / Maapealse tugijaamaga satelliitmaandumissüsteem (GLS)	200
Globaalne satelliitnavigatsioonisüsteem (GNSS) / Satelliidipõhine tugisüsteem (SBAS) (rõhtsuunaline täppislähenemine (LPV))	200
Täppislähenemisradar (PAR)	200
Globaalne satelliitnavigatsioonisüsteem (GNSS) / Satelliidipõhine tugisüsteem (SBAS) (täppislähenemine (LP))	250
GNSS (rõhtsuunaline navigatsioon (LNAV))	250
GNSS / baromeetriline püstsuunaline navigeerimine (Baro-VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Kopteri punktlähenemine	250
Kursimajakas (LOC) kaugusmõõturiga (DME) või ilma	250
Seireradariga lähenemine (SRA) (kauguseni pool meremiili)	250
Seireradariga lähenemine (SRA) (kauguseni üks meremiil)	300
Seireradariga lähenemine (SRA) (kauguseni kaks meremiili või rohkem)	350
VHF-ringsuunaline raadiomajakas (VOR)	300
VHF-ringsuunaline raadiomajakas (VOR) / Kaugusmõõtur (DME)	250
Mittesuunatud raadiomajakas (NDB)	350
Mittesuunatud raadiomajakas (NDB) / Kaugusmõõtur (DME)	300
VHF-peilingaator (VDF)	350

NCO.OP.112. Lennuvälja käitamisiinimumid – lennukite ringlähenemine

- a) Minimaalne laskumiskõrgus (MDH) lennukite ringlähenemisel ei tohi olla madalam kui kõrgeim järgmistest:
 - 1) vastava kategooria lennuki kohta avaldatud kõrgus merepinnast või maapinnast takistuste kohal (OCH) ringlähenemisel;
 - 2) ringlähenemise miinimumkõrgus, mis on toetatud tabelist 1, või
 - 3) eelneva instrumentaallähenemisprotseduuri otsusekõrgus (DH) / minimaalne laskumiskõrgus (MDH).
- b) Miinimumnähtavus lennukite ringlähenemisel peab olema suurim järgmistest:
 - 1) vastava kategooria lennuki ringlähenemise nähtavus, kui see on avaldatud või
 - 2) miinimumnähtavus, mis on toetatud tabelist 1.

Tabel 1

Minimaalne laskumiskõrgus (MDH) ja nähtavus ringlähenedisel vastavalt lennuki kategooriale

	Lennuki kategooria			
	A	B	C	D
Minimaalne laskumiskõrgus (MDH) (jalgades)	400	500	600	700
Minimaalne nähtavus (m)	1 500	1 500	2 400	3 600“;

d) punkti NCO.OP.135 alapunkt b asendatakse järgmisega:

„b) Enne lennu alustamist peab õhusõiduki kapten olema tutvunud kogu kavandatavaks lennuks vajaliku olemasoleva meteoroloogiateabega. Lähtekohast kaugemale suunduva lennu ning IFR-lendude ettevalmistamine peab hõlmama järgmist:

- 1) olemasolevate kehtivate ilmteadete ja -prognoosidega tutvumine ning
- 2) varutegevuskava koostamine juhuks, kui lendu ei ole ilmastikutingimuste tõttu võimalik kavandatud viisil lõpule viia.“;

e) punktid NCO.OP.140, NCO.OP.141 ja NCO.OP.142 asendatakse järgmisega:

„NCO.OP.140 Sihtlennuvälja varulennuväljad – lennukid

IFR-lendudel peab õhusõiduki kapten määrama lennuplaanis sihtlennuvälja jaoks kindlaks vähemalt ühe sobivate ilmastikutingimustega varulennuvälja, välja arvatud juhul, kui olemasolev ilmteave näitab, et ajavahemikus üks tund enne kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega või tegelikust väljumisajast kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega, olenevalt sellest, kumb ajavahemik on lühem, on pilvede kõrgus vähemalt 1 000 jalga üle kasutatava instrumentaallähenedemisprotseduuriga (IAP) seotud otsusekõrgus/ minimaalne laskumiskõrgus ja nähtavus on vähemalt 5 000 m.

NCO.OP.141 Sihtlennuvälja varulennuväljad – kopterid

IFR-lendudel peab õhusõiduki kapten määrama lennuplaanis sihtlennuvälja jaoks kindlaks vähemalt ühe sobivate ilmastikutingimustega varulennuvälja, välja arvatud juhul, kui olemasolev ilmteave näitab, et ajavahemikus üks tund enne kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega või tegelikust väljumisajast kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega, olenevalt sellest, kumb ajavahemik on lühem, on pilvede kõrgus vähemalt 1 000 jalga üle kasutatava instrumentaallähenedemisprotseduuriga (IAP) seotud otsusekõrgus/ minimaalne laskumiskõrgus ja nähtavus on vähemalt 3 000 m.

NCO.OP.142 Sihtlennuvälja varulennuväljad – instrumentaallähenedemis protseduur

Õhusõiduki kapten valib lennuvälja sihtlennuvälja varulennuväljaks üksnes juhul, kui:

- a) instrumentaallähenedemis protseduur, mis ei põhine GNSSil, on kättesaadav kas sihtlennuväljal või sihtlennuvälja varulennuväljal, või
- b) täidetud on kõik järgmised tingimused:
 - 1) pardal olev GNSS-seade on SBAS-suutlikkusega;
 - 2) sihtlennuväli, sihtlennuvälja varulennuväli ja nendevaheline marsruut asuvad satelliidipõhise tugisüsteemi teeninduspiirkonnas;
 - 3) eeldatakse, et ABAS on kättesaadav juhul, kui SBASi ei saa ootamatult kasutada;
 - 4) valitakse instrumentaallähenedemine (kas siht- või sihtlennuvälja varulennuväljal), mis ei sõltu SBASi olemasolust;
 - 5) asjakohane erandolukorra meede võimaldab globaalse satelliitnavigatsioonisüsteemi puudumise korral lennu ohutult teostada.“;

- f) lisatakse punktid NCO.OP.143 ja NCO.OP.144:

„NCO.OP.143 Sihtlennuvälja varulennuväljade planeerimismiinimumid – lennukid

Lennuvälja ei määratleta sihtlennuvälja varulennuväljana, välja arvatud juhul, kui olemasolev ilmateave näitab, et ajavahemikus üks tund enne kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega või tegelikust väljumisajast kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega, olenevalt sellest, kumb ajavahemik on lühem:

- a) varulennuvälja puhul, kus saab kasutada instrumentaallähenemist otsusekõrgusel (DH) alla 250 jalga:
 - 1) on pilvede kõrgus vähemalt 200 jalga üle instrumentaallähenemistoiminguga seotud otsusekõrguse (DH) või minimaalse laskumiskõrguse (MDH) ning
 - 2) on nähtavus vähemalt 1 500 m või
- b) varulennuvälja puhul, kus instrumentaallähenemistoimingu otsusekõrgus (DH) või minimaalne laskumiskõrgus (MDH) on vähemalt 250 jalga:
 - 1) on pilvede kõrgus vähemalt 400 jalga üle instrumentaallähenemistoiminguga seotud otsusekõrguse (DH) või minimaalse laskumiskõrguse (MDH) ning
 - 2) on nähtavus vähemalt 3 000 m või
- c) varulennuvälja puhul, kus puudub instrumentaallähenemise protseduur (IAP):
 - 1) on pilvede kõrgus vähemalt kõrgem kui 2 000 jalga ja minimaalne ohutu IFR-kõrgus ning
 - 2) on nähtavus vähemalt 5 000 m.

NCO.OP.144 Sihtlennuvälja varulennuväljade planeerimismiinimumid – kopterid

Lennuvälja ei määratleta sihtlennuvälja varulennuväljana, välja arvatud juhul, kui olemasolev ilmateave näitab, et ajavahemikus üks tund enne kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega või tegelikust väljumisajast kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega, olenevalt sellest, kumb ajavahemik on lühem,

- a) varulennuvälja puhul, kus kasutatakse instrumentaallähenemise protseduuri (IAP):
 - 1) on pilvede kõrgus vähemalt 200 jalga üle IAPga seotud otsusekõrgus või minimaalne laskumiskõrgus ning
 - 2) on nähtavus vähemalt 1 500 m päeval või 3 000 m öösel või
 - b) varulennuvälja puhul, kus puudub instrumentaallähenemise protseduur (IAP):
 - 1) on pilvede kõrgus vähemalt kõrgem kui 2 000 jalga ja minimaalne ohutu IFR-kõrgus ning
 - 2) on nähtavus vähemalt 1 500 m päeval või 3 000 m öösel.“;
- g) punkti NCO.OP.160 alapunktid a ja b asendatakse järgmisega:
- „a) Õhusõiduki kapten võib alustada või jätkata VFR-lendu üksnes juhul, kui kõige värskem olemasolev meteoroloogiateave näitab, et ilmastikutingimused marsruudil ja kavandatavas sihtkohas vastavad arvestuslikul kasutamisel kohaldatavate VFR-lendude käitamise miinimumnõuetele või on nendest paremad.
 - b) Õhusõiduki kapten võib alustada või jätkata IFR-lendu kavandatud sihtlennuvälja suunas üksnes juhul, kui kõige värskem olemasolev meteoroloogiateave näitab, et kavandatud arvestuslikul saabumisel vastavad ilmastikutingimused sihtlennuväljal või vähemalt ühel sihtlennuvälja varulennuväljal kohaldatavatele käitamismiinimumidele või on nendest paremad.“;
- h) punkt NCO.OP.175 asendatakse järgmisega:

„NCO.OP.175 Starditingimused – lennukid ja kopterid

Enne stardi alustamist peab õhusõiduki kapten olema veendunud, et:

- a) ohutut starti ja väljumist ei takista temale teadaoleva teabe põhjal ilm lennuväljal või käitamiskohas ega olukord kasutamiseks ettenähtud raja või lähenemis- ja stardisirgealal (FATO) ning

b) valitud lennuvälja käitamisiinimumid on kooskõlas järgmisega:

- 1) käitamisega seotud maapealsed seadmed;
- 2) käitamisega seotud õhusõidukisüsteemid;
- 3) õhusõiduki suutlikkus;
- 4) lennumeeskonna kvalifikatsioon.;

i) punktid NCO.OP.205 ja NCO.OP.206 asendatakse järgmisega:

„NCO.OP.205 Lähemise- ja maandumistingimused – lennukid

Enne maandumiseks lähemise alustamist peab õhusõiduki kapten olema veendunud, et:

- a) ohutut lähemist, maandumist ega katkestatud lähemist ei takista temale teadaoleva teabe põhjal ilm lennuväljal või käitamiskohas ega olukord kasutamiseks ettenähtud rajal ning
- b) valitud lennuvälja käitamisiinimumid on kooskõlas järgmisega:
 - 1) käitamisega seotud maapealsed seadmed;
 - 2) käitamisega seotud õhusõidukisüsteemid;
 - 3) õhusõiduki suutlikkus ning
 - 4) lennumeeskonna kvalifikatsioon.

NCO.OP.206. Lähemise- ja maandumistingimused – kopterid

Enne maandumiseks lähemise alustamist peab õhusõiduki kapten olema veendunud, et:

- a) ohutut lähemist, maandumist ega katkestatud lähemist ei takista temale teadaoleva teabe põhjal ilm lennuväljal või käitamiskohas ega olukord kasutamiseks ettenähtud lähemise- ja stardisirgealal (FATO) ning
- b) valitud lennuvälja käitamisiinimumid on kooskõlas järgmisega:
 - 1) käitamisega seotud maapealsed seadmed;
 - 2) käitamisega seotud õhusõidukisüsteemid;
 - 3) õhusõiduki suutlikkus;
 - 4) lennumeeskonna kvalifikatsioon.;

j) punkt NCO.OP.210 asendatakse järgmisega:

„NCO.OP.210 Lähemise alustamine ja jätkamine – lennukid ja kopterid

- a) Kui maandumisel kasutatava raja määrav nähtavus rajal on alla 550 m (või punktide SPA.LVO kohase heakskiidu kohaselt kehtestatud madalama väärtuse), instrumentaallähemistoimingut ei jätkata:
 - 1) pärast punkti, milles õhusõiduk asub 1 000 jala kõrgusel lennuvälja kõrgustasandist, või
 - 2) lõpplähemise segmendis, kui otsusekõrgus (DH) või minimaalne laskumiskõrgus (MDH) on üle 1 000 jala.
- b) Kui nõutav visuaalne orientiir puudub, sooritatakse katkestatud lähemine otsusekõrgusel (DA/H) või minimaalsel laskumiskõrgusel (MDA/H) või enne seda.
- c) Kui nõutavat visuaalset orientiiri ei säilitata pärast otsusekõrgust (DA/H) või minimaalset laskumiskõrgust (MDA/H), minnakse viivitamata kordusringile.“

8) VIII lisa muudetakse järgmiselt:

a) lisatakse punkt SPO.OP.101:

„SPO.OP.101 Kõrgusmõõtu kontroll ja seaded

- a) Käitaja kehtestab protseduurid kõrgusmõõtu kontrolliks enne iga väljumist.
- b) Käitaja kehtestab lennu kõikide etappide kohta kõrgusmõõturiseadetega seotud protseduurid, mille puhul võetakse vajaduse korral arvesse lennuvälja või õhuruumi asukohariigi kehtestatud protseduure.;

b) punkt SPO.OP.110 asendatakse järgmisega:

„SPO.OP.110 Lennuvälja käitamismiinimumid – lennukid ja kopterid

- a) Selleks et tagada õhusõiduki hajutamine maapinnast ja takistustest ning vähendada visuaalsete orientiiride kadumise ohtu instrumentaallähenemise visuaallennu lõigul, määrab käitaja iga lähte-, siht- või varulennuvälja puhul, mida ta kasutada kavatseb, kindlaks lennuvälja käitamismiinimumid.
- b) Lennuvälja käitamismiinimumide kindlaksmääramisel kasutatava meetodi puhul võetakse arvesse kõiki järgmisi elemente:
- 1) õhusõiduki tüüp, lennutehnilised ja käitamisomadused;
 - 2) õhusõidukil asuvad navigatsiooni-, visuaalsete orientiiride hankimise ja/või lennutrajektoori järgimise seadmed, mida kasutatakse stardi, lähenemise, maandumise ja katkestatud lähenemise ajal;
 - 3) õhusõiduki lennukäsiraamatus (AFM) sätestatud võimalikud tingimused või piirangud;
 - 4) võimalike lennuradade / lähenemis- ja stardisirgealade (FATO) mõõtmed ja omadused;
 - 5) olemasolevate visuaalsete ja mittevisuaalsete vahendite ja taristu asjakohasus ja töövõime;
 - 6) instrumentaallähenemise protseduuride (IAP) sooritamiseks vajalik takistustest ülelennu kõrgus merepinnast/suhteline kõrgus (OCA/H);
 - 7) tõusupiirkondades olevad takistused ja vajalikud kõrgusvarud;
 - 8) lennuvälja, instrumentaallähenemise protseduuri (IAP) või kohaliku keskkonna mittestandardised omadused;
 - 9) lennumeeskonna koosseis, pädevus ja kogemused;
 - 10) instrumentaallähenemise protseduur (IAP);
 - 11) lennuvälja omadused ja kasutatavad aeronavigatsiooniteenused (ANS);
 - 12) miinimumid, mille lennuvälja asukohariik võib kehtestada;
 - 13) halva nähtavusega lendude (LVO) või vähendatud käitamismiinimumidega toimingute erilubades kehtestatud tingimused ning
 - 14) käitaja asjakohane käitamiskogemus.
- c) Käitaja peab lennuvälja käitamismiinimumide kindlaksmääramise meetodi sätestama tegevuskäsiraamatus.“;
- c) punkt SPO.OP.111 jäetakse välja;
- d) punkt SPO.OP.112 asendatakse järgmisega:

„SPO.OP.112 Lennuvälja käitamismiinimumid – lennukite ringlähenemine

- a) Minimaalne laskumiskõrgus (MDH) lennukite ringlähenemisel ei tohi olla madalam kui kõrgeim järgmistest:
- 1) vastava kategooria lennuki kohta avaldatud kõrgus merepinnast või maapinnast takistuste kohal (OCH) ringlähenemisel;
 - 2) ringlähenemise miinimumkõrgus, mis on tuletatud tabelist 1, või
 - 3) eelneva instrumentaallähenemisprotseduuri (IAP) otsusekõrgus (DH) / minimaalne laskumiskõrgus (MDH).
- b) Miinimumnähtavus lennukite ringlähenemisel peab olema suurim järgmistest:
- 1) vastava kategooria lennuki ringlähenemise nähtavus, kui see on avaldatud, või
 - 2) miinimumnähtavus, mis on tuletatud tabelist 1.

Tabel 1

Minimaalne laskumiskõrgus (MDH) ja nähtavus ringlähenedisel vastavalt lennuki kategooriale

	Lennuki kategooria			
	A	B	C	D
Minimaalne laskumiskõrgus (MDH) (jalgades)	400	500	600	700
Minimaalne nähtavus (m)	1 500	1 600	2 400	3 600“;

e) punkti SPO.OP.140 alapunkt b asendatakse järgmisega:

„b) Enne lennu alustamist peab õhusõiduki kapten olema tutvunud kogu kavandatavaks lennuks vajaliku olemasoleva meteoroloogiateabega. Lähtekohast kaugemale suunduva lennu ning IFR-lendude ettevalmistamine peab hõlmama järgmist:

- 1) olemasolevate kehtivate ilmteadete ja -prognoosidega tutvumine ning
- 2) varutegevuskava koostamine juhuks, kui lendu ei ole ilmastikutingimuste tõttu võimalik kavandatud viisil lõpule viia.“;

f) lisatakse punktid SPO.OP.143 ja SPO.OP.144:

„SPO.OP.143 Sihtlennuvälja varulennuväljade planeerimismiinimumid – lennukid

Lennuvälja ei määratleta sihtlennuvälja varulennuväljana, välja arvatud juhul, kui olemasolev ilmteave näitab, et ajavahemikus üks tund enne kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega või tegelikust väljumisajast kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega, olenevalt sellest, kumb ajavahemik on lühem,

- a) varulennuvälja puhul, kus saab kasutada instrumentaallähenedist otsusekõrgusel (DH) alla 250 jalga:
 - 1) on pilvede kõrgus vähemalt 200 jalga üle instrumentaallähenedisttoiminguga seotud otsusekõrguse või minimaalse laskumiskõrguse ning
 - 2) on nähtavus vähemalt kõrgem kui 1 500 m ja 800 m üle instrumentaallähenedisttoimingu nähtavuse rajal / miinimumnähtavuse või
- b) varulennuvälja puhul, kus instrumentaallähenedisttoimingu otsusekõrgus (DH) või minimaalne laskumiskõrgus (MDH) on vähemalt 250 jalga:
 - 1) on pilvede kõrgus vähemalt 400 jalga üle instrumentaallähenedisttoiminguga seotud otsusekõrguse või minimaalne laskumiskõrgus ning
 - 2) on nähtavus vähemalt 3 000 m või
- c) instrumentaallähenedist protseduurita varulennuvälja puhul:
 - 1) on pilvede kõrgus vähemalt kõrgem kui 2 000 jalga ja minimaalne ohutu IFR-kõrgus ning
 - 2) on nähtavus vähemalt 5 000 m.

SPO.OP.144 Sihtlennuvälja varulennuvälja planeerimismiinimumid – kopterid

Käitaja valib lennuvälja sihtlennuvälja varulennuväljaks ainult juhul, kui olemasolev ilmteave näitab, et ajavahemikus üks tund enne kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega või tegelikust väljumisajast kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega, olenevalt sellest, kumb ajavahemik on lühem,

- a) varulennuvälja puhul, kus kasutatakse instrumentaallähenedist protseduuri (IAP):
 - 1) on pilvede kõrgus vähemalt 200 jalga üle instrumentaallähenedist protseduuriga seotud otsusekõrguse või minimaalne laskumiskõrgus ning
 - 2) on nähtavus vähemalt 1 500 m päeval või 3 000 m öösel või

- b) varulennuvälja puhul, kus puudub instrumentaallähenemise protseduur (IAP):
- 1) on pilvede kõrgus vähemalt 2 000 jalga või minimaalne ohutu IFR-kõrgus, olenevalt sellest, kumb on suurem, ning
 - 2) on nähtavus vähemalt 1 500 m päeval või 3 000 m öösel.“;
- g) punkti SPO.OP.145 alapunkt a asendatakse järgmisega:
- „a) IFR-lendudel peab õhusõiduki kapten määrama lennuplaanis stardilennuvälja jaoks vähemalt ühe sobivate ilmastikutingimustega varulennuvälja, kui lähtelennuvälja ilmastikutingimused on lennuvälja käitamisiinimumidele vastavad või nendest halvemad või kui lähtelennuväljale tagasipöördumine ei ole muul põhjusel võimalik.“;
- h) punkti SPO.OP.170 alapunktid a ja b asendatakse järgmisega:
- „a) Õhusõiduki kapten võib alustada või jätkata VFR-lendu üksnes juhul, kui kõige värskem olemasolev meteoroloogiateave näitab, et ilmastikutingimused marsruudil ja kavandatavas sihtkohas vastavad arvestuslikul kasutamisel kohaldatavate VFR-lendude käitamise miinimumnõuetele või on nendest paremad.
- b) Õhusõiduki kapten võib alustada või jätkata IFR-lendu kavandatud sihtlennuvälja suunas üksnes juhul, kui kõige värskem olemasolev meteoroloogiateave näitab, et kavandatud arvestuslikul saabumisel vastavad ilmastikutingimused sihtlennuväljal või vähemalt ühel sihtlennuvälja varulennuväljal kohaldatavatele käitamisiinimumidele või on nendest paremad.“;
- i) punkt SPO.OP.180 asendatakse järgmisega:

„SPO.OP.180 Starditingimused – lennukid ja kopterid

Enne stardi alustamist peab õhusõiduki kapten olema veendunud, et:

- a) ohutut starti ja väljumist ei takista ilm lennuväljal või käitamiskohas ega olukord kasutamiseks ettenähtud raja või lähenemis- ja stardisirgealal (FATO) ning
 - b) valitud lennuvälja käitamisiinimumid on kooskõlas järgmisega:
 - 1) käitamisega seotud maapealsed seadmed;
 - 2) käitamisega seotud õhusõidukisüsteemid;
 - 3) õhusõiduki suutlikkus;
 - 4) lennumeeskonna kvalifikatsioon.“;
- j) punkt SPO.OP.210 asendatakse järgmisega:

„SPO.OP.210 Lähenemis- ja maandumistingimused – lennukid ja kopterid

Enne lähenemistoimingu alustamist peab õhusõiduki kapten olema veendunud, et:

- a) tegevuskäsiraamatus kehtestatud suutlikkusteabe kohast ohutut lähenemist, maandumist või kordusringile minekut ei takista ilm lennuväljal või käitamiskohas ega olukord kasutamiseks ettenähtud raja või lähenemis- ja stardisirgealal (FATO) ning
 - b) valitud lennuvälja käitamisiinimumid on kooskõlas järgmisega:
 - 1) käitamisega seotud maapealsed seadmed;
 - 2) käitamisega seotud õhusõidukisüsteemid;
 - 3) õhusõiduki suutlikkus;
 - 4) lennumeeskonna kvalifikatsioon.“;
- k) punkt SPO.OP.215 asendatakse järgmisega:

„SPO.OP.215 Lähenemise alustamine ja jätkamine

- a) Lennukite puhul, mille maandumisel kasutatava raja kohta teatatud nähtavus (VIS) või nähtavus rajal (RVR) on alla kohaldatava miinimumi, instrumentaallähenemistoimingut ei jätkata:
 - 1) pärast punkti, milles lennuk asub 1 000 jala kõrgusel lennuvälja kõrgustasandist, või

- 2) lõplähenemise segmendis (FAS), kui otsusekõrgus või minimaalne laskumiskõrgus on üle 1 000 jala.
 - b) Kopterite puhul, mille maandumisel kasutatava raja kohta teatatud nähtavus rajal on alla 550 m ja määrav nähtavus rajal on alla kohaldatava miinimumi, instrumentaallähenemistoimingut ei jätkata:
 - 1) pärast punkti, milles kopter asub 1 000 jala kõrgusel lennuvälja kõrgustasandist, või
 - 2) lõplähenemise segmendis (FAS), kui otsusekõrgus või minimaalne laskumiskõrgus on üle 1 000 jala.
 - c) Kui nõutav visuaalne orientiir puudub, sooritatakse katkestatud lähenemine otsusekõrgusel (DA/H) või minimaalsel laskumiskõrgusel (MDA/H) või enne seda.
 - d) Kui nõutavat visuaalset orientiiri ei säilitata pärast otsusekõrgust (DA/H) või minimaalset laskumiskõrgust (MDA/H), minnakse viivitamata kordusringile.
 - e) Olenemata alapunktist a võib juhul, kui nähtavust rajal ei ole teatatud ja teatatud nähtavus on madalam, kuid teised meteoroloogiline nähtavus (CMV) on kohaldatavast miinimumist suurem, jätkata instrumentaallähenemist kuni otsusekõrguseni (DA/H) või minimaalse laskumiskõrguseni (MDA/H).
 - f) Olenemata alapunktidest a ja b võib juhul, kui puudub kavatsus maanduda, võib instrumentaallähenemist jätkata kuni otsusekõrguseni (DA/H) või minimaalse laskumiskõrguseni (MDA/H). Katkestatud lähenemine sooritatakse otsusekõrgusel (DA/H) või minimaalsel laskumiskõrgusel (MDA/H) või enne seda.“;
- l) lisatakse punkt SPO.OP.235:

„SPO.OP.235 EFVS 200 toimingud

- a) Käitaja, kes kavatseb sooritada EFVS 200 vähendatud käitamismiinimumidega toiminguid ja ilma eriloata, tagab, et:
 - 1) õhusõiduk on kavandatud käitamiseks sertifitseeritud;
 - 2) kasutatakse ainult EFVS-toiminguteks sobivaid radasid, lähenemis- ja stardisirgealasid ning instrumentaallähenemise protseduure;
 - 3) lennumeeskond on pädev kavandatavat toimingut läbi viima ning lennumeeskonna liikmetele ja lennu ettevalmistamisel osalevatele asjaomastele töötajatele on kehtestatud koolitus- ja kontrolliprogramm;
 - 4) on kehtestatud töökord;
 - 5) minimaalvarustuse loetelus (MEL) on dokumenteeritud kogu asjakohane teave;
 - 6) hooldusprogrammis on dokumenteeritud kogu asjakohane teave;
 - 7) toimingu ohutustaseme jälgimiseks hinnatakse ohutustaset ja kehtestatakse tulemusnäitajad ning
 - 8) lennuvälja käitamismiinimumides võetakse arvesse kasutatava süsteemi suutlikkust.
- b) Käitaja ei tohi EFVS 200 toiminguid teha halva nähtavusega lendude tegemisel.
- c) Olenemata alapunkti a alapunktist 1 võib käitaja kasutada EFVS 200 toimingute sooritamiseks miinimumkriteeriumidele vastavaid laiendatud võimalustega süsteeme, kui pädev asutus on selle heaks kiitnud.“