

Kolmapäev, 5. juuli 2006

(2006/C 303 E/03)

PROTOKOLL

ISTUNGI LÄBIVIIMISE KORD

ISTUNGI JUHATAJA: Josep BORRELL FONTELLES
president

1. Istungi algus

Istung algas kell 09.05.

2. Soome eesistumise programmi esitlemine (arutelu)

Nõukogu avaldus: Soome eesistumise programm

Matti Vanhanen (nõukogu eesistuja) esines avaldusega.

Sõna võttis José Manuel Barroso (komisjoni president).

Sõna võtsid Hans-Gert Poettering fraktsiooni PPE-DE nimel, Martin Schulz fraktsiooni PSE nimel, Graham Watson fraktsiooni ALDE nimel, Daniel Marc Cohn-Bendit fraktsiooni Verts/ALE nimel, Esko Seppänen fraktsiooni GUE/NGL nimel, Brian Crowley fraktsiooni UEN nimel, Nigel Farage fraktsiooni IND/DEM nimel, Martin Schulz Nigel Farage sõnavõtu kohta, Frank Vanhecke (fraktsioonilise kuuluvuseta), Piia-Noora Kauppi, Reino Paasilinna ja Anneli Jäätteenmäki.

ISTUNGI JUHATAJA: Antonios TRAKATELLIS
asepresident

Sõna võtsid Satu Hassi, Roberto Musacchio, Zbigniew Krzysztof Kuźmiuk, Jens-Peter Bonde, Alessandro Battilocchio, Timothy Kirkhope, Hannes Swoboda, Karin Riis-Jørgensen, Ian Hudghton, Tobias Pflüger, Bastiaan Belder, Ryszard Czarnecki, Françoise Grossetête, Gary Titley, Kyösti Virrankoski, Diamanto Manolakou, Ville Itälä, Poul Nyrup Rasmussen, Alexander Lambsdorff, Othmar Karas, Enrique Barón Crespo, Sarah Ludford, João de Deus Pinheiro, Edite Estrela, József Szájer, Jan Andersson, Antonio Tajani, Dariusz Rosati, Jerzy Buzek, Evelyne Gebhardt, Elmar Brok, Guido Sacconi, Gunnar Hökmark ja Lasse Lehtinen.

ISTUNGI JUHATAJA: Josep BORRELL FONTELLES
president

Sõna võtsid Francisco José Millán Mon, Alexander Stubb, Matti Vanhanen ja José Manuel Barroso.

Arutelu lõpetati.

ISTUNGI JUHATAJA: Pierre MOSCOVICI
asepresident

3. Olukord Palestiinas (arutelu)

Nõukogu ja komisjoni avaldused: Olukord Palestiinas

Paula Lehtomäki (nõukogu eesistuja) ja Benita Ferrero-Waldner (komisjoni liige) esinesid avaldustega.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Sõna võtsid Elmar Brok fraktsiooni PPE-DE nimel, Pasqualina Napoletano fraktsiooni PSE nimel, Annemie Neyts-Uyttebroeck fraktsiooni ALDE nimel, Caroline Lucas fraktsiooni Verts/ALE nimel, Francis Wurtz fraktsiooni GUE/NGL nimel, Roberta Angelilli fraktsiooni UEN nimel, Bastiaan Belder fraktsiooni IND/DEM nimel, Marek Aleksander Czarnecki (fraktsioonilise kuuluvuseta), Ioannis Kasoulides, Véronique De Keyser, Chris Davies, Roger Knapman, Mario Borghesio, Charles Tannock, Marek Siwiec, Frédérique Ries, Zbigniew Zaleski, Pierre Schapira, Paula Lehtomäki ja Benita Ferrero-Waldner.

Arutelu lõpetati.

ISTUNGI JUHATAJA: Edward McMILLAN-SCOTT

asepresident

Sõna võttis Robert Atkins, kes palus, et hääletustund algaks päevakorras ette nähtud ajal.

*
* *

Asepresident ja BUDG komisjoni esimees Janusz Lewandowski tänasid tehtud töö eest BUDG komisjoni endist esimeest Terence Wynni, kes läheb sel nädalal pensionile.

4. Hääletused

Hääletuste üksikasjalikud tulemused (muudatusettepanekud, eraldi ja osade kaupa hääletused jne) on esitatud protokollis lisas „Hääletuste tulemused”.

4.1. Piiriülese politseikoostöö tugevdamine Euroopa Liidus toimuvate rahvusvaheliste ürituste ajal * (kodukorra artikkel 131) (hääletus)

Raport Madalmaade Kuningriigi algatuse kohta eesmärgiga võtta vastu nõukogu otsus piiriülese politseikoostöö tugevdamise kohta kohtumiste puhul, kus viibib suur hulk inimesi rohkem kui ühest liikmesriigist ja kus politseitöö peamine eesmärk on avaliku korra ja turvalisuse tagamine ning kuritegude ärahoidmine ja nende vastu võitlemine [06930/2005 — C6-0117/2005 — 2005/0804(CNS)] — Kodanike õiguste, justiits- ja siseasjade komisjon

Raportöör: Frieda Brepoels (A6-0222/2006).

(Antud hääle enamus)

(Üksikasjalikud hääletustulemused: lisa „Hääletuste tulemused” punkt 1)

ALGATUS, MUUDATUSETTEPANEKUD ja ÕIGUSLOOMEGA SEOTUD RESOLUTSIOONI PROJEKT

Vastu võetud tervikhääletusel (P6_TA(2006)0297)

4.2. Siseveelaevade tehnilised nõuded ***II (hääletus)

Soovitus teisele lugemisele nõukogu ühise seisukoha kohta eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega kehtestatakse siseveelaevade tehnilised nõuded ja tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 82/714/EMÜ [13274/1/2005 — C6-0091/2006 — 1997/0335(COD)] — Transpordi- ja turismikomisjon

Raportöör: Renate Sommer (A6-0208/2006).

(Kvalifitseeritud hääleteenamus)

(Üksikasjalikud hääletustulemused: lisa „Hääletuste tulemused” punkt 2)

NÕUKOGU ÜHINE SEISUKOHT

Muudetud kujul heaks kiidetud (P6_TA(2006)0298)

Kolmapäev, 5. juuli 2006

4.3. Tsiviillennundus (tehniliste nõuete ja haldusprotseduuride kooskõlastamine) *II (hääletus)**

Soovitus teisele lugemisele nõukogu ühise seisukoha kohta eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse nõukogu määrust (EMÜ) nr 3922/91 tehniliste nõuete ja haldusprotseduuride kooskõlastamise kohta tsiviillennunduses [13376/1/2005 — C6-0090/2006 — 2000/0069 (COD)] — Transpordi- ja turismikomisjon
Raportöör: Ulrich Stockmann (A6-0212/2006).

(Kvalifitseeritud hääleteenamus)

(Üksikasjalikud hääletustulemused: lisa „Hääletuste tulemused” punkt 3)

NÕUKOGU ÜHINE SEISUKOHT

Muudetud kujul heaks kiidetud (P6_TA(2006)0299)

Hääletust puudutavad sõnavõttud:

- Ulrich Stockmann (raportöör) teatas, et muudatusettepanekute 20, 22 ja 24 originaalkeel on inglise keel;
- Gilles Savary soovitas, et kompromissploki vastuvõtmisel hääletataks muudatusettepanekute 17 ja 18 vastu.

4.4. Radioaktiivsed jäätmed ja kasutatud tuumkütuse ved * (hääletus)

Raport ettepaneku kohta võtta vastu nõukogu direktiiv radioaktiivsete jäätmete ja kasutatud tuumkütuse vedude järelevalve ja kontrolli kohta [KOM(2005)0673 — C6-0031/2006 — 2005/0272(CNS)] — Tööstuse, teadusuuringute ja energeetikakomisjon
Raportöör: Esko Seppänen (A6-0174/2006).

(Antud hääle enamus)

(Üksikasjalikud hääletustulemused: lisa „Hääletuste tulemused” punkt 4)

EUROOPA KOMISJONI ETTEPANEK

Vastu võetud koos muudatustega (P6_TA(2006)0300)

ÕIGUSLOOMEGA SEOTUD RESOLUTSIOONI PROJEKT

Vastu võetud (P6_TA(2006)0300)

Hääletust puudutavad sõnavõttud:

- Carl Schlyter fraktsiooni Verts/ALE nimel, kes palus, et muudatusettepanekut 23 hääletataks nimeliselt (asepresident andis selleks nõusoleku);
- Bruno Gollnisch hääletuse kohta;
- Rebecca Harms mõistis hukka asjaolu, et komisjon ei ole teatavaks teinud oma seisukohta parlamendis vastu võetud muudatusettepanekute osas.

4.5. Rohkem teadusuuringuid ja innovatsiooni — investeerimine kasvu ja tööhõivesse (hääletus)

Raport Ühenduse Lissaboni kava rakendamise kohta: rohkem teadusuuringuid ja innovatsiooni — investeerimine kasvu ja tööhõivesse: ühtne lähenemisviis (2006/2005(INI)) — Tööstuse, teadusuuringute ja energeetikakomisjon
Raportöör: Pilar del Castillo Vera (A6-0204/2006).

(Antud hääle enamus)

(Üksikasjalikud hääletustulemused: lisa „Hääletuste tulemused” punkt 5)

RESOLUTSIOONI ETTEPANEK

Vastu võetud (P6_TA(2006)0301)

Kolmapäev, 5. juuli 2006

4.6. Raampoliitika ELi tootmise tugevdamiseks: süvendada integreeritumat lähenemisviisi tööstuspoliitikale (hääletus)

Raport raampoliitika kohta ELi tootmise tugevdamiseks — süvendada integreeritumat lähenemisviisi tööstuspoliitikale [2006/2003(INI)] — Tööstuse, teadusuuringute ja energeetikakomisjon
Raportöör: Joan Calabuig Rull (A6-0206/2006).

(Antud häälte enamus)

(Üksikasjalikud hääletustulemused: lisa „Hääletuste tulemused” punkt 6)

RESOLUTSIOONI ETTEPANEK

Vastu võetud (P6_TA(2006)0302)

5. Tervitus

Parlamendi nimel tervitas asepresident Itaalia Euroopa-poliitika ja väliskaubanduse ministrit Emma Boninot, kes viibis külaliste loozis.

6. Selgitused hääletuse kohta

Kirjalikud selgitused hääletuse kohta

Kodukorra artikli 163 lõike 3 alusel esitatud kirjalikud selgitused hääletuse kohta lisatakse käesoleva istungi stenogrammile.

Suulised selgitused hääletuse kohta

Raport: Ulrich Stockmann — A6-0212/2006

— Oldřich Vlasák

7. Hääletuse parandused ja hääletuskavatsused

Hääletuse parandused

Hääletuse parandused on toodud veebilehel „Séance en direct”, „Résultats des votes (appels nominaux)/ Results of votes (Roll-call votes)” ja lisa „Nimeliste hääletuste tulemused” trükiversioonis.

Elektroonilist versiooni veebilehel Europarl ajakohastatakse korrapäraselt kuni kahe nädala jooksul pärast hääletuse toimumise kuupäeva.

Seejärel suletakse hääletuse paranduste nimekiri tõlkimiseks ja Euroopa Liidu Teatajas avaldamiseks.

Hääletuskavatsused

Teatati järgmistest hääletuskavatsustest (seoses andmata hääletega):

Raport: Ulrich Stockmann — A6-0212/2006

— muudatusettepanek 11

— vastu: Manuel Medina Ortega, Hubert Pirker

Manuel Medina Ortega teatas, et selle muudatusettepaneku hääletamise ajal ei töötanud tema hääletusseade.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Raport: Esko Seppänen — A6-0174/2006

— muudatusettepanek 24

— poolt: Jan Andersson

— vastu: Karin Jöns, Rainer Wieland

(Istung katkestati kell 13.30 ja jätkus kell 15.00.)

ISTUNGI JUHATAJA: Janusz ONYSZKIEWICZ

asepresident

8. Eelmise istungi protokoll kinnitamine

Kinnitati eelmise istungi protokoll.

9. Usulise pärandi kaitsmine ja säilitamine Küprose põhjaosas (kirjalik deklaratsioon)

Kirjalik deklaratsioon nr 21/2006 usulise pärandi kaitsmise ja säilitamise kohta Küprose põhjaosas, mille esitasid parlamendiliikmed Iles Braghetto ja Panayiotis Demetriou, kogus 3.7.2006 enamuse parlamendiliikmete allkirjad ning saadetakse vastavalt kodukorra artikli 116 lõikele 4 selle adressaatidele ja avaldatakse koos allakirjutanute nimedega 5.9.2006 istungil vastu võetud tekstide seas.

Sõna võttis Panayiotis Demetriou.

10. Rahvusvaheline lapsendamine Rumeenias (kirjalik deklaratsioon)

Kirjalik deklaratsioon nr 23/2006 rahvusvahelise lapsendamise kohta Rumeenias, mille esitasid parlamendiliikmed Claire Gibault, Jean-Marie Cavada, Antoine Duquesne, Charles Tannock ja Enrique Báron Crespo, kogus 3.7.2006 enamuse parlamendiliikmete allkirjad ning saadetakse vastavalt kodukorra artikli 116 lõikele 4 selle adressaatidele ja avaldatakse koos allakirjutanute nimedega 5.9.2006 istungil vastu võetud tekstide seas.

11. LKA poolt kinnipeetavate transpordiks ja ebaseaduslikuks kinnipidamiseks Euroopa riikide väidetav kasutamine (arutelu)

Vahearuanne LKA poolt kinnipeetavate transpordiks ja ebaseaduslikuks kinnipidamiseks Euroopa riikide väidetava kasutamise kohta [2006/2027(INI)] — LKA poolt kinnipeetavate transpordiks ja ebaseaduslikuks kinnipidamiseks Euroopa riikide väidetava kasutamise uurimise ajutine komisjon
Raportöör: Giovanni Claudio Fava (A6-0213/2006).

Giovanni Claudio Fava tutvustas raportit.

Sõna võtsid Paula Lehtomäki (nõukogu eesistuja) ja Franco Frattini (komisjoni asepresident)

Sõna võtsid Jas Gawronski fraktsiooni PPE-DE nimel, Wolfgang Kreissl-Dörfler fraktsiooni PSE nimel, Sarah Ludford fraktsiooni ALDE nimel, Cem Özdemir fraktsiooni Verts/ALE nimel, Giusto Catania fraktsiooni GUE/NGL nimel, Konrad Szymański fraktsiooni UEN nimel, Mirosław Mariusz Piotrowski fraktsiooni IND/DEM nimel, Philip Claeys (fraktsioonilise kuuluvuseta), Carlos Coelho, Józef Pinior, Ignasi Guardans Cambó, Raül Romeva i Rueda, Sylvia-Yvonne Kaufmann, Eoin Ryan, Bogusław Rogalski ja Roger Helmer.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

ISTUNGI JUHATAJA: Alejo VIDAL-QUADRAS

asepresident

Sõna võtsid Ewa Klamt, Inger Segelström, Sophia in 't Veld, Jean Lambert, Willy Meyer Pleite, Mogens N.J. Camre, Gerard Batten, Ryszard Czarnecki, Bogdan Klich, Proinsias De Rossa, Alexander Alvaro, Dimitrios Papadimoulis, Seán Ó Neachtain, Kathy Sinnott, Paweł Bartłomiej Piskorski, Hubert Pirker, Jan Marinus Wiersma, Sajjad Karim, Luca Romagnoli, Camiel Eurlings, Hannes Swoboda, Anneli Jäätteenmäki, Antonio Tajani, Martine Roure, Barbara Kudrycka, Antonio Masip Hidalgo, Josef Zieleniec, Ana Maria Gomes, Miroslav Mikolášik ja Stavros Lambrinidis.

ISTUNGI JUHATAJA: Antonios TRAKATELLIS

asepresident

Sõna võtsid Panayiotis Demetriou, Claude Moraes, Charles Tannock, Jean Spautz, Simon Coveney ja Franco Frattini.

Arutelu lõpetati.

Hääletus: 06.07.2006 protokoll punkt 6.14.

12. SWIFT süsteemi pangaülekandeid puudutavate andmete jälgimine Ameerika salateenistuste poolt (arutelu)

Nõukogu ja komisjoni avaldused: SWIFT süsteemi pangaülekandeid puudutavate andmete jälgimine Ameerika salateenistuste poolt

Paula Lehtomäki (nõukogu eesistuja) ja Franco Frattini (komisjoni asepresident) esinesid avaldustega.

Sõna võtsid Ewa Klamt fraktsiooni PPE-DE nimel, Martine Roure fraktsiooni PSE nimel, Jean-Marie Cavada fraktsiooni ALDE nimel, Giusto Catania fraktsiooni GUE/NGL nimel, Carlos Coelho, Jan Marinus Wiersma, Sophia in 't Veld, Mihael Brejc, Stavros Lambrinidis, Giovanni Claudio Fava, Paula Lehtomäki ja Franco Frattini.

Kodukorra artikli 103 lõike 2 alusel arutelu lõpus esitatud resolutsiooni ettepanekud:

- Mihael Brejc fraktsiooni PPE-DE nimel, Brian Crowley, Romano Maria La Russa ja Roberta Angelilli fraktsiooni UEN nimel SWIFT süsteemi pangaülekandeid puudutavate andmete väidetava jälgimise kohta Ameerika salateenistuste poolt (B6-0385/2006),
- Martine Roure fraktsiooni PSE nimel Ameerika Ühendriikide salateenistuste juurdepääsu kohta pangaülekandeid puudutavatele andmetele (B6-0386/2006),
- Monica Frassoni ja Daniel Marc Cohn-Bendit fraktsiooni Verts/ALE nimel SWIFT süsteemi pangaülekandeid puudutavate andmete jälgimise kohta Ameerika salateenistuste poolt (B6-0391/2006),
- Alexander Alvaro, Sophia in 't Veld ja Margarita Starkevičiūtė fraktsiooni ALDE nimel SWIFT süsteemi pangaülekandeid puudutavate andmete jälgimise kohta Ameerika salateenistuste poolt (B6-0393/2006),
- Sahra Wagenknecht, Giusto Catania ja Umberto Guidoni fraktsiooni GUE/NGL nimel kehtivate andmekaitsereeglite rikkumise kohta Euroopa riikides SWIFT võrgu andmete kasutamisega Ameerika Ühendriikide poolt (B6-0395/2006).

Arutelu lõpetati.

Hääletus: 06.07.2006 protokoll punkt 6.15.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

ISTUNGI JUHATAJA: Manuel António dos SANTOS
asepresident

13. Infotund (küsimused nõukogule)

Parlament vaatas läbi nõukogule esitatavad küsimused (B6-0312/2006).

Küsimus 1 (Sarah Ludford): üleminekuklausel.

Paula Lehtomäki (nõukogu eesistuja) vastas küsimusele ja täiendavale küsimusele, mille esitas(id) Sarah Ludford.

Küsimus 2 (Richard Seeber): kliimamuutuste raamkonventsioon.

Paula Lehtomäki vastas küsimusele ja täiendavatele küsimustele, mille esitas(id) Richard Seeber ja Eija-Riitta Korhola.

Küsimus 3 (Bernd Posselt): läbirääkimised Kosovo staatuse üle.

Paula Lehtomäki vastas küsimusele ja täiendavatele küsimustele, mille esitas(id) Bernd Posselt, Richard Seeber ja Hubert Pirker.

Küsimus 4 (Nicholson of Winterbourne): ühiste tegevuspõhimõtete tunnustamine pantvangikriiside lahendamisel.

Paula Lehtomäki vastas küsimusele ja täiendavatele küsimustele, mille esitas(id) Nicholson of Winterbourne, Agnes Schierhuber ja Bernd Posselt.

Küsimus 5 (Manuel Medina Ortega): vajadus integreeritud sisserändepoliitika järele.

Paula Lehtomäki vastas küsimusele ja täiendavatele küsimustele, mille esitas(id) Manuel Medina Ortega, Piia-Noora Kauppi ja Hubert Pirker.

Küsimus 6 (Marie Panayotopoulos-Cassiotou): meetmed sisserändajate vastuvõtmise ja integreerimise tõhusamiseks.

Paula Lehtomäki vastas küsimusele ja täiendavatele küsimustele, mille esitas(id) Marie Panayotopoulos-Cassiotou ja Bogusław Sonik.

Küsimus 7 (Eugenijus Gentvilas): maksusüsteemide erinevused ELi riikide vahel.

Paula Lehtomäki vastas küsimusele ja täiendavatele küsimustele, mille esitas(id) Eugenijus Gentvilas, Josu Ortuondo Larrea ja Reinhard Rack.

Küsimus 8 (Jacky Henin): nõukogu tegevus dollari nõrgenemise vastu.

Paula Lehtomäki vastas küsimusele ja täiendavatele küsimustele, mille esitas(id) Jacky Henin ja Paul Rübig.

Küsimus 9 (John Bowis): küsimused nõukogule.

Paula Lehtomäki vastas küsimusele ja täiendavatele küsimustele, mille esitas(id) John Bowis, Richard Corbett ja Piia-Noora Kauppi.

Küsimustele, millele ajapuuduse tõttu ei jõutud vastata, vastatakse kirjalikult (vt *stenogrammi lisa*).

Nõukogu infotund lõppes.

(Istung katkestati kell 19.00 ja jätkus kell 21.00.)

Kolmapäev, 5. juuli 2006

ISTUNGI JUHATAJA: Mario MAURO
asepresident

14. Viisapoliitika Lääne-Balkani riikide suhtes — Viisarežiimi lihtsustamine Lääne-Balkani riikide suhtes (arutelu)

Suuliselt vastatav küsimus (O-0063/2006), mille esitas(id) Doris Pack fraktsiooni PPE-DE nimel, Gisela Kallenbach fraktsiooni Verts/ALE nimel, Hannes Swoboda fraktsiooni PSE nimel, Erik Meijer, Ignasi Guardans Cambó, Jelko Kacin ja Henrik Lax nõukogule: Viisapoliitika Lääne-Balkani riikide suhtes (B6-0315/2006)

Suuliselt vastatav küsimus (O-0077/2006), mille esitas(id) Sarah Ludford, Jelko Kacin, Henrik Lax ja Ignasi Guardans Cambó fraktsiooni ALDE nimel nõukogule: Viisarežiimi lihtsustamine Lääne-Balkani riikide suhtes (B6-0320/2006)

Suuliselt vastatav küsimus (O-0078/2006), mille esitas(id) Sarah Ludford, Jelko Kacin, Henrik Lax ja Ignasi Guardans Cambó fraktsiooni ALDE nimel komisjonile: Viisarežiimi lihtsustamine Lääne-Balkani riikide suhtes (B6-0321/2006)

Doris Pack, Hannes Swoboda, Jelko Kacin ja Gisela Kallenbach (autorid) esitasid suuliselt vastatavad küsimused.

Sõna võtsid Paula Lehtomäki (nõukogu eesistuja) ja Franco Frattini (komisjoni asepresident).

Sõna võtsid Panagiotis Beglitis fraktsiooni PSE nimel, Henrik Lax fraktsiooni ALDE nimel, ja Paula Lehtomäki.

Arutelu lõpetati.

15. Komisjoni rakendusvolituste kasutamine (institutsioonidevaheline kokkulepe) — Komisjoni rakendusvolituste kasutamine (menetlused) (arutelu)

Raport institutsioonidevaheline kokkulepe ühisavalduse kujul ettepaneku kohta võtta vastu nõukogu otsus, millega muudetakse otsust 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused [10126/1/2006 — C6-0208/2006 — 2006/2152(ACI)] — Põhiseaduskomisjon
Raportöör: Richard Corbett (A6-0237/2006).

Raport muudetud ettepaneku kohta võtta vastu nõukogu otsus, millega muudetakse otsust 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused [10126/1/2006 — C6-0190/2006 — 2002/0298(CNS)] — Põhiseaduskomisjon
Raportöör: Richard Corbett (A6-0236/2006).

Sõna võttis Margot Wallström (komisjoni asepresident).

Richard Corbett tutvustas raporteid.

Sõna võtsid Alexander Radwan fraktsiooni PPE-DE nimel, Pervenche Berès fraktsiooni PSE nimel, Andrew Duff fraktsiooni ALDE nimel, Satu Hassi fraktsiooni Verts/ALE nimel, Maria da Assunção Esteves, Friedrich-Wilhelm Graefe zu Baringdorf ja Margot Wallström.

Arutelu lõpetati.

Hääletus: 06.07.2006 protokoll punkt 6.7 ja 06.07.2006 protokoll punkt 6.8.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

16. Vastastikune teabemenetlus varjupaiga ja sisserände valdkondades * — Sisserändajate integreerimine ELis — Euroopa Liidu sisserändepoliitika

Raport ettepaneku kohta võtta vastu nõukogu otsus vastastikuse teabemenetluse kasutuselevõtmise kohta seoses liikmesriikide meetmetega varjupaiga ja sisserände valdkondades [KOM(2005)0480 — C6-0335/2005 — 2005/0204(CNS)] — Kodanike õiguste, justiits- ja siseasjade komisjon
Raportöör: Patrick Gaubert (A6-0186/2006).

Raport strateegiate ja vahendite kohta sisserändajate integreerimiseks Euroopa Liidus [2006/2056(INI)] — Kodanike õiguste, justiits- ja siseasjade komisjon
Raportöör: Stavros Lambrinidis (A6-0190/2006).

Suuliselt vastatav küsimus (O-0061/2006), mille esitas(id) Martin Schulz ja Martine Roure fraktsiooni PSE nimel komisjonile: Euroopa Liidu sisserändepoliitika (B6-0311/2006)

Suuliselt vastatav küsimus (O-0064/2006), mille esitas(id) Ewa Klamt fraktsiooni PPE-DE nimel komisjonile: ELi sisserändepoliitika (B6-0313/2006)

Suuliselt vastatav küsimus (O-0070/2006), mille esitas(id) Jean Lambert fraktsiooni Verts/ALE nimel komisjonile: Euroopa Liidu rändepoliitika (B6-0318/2006)

Suuliselt vastatav küsimus (O-0073/2006), mille esitas(id) Jeanine Hennis-Plasschaert fraktsiooni ALDE nimel komisjonile: Euroopa Liidu sisserändepoliitika (B6-0319/2006)

Suuliselt vastatav küsimus (O-0079/2006), mille esitas(id) Roberta Angelilli ja Romano Maria La Russa fraktsiooni UEN nimel komisjonile: ELi sisserändepoliitika (B6-0322/2006)

Patrick Gaubert tutvustas raportit (A6-0186/2006).

Stavros Lambrinidis tutvustas raportit (A6-0190/2006).

Ewa Klamt esitas suuliselt vastatava küsimuse B6-0313/2006.

Manuel Medina Ortega (autorite asendaja) esitas suuliselt vastatava küsimuse B6-0311/2006.

Jeanine Hennis-Plasschaert esitas suuliselt vastatava küsimuse B6-0319/2006.

Jean Lambert esitas suuliselt vastatava küsimuse B6-0318/2006.

Sõna võttis Franco Frattini (komisjoni asepresident).

ISTUNGI JUHATAJA: Edward McMILLAN-SCOTT
asepresident

Sõna võtsid Dimitrios Papadimoulis (EMPL komisjoni arvamuse koostaja), Barbara Kudrycka fraktsiooni PPE-DE nimel, Claude Moraes fraktsiooni PSE nimel, Ona Juknevičienė fraktsiooni ALDE nimel, Hélène Flautre fraktsiooni Verts/ALE nimel, Giusto Catania fraktsiooni GUE/NGL nimel, Sebastiano (Nello) Musumeci fraktsiooni UEN nimel, Johannes Blokland fraktsiooni IND/DEM nimel, Carlos Coelho, Józef Pinior, Tatjana Ždanoka, Kyriacos Triantaphyllides, Derek Roland Clark, Jan Tadeusz Masiel, Agustín Díaz de Mera García Consuegra, Louis Grech, Miguel Portas, Andrzej Tomasz Zapalowski, James Hugh Allister, Simon Busuttil, Stefano Zappalà, David Casa ja Franco Frattini.

Arutelu lõpetati.

Hääletus: 06.07.2006 protokoll punkt 6.11 ja 06.07.2006 protokoll punkt 6.16.

17. AIDS — asugem tegutsema! (arutelu)

Komisjoni avaldus: AIDS — asugem tegutsema!

Louis Michel (komisjoni liige) esines avaldusega.

Sõna võtsid John Bowis fraktsiooni PPE-DE nimel, Anne Van Lancker fraktsiooni PSE nimel, Fiona Hall fraktsiooni ALDE nimel, Karin Scheele ja Louis Michel.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Kodukorra artikli 103 lõike 2 alusel arutelu lõpus esitatud resolutsiooni ettepanekud:

- Luisa Morgantini, Felekna Uca, Vittorio Agnoletto, Eva-Britt Svensson ja Adamos Adamou fraktsiooni GUE/NGL nimel HIVi/AIDSi kohta: asugem tegutsema (B6-0375/2006),
- Eoin Ryan fraktsiooni UEN nimel AIDSi kohta — asugem tegutsema (B6-0376/2006),
- Miguel Angel Martínez Martínez, Anne Van Lancker ja Pierre Schapira fraktsiooni PSE nimel HIVi/AIDSi kohta: on aeg tegutseda (B6-0377/2006),
- John Bowis ja Maria Martens fraktsiooni PPE-DE nimel AIDSi kohta — asugem tegutsema (B6-0378/2006),
- Fiona Hall, Marios Matsakis ja Elizabeth Lynne fraktsiooni ALDE nimel AIDSi kohta — asugem tegutsema (B6-0379/2006),
- Margrete Auken fraktsiooni Verts/ALE nimel HIVi/AIDSi kohta (B6-0380/2006).

Arutelu lõpetati.

Hääletus: 06.07.2006 protokoll punkt 6.19.

18. Järgmise istungi päevakord

Kinnitati järgmise päeva istungi päevakord (dokument „Päevakord” PE 354.650/OJJE).

19. Istungi lõpp

Istung lõppes kell 00.05.

Julian Priestley
peasekretär

Gérard Onesta
asepresident

Kolmapäev, 5. juuli 2006

KOHALOLIJATE NIMEKIRI

Allakirjutanud:

Adamou, Agnoletto, Aita, Albertini, Allister, Alvaro, Andersson, Andrejevs, Andria, Andriksen, Angelilli, Antoniozzi, Arif, Arnaoutakis, Ashworth, Assis, Atkins, Attard-Montalto, Attwooll, Aubert, Audy, Auker, Ayala Sender, Aylward, Ayuso, Bachelot-Narquin, Baco, Badia I Cutchet, Barón Crespo, Barsi-Pataky, Batten, Battilocchio, Batzeli, Bauer, Beaupuy, Beazley, Becsey, Beer, Beglitis, Belder, Belet, Belohorská, Bennahmias, Beňová, Berend, Berès, van den Berg, Berger, Berlato, Berlinguer, Berman, Bielan, Birutis, Blokland, Bloom, Bobošíková, Böge, Bösch, Bonde, Bono, Bonsignore, Booth, Borghezio, Borrell Fontelles, Bourlanges, Bourzai, Bowis, Bowles, Bozkurt, Bradbourn, Braghetto, Brejc, Brepoels, Breyer, Březina, Brie, Brok, Brunetta, Budreikaitė, van Buitenen, Bullmann, van den Burg, Bushill-Matthews, Busk, Busquin, Busuttil, Buzek, Cabrnich, Calabuig Rull, Callanan, Camre, Capoulas Santos, Cappato, Carlotti, Carnero González, Casa, Casaca, Cashman, Casini, Caspary, Castex, Castiglione, del Castillo Vera, Catania, Cavada, Cederschiöld, Cercas, Chatzimarkakis, Chichester, Chiesa, Chmielewski, Christensen, Chruszcz, Claeyss, Claes, Clark, Cocilovo, Coelho, Cohn-Bendit, Corbett, Corbey, Correia, Cottigny, Coûteaux, Coveney, Cramer, Crowley, Marek Aleksander Czarnecki, Ryszard Czarnecki, Daul, Davies, de Brún, Degutis, Dehaene, De Keyser, Demetriou, De Michelis, Deprez, De Rosa, Descamps, Désir, Deß, Deva, De Veyrac, De Vits, Díaz de Mera García Consuegra, Dičkutė, Didžiokas, Díez González, Dillen, Dimitrakopoulos, Dobolyi, Dombrowski, Doorn, Douay, Dover, Doyle, Drčar Murko, Duchoň, Dührkop Dührkop, Duff, Duka-Zólyomi, Ebner, El Khadraoui, Elles, Esteves, Estrela, Ettl, Eurlings, Jill Evans, Jonathan Evans, Robert Evans, Fajmon, Falbr, Farage, Fatuzzo, Fava, Fazakas, Ferber, Fernandes, Fernández Martín, Anne Ferreira, Elisa Ferreira, Figueiredo, Fjellner, Flasarová, Flautre, Florenz, Foglietta, Foltyn-Kubicka, Fontaine, Ford, Fourtou, Fraga Estévez, Freitas, Friedrich, Fruteau, Gahler, Gál, Gaľa, Galeote, García-Margallo y Marfil, García Pérez, Gargani, Garriga Polledo, Gaubert, Gauzès, Gawronski, Gebhardt, Gentvilas, Geremek, Geringer de Oedenberg, Gewalt, Gibault, Gierke, Giertych, Gill, Gkavakis, Glatfelder, Goebbels, Goepel, Golik, Gomes, Gomolka, Gottardi, Grabowska, Grabowski, Graça Moura, Graefe zu Baringdorf, Gräßle, Grech, Griesbeck, Gröner, de Groen-Kouwenhoven, Groote, Grosch, Grossetête, Gruber, Guardans Cambó, Guellec, Guerreiro, Guidoni, Gurmai, Gutiérrez-Cortines, Guy-Quint, Gyürk, Hänsch, Hall, Hammerstein Mintz, Hamon, Handzlik, Hannan, Harangozó, Harbour, Harkin, Harms, Hasse Ferreira, Hassi, Hatzidakis, Haug, Hazan, Heaton-Harris, Hedh, Hedkvist Petersen, Helmer, Henin, Hennicot-Schoepges, Hennis-Plasschaert, Herczog, Herranz García, Herrero-Tejedor, Hieronymi, Higgins, Hökmark, Honeyball, Hoppenstedt, Horáček, Howitt, Hudacký, Hudghton, Hughes, Hutchinson, Ibrisagic, Ilves, in 't Veld, Isler Béguin, Itälä, Jackson, Jäätteenmäki, Jałowiecki, Janowski, Járóka, Jarzembowski, Jeggle, Jensen, Joan i Marí, Jöns, Jørgensen, Jonckheer, Jordan Cizelj, Juknevičienė, Kacin, Kaczmarek, Kallenbach, Kamall, Kamiński, Karas, Karim, Kasoulides, Kaufmann, Kauppi, Tunne Kelam, Kilroy-Silk, Kindermann, Kinnock, Kirkhope, Klamt, Klač, Klich, Klinz, Knapman, Koch, Koch-Mehrin, Kohlček, Konrad, Korhola, Kósáné Kovács, Koterec, Kozlík, Krahmer, Krarup, Krasts, Kratsa-Tsagaropoulou, Krehl, Kreissl-Dörfler, Kristensen, Kristovskis, Krupa, Kuc, Kudrycka, Kułakowski, Kušis, Kusstatscher, Kuźmiuk, Lagendijk, Laignel, Lamassoure, Lambert, Lambrinidis, Lambsdorff, Landsbergis, Lang, Langen, Langendries, Laperrouze, La Russa, Laik, Lax, Lechner, Le Foll, Lehideux, Lehne, Lehtinen, Leichtfried, Leinen, Jean-Marie Le Pen, Marine Le Pen, Le Rachinel, Lewandowski, Liberadzki, Libicki, Lichtenberger, Lienemann, Liotard, Lipietz, López-Istúriz White, Losco, Louis, Lucas, Ludford, Lulling, Lynne, Maaten, McAvan, McGuinness, McMillan-Scott, Madeira, Maldeikis, Manders, Maňka, Erika Mann, Thomas Mann, Manolakou, Mantovani, Markov, Marques, David Martin, Hans-Peter Martin, Martinez, Martínez Martínez, Masiel, Masip Hidalgo, Maštálka, Mastenbroek, Mathieu, Matsakis, Matsouka, Mauro, Mavrommatis, Mayer, Mayor Oreja, Medina Ortega, Meijer, Méndez de Vigo, Menéndez del Valle, Meyer Pleite, Miguélez Ramos, Mikko, Mikolášik, Millán Mon, Mitchell, Mölzer, Mohácsy, Montoro Romero, Moraes, Moreno Sánchez, Morgan, Morgantini, Morillon, Moscovici, Mote, Mulder, Musacchio, Muscardini, Muscat, Musotto, Mussolini, Musumeci, Myller, Napolitano, Nassauer, Natrass, Navarro, Newton Dunn, Annemie Neyts-Uyttebroeck, Nicholson, Nicholson of Winterbourne, van Nistelrooij, Novak, Obiols i Germà, Achille Occhetto, Öger, Özdemir, Olajos, Olbrycht, Ó Neachtain, Onesta, Onyszkiewicz, Oomen-Ruijten, Ortuondo Larrea, Öry, Ouzký, Oviir, Paasilinna, Pack, Pafilis, Pahor, Paleckis, Panayotopoulos-Cassiotou, Pannella, Panzeri, Papadimoulis, Papastamkos, Parish, Patricello, Patrie, Peillon, Pęk, Pflüger, Piecyk, Pieper, Píks, Pinheiro, Pinior, Piotrowski, Pirilli, Pírker, Piskorski, Pistelli, Pittella, Pleguezuelos Aguilar, Pleštinská, Podestà, Podkański, Poettering, Poignant, Polfer, Pomés Ruiz, Portas, Posdorf, Posselt, Prets, Prodi, Protasiewicz, Purvis, Queiró, Quisthoudt-Rowohl, Rack, Radwan, Ransdorf, Rapkay, Rasmussen, Remek, Reserits, Reul, Reynaud, Ribeiro e Castro, Riera Madurell, Ries, Riis-Jørgensen, Rivera, Rizzo, Rocard, Rogalski, Roithová, Romagnoli, Romeva i Rueda, Rosati, Roszkowski, Rothe, Rouček, Roure, Rudi Ubeda, Rübig, Rühle, Rutowicz, Ryan, Sacconi, Saïfi, Sakalas, Salinas García, Salvini, Samaras, Samuelson, Sánchez Presedo, dos Santos, Sartori, Saryusz-Wolski, Savary, Savi, Schapira, Scheele, Schenardi, Schierhuber, Schlyter, Frithjof Schmidt, Schmitt, Schnellhardt, Schöpflin, Schroedter, Schulz, Schwab, Seeber, Seeberg, Segelström, Seppänen, Siekierski, Sifunakis, Silva Penada, Sinnott, Siwiec, Sjöstedt, Skinner, Škottová, Smith, Sommer, Sonik, Sornosa Martínez, Sousa Pinto, Spautz, Speroni, Staes, Staniszevska, Starkevičiūtė, Šťastný, Stauner, Sterckx, Stevenson, Stihler, Stockmann, Strejček, Stroj, Stubb, Sturdy, Sudre, Sumburg, Surján, Susta, Svensson, Swoboda, Szájer, Szejna, Szent-Iványi, Szymański, Tabajdi, Takkula, Tannock, Tarabella, Tarand,

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Tatarella, Thomsen, Thyssen, Titford, Titley, Toia, Tomczak, Toubon, Toussas, Trakatellis, Trautmann, Triantaphyllides, Trüpel, Turmes, Tzampazi, Uca, Ulmer, Väyrynen, Vaidere, Vakalis, Vanhecke, Van Hecke, Van Lancker, Van Orden, Varela Suanzes-Carpegna, Varvitsiotis, Vaugrenard, Ventre, Veraldi, Vergnaud, Vernola, Vidal-Quadras, de Villiers, Vincenzi, Virrankoski, Vlasák, Voggenhuber, Wagenknecht, Wallis, Walter, Watson, Manfred Weber, Weiler, Weisgerber, Westlund, Whittaker, Wieland, Wiersma, Willmott, Wise, von Wogau, Bernard Piotr Wojciechowski, Janusz Wojciechowski, Wortmann-Kool, Wurtz, Wynn, Xenogiannakopoulou, Yañez-Barnuevo García, Záborská, Zaleski, Zani, Zapałowski, Zappalà, Ždanoka, Železný, Zieleniec, Zile, Zimmer, Zingaretti, Zvěřina, Zwiefka

Vaatlejad:

Abadjiev, Anastase, Arabadjiev, Athanasiu, Bărbulețiu, Bliznashki, Buruiană Aprodu, Ciornei, Cioroianu, Corlățean, Coșea, Corina Crețu, Gabriela Crețu, Martin Dimitrov, Dîncu, Duca, Dumitrescu, Ganț, Hoge, Ilchev, Kazak, Kirilov, Kónya-Hamar, Marinescu, Mihăescu, Morțun, Paparizov, Parvanova, Petre, Podgorean, Popa, Popeangă, Severin, Shouleva, Silaghi, Sofianski, Szabó, Țicău, Tîrle, Vigenin, Zgonea Valeriu Ștefan

Kolmapäev, 5. juuli 2006

I LISA

HÄÄLETUSTE TULEMUSED

Lühendite ja sümbolite selgitus

+	vastu võetud
-	tagasi lükatud
↓	kehtetuks muutunud
tagasi	tagasi võetud
NH (... , ... , ...)	nimeline hääletus (poolt, vastu, erapooletuid)
EH (... , ... , ...)	elektrooniline hääletus (poolt, vastu, erapooletuid)
osa	hääletus osade kaupa
eraldi	hääletus eraldi
me	muudatusettepanek
KME	kompromissmuudatusettepanek
VO	vastav osa
ÜME	ülimuslik muudatusettepanek
=	identsed muudatusettepanekud
§	lõige
art	artikkel
põhj	põhjendus
RE	resolutsiooni ettepanek
RÜE	resolutsiooni ühisettepanek
SH	salajane hääletus

1. Piiriülese politseikoostöö tugevdamine Euroopa Liidus toimuvate rahvusvaheliste ürituste ajal *

Raport: Frieda BREPOELS (A6-0222/2006)

Teema	NH jne	Hääletus	NH/EH — märkused
tervikhääletus		+	

Kolmapäev, 5. juuli 2006

2. Siseveelaevade tehnilised nõuded *II**

Soovitus teisele lugemisele: (nõutav kvalifitseeritud häälteenamus)

Renate SOMMER (A6-0208/2006)

Teema	Me nr	Esitaja	NH jne	Hääletus	NH/EH — märkused
pärast põhj 10	1	komisjon		+	

3. Tsiviillennundus (tehniliste nõuete ja haldusprotseduuride kooskõlastamine) *II**

Soovitus teisele lugemisele: (nõutav kvalifitseeritud häälteenamus)

Ulrich STOCKMANN (A6-0212/2006)

Teema	Me nr	Esitaja	NH jne	Hääletus	NH/EH — märkused
plokk nr 1 (kompromiss)	19rev - 24rev	komisjon		+	
plokk nr 2 (kompromiss)	1-8 10	komisjon		↓	
art 1, pärast § 4	11	GUE/NGL	NH	-	138, 494, 15
art 8a, § 2	16= 25rev =	SAVARY jt, PPE-DE, PSE, ALDE, Verts/ALE		+	
	9	komisjon		↓	
art 8a, pärast § 2	17	SAVARY jt		-	
III lisa	15	GUE/NGL		-	
	12	GUE/NGL		-	
	18	SAVARY jt		-	
	13	GUE/NGL		-	
	14	GUE/NGL		-	

Kompromissplokk sisaldab muudatusettepanekuid 19/rev kuni 25/rev.

Taotlused nimeliseks hääletuseks:

GUE/NGL: me 11

Kolmapäev, 5. juuli 2006

4. Radioaktiivsed jäätmed ja kasutatud tuumkütuse veod *

Raport: Esko SEPPÄNEN (A6-0174/2006)

Teema	Me nr	Esitaja	NH jne	Hääletus	NH/EH — märkused
vastutava komisjoni muudatus-ettepanekud — hääletus plok-kide kaupa	1 3-5 9-10 12-14	komisjon		+	
vastutava komisjoni muudatus-ettepanekud — eraldi hääletus	2	komisjon	eraldi/EH	+	597, 48, 9
	6	komisjon	eraldi/EH	+	387, 257, 8
	7	komisjon	eraldi	+	
	8	komisjon	osa		
			1	+	
			2/NH	+	558, 79, 17
	15	komisjon	eraldi	+	
	16	komisjon	eraldi	+	
	17	komisjon	eraldi	+	
	18	komisjon	eraldi	+	
	20	komisjon	osa		
			1	+	
			2/NH	+	626, 23, 10
art 6, § 2	11	komisjon		+	
	22	Verts/ALE		-	
art 7	23	Verts/ALE	NH	-	137, 511, 12
art 12	24	Verts/ALE	NH	-	160, 469, 20
	19	komisjon		+	
art 13	25	Verts/ALE	NH	-	166, 471, 23
põhj 10	21	Verts/ALE		-	
hääletus: muudetud ettepanek				+	
hääletus: õigusloomega seotud resolutsioon			EH	+	523, 86, 37

Taotlused nimeliseks hääletuseks:

Verts/ALE: me 23, 24, 25

Taotlused eraldi hääletuseks:

PSE: me 6

Verts/ALE: me 2, 7, 15, 16, 17, 18

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Taotlused osade kaupa hääletuseks:

Verts/ALE

me 8

1. osa: kogu tekst, v.a sõnad „ja kaitsmine väärkasutuse eest”

2. osa: need sõnad

IND/DEM

me 20

1. osa: kogu tekst, v.a sõnad „välja arvatud ümbersuunamisel”

2. osa: need sõnad

5. Rohkem teadusuuringuid ja innovatsiooni — investeerimine kasvu ja tööhõivesse

Raport: Pilar DEL CASTILLO VERA (A6-0204/2006)

Teema	Me nr	Esitaja	NH jne	Hääletus	NH/EH — märkused
§ 8	§	<i>originaaltekst</i>	osa		
			1	+	
			2	-	
§ 18	§	<i>originaaltekst</i>	osa		
			1/EH	+	524, 92, 10
			2/EH	+	360, 276, 8
§ 36	§	<i>originaaltekst</i>	eraldi	+	
§ 48	§	<i>originaaltekst</i>	eraldi/EH	+	312, 312, 18
§ 54	§	<i>originaaltekst</i>	eraldi/EH	+	369, 258, 8
<i>hääletus: resolutsioon (terviktekst)</i>				+	

Taotlused eraldi hääletuseks:

PPE-DE: §§ 36, 48, 54

Taotlused osade kaupa hääletuseks:

PPE-DE

§ 8

1. osa: kogu tekst, v.a sõnad „ettepanekut töötada välja”

2. osa: need sõnad

§ 18

1. osa: „võtab teadmiseks komisjoni ... kõrgtehnoloogilisi ettevõtjaid”

2. osa: „on seisukohal, et ... avalik dokumenteerimise litsents (PDL)”

Kolmapäev, 5. juuli 2006

6. Raampoliitika ELi tootmise tugevdamiseks: süvendada integreeritumat lähene-misviisi tööstuspoliitikale

Raport: Joan CALABUIG RULL (A6-0206/2006)

Teema	Me nr	Esitaja	NH jne	Hääletus	NH/EH — märkused
§ 5	§	originaaltekst	osa		
			1	+	
			2	+	
pärast § 6	4	Verts/ALE		-	
§ 7	5	Verts/ALE		-	
pärast § 7	6	Verts/ALE	EH	+	339, 274, 9
	7	Verts/ALE	EH	-	181, 420, 23
§ 8	§	originaaltekst	eraldi	+	
§ 10	§	originaaltekst	osa		
			1	+	
			2	+	
§ 12	8	Verts/ALE		-	
	§	originaaltekst	osa		
			1	+	
			2	+	
			3	+	
§ 16	§	originaaltekst	eraldi	+	
§ 22	§	originaaltekst	osa		
			1	+	
			2/EH	+	322, 292, 7
			3	+	
§ 23	§	originaaltekst	eraldi	+	
§ 25	§	originaaltekst	osa		
			1	+	
			2	+	
§ 26	§	originaaltekst	osa		
			1	+	
			2	+	
			3	+	

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Teema	Me nr	Esitaja	NH jne	Hääletus	NH/EH — märkused
§ 27	§	originaaltekst	osa		
			1	+	
			2/EH	+	304, 295, 26
			3	+	
			4	+	
§ 28	§	originaaltekst	eraldi	-	
§ 30	§	originaaltekst	eraldi	+	
§ 32	9	Verts/ALE		-	
	§	originaaltekst	eraldi/EH	+	469, 131, 13
pärast § 32	10	Verts/ALE		-	
§ 33	11	Verts/ALE	EH	+	405, 198, 17
	§	originaaltekst	eraldi	↓	
pärast § 34	1	GUE/NGL	osa		
			1/EH	+	346, 267, 8
			2	-	
§ 38	§	originaaltekst	osa		
			1	+	
			2	+	
põhj B	2	Verts/ALE		+	
põhj C	3	Verts/ALE		+	
hääletus: resolutsioon (terviktekst)			NH	+	484, 58, 54

Taotlused nimeliseks hääletuseks:

PPE-DE: lõpphääletus

Taotlused eraldi hääletuseks:

PPE-DE: §§ 16, 28

Verts/ALE: §§ 8, 23, 25, 30, 32

Taotlused osade kaupa hääletuseks:

ALDE, PSE

me 1

1. osa: „palub tagada tööstusettevõtete ... töötajate esindusorganite teavitamine”

2. osa: „eelkõige Euroopa töönoogude ... kinni oma lepingulistest kohustustest”

Kolmapäev, 5. juuli 2006

PPE-DE

§ 5

1. osa: kogu tekst, v.a. sõnad „isoleeritud riiklik poliitika võib takistada Euroopa tööstuspoliitika arengut ja et”
2. osa: need sõnad

§ 10

1. osa: „nõustub sellega, et töötleva tööstuse ... säästva arengu järel;”
2. osa: „kutsub komisjoni üles pöörama samavõrd tähelepanu ... paremate töökohtade loomisele;”

§ 12

1. osa: „on veendunud, et Euroopa töötleva tööstuse ... kui ka struktuursete muutuste hõlbustamisel;”
2. osa: „kahetseb asjaolu, et komisjoni teatistes ... õppele ega koolitusele;”
3. osa: „nõuab tungivalt, et liikmesriigid suurendaksid ... tehnilise ja teadusliku õppe juurde;”

§ 22

1. osa: „tervitab tehnoloogiaplatvormide kontseptsiooni ... vastavate teadusharude arendamisele;”
2. osa: „on siiski veendunud, et rakendusuringud ... 30 miljardit *eurot* riskikapitali ja tagatud pangalaenude näol;”
3. osa: „julgestab komisjoni ja EIPd koos ... praktilisi järelmeetmeid võtma;”

§ 25

1. osa: „arvab, et väga kasulik oleks moodustada ... säästvuse ja konkurentsivõime suurendamise eesmärgiga;”
2. osa: „juhib tähelepanu asjaolule, et lisaks elektriturule on ... tööstuse harudele ulatuslik mõju;”

§ 26

1. osa: „juhib tähelepanu sellele, et töötlevat tööstust ... koostöös majandus- ja sotsiaalvaldkonna võtmeisikutega”
2. osa: „koostaksid kohalikud strateegiaplaanid ... eeliste paremale ärakasutamisele;”
3. osa: „kutsub liikmesriike üles ... täielikult ära kasutama;”

§ 27

1. osa: „juhib tähelepanu sellele, et Euroopa ... valdkondliku mõõtme kõrval ka territoriaalset mõõdet;”
2. osa: „märgib, et piirkondades, kuhu on ... kohandatud tööstus- ja majanduspoliitikat;”
3. osa: „kutsub seetõttu komisjoni üles ... tegutsema, uurides võimalust suurendada piirkondade koostööd”
4. osa: „mis seisavad silmitsi ühiste probleemide ja ... tööstus- ja majanduspoliitikat kujundada ja kooskõlastada;”

Verts/ALE

§ 38

1. osa: „nõuab tungivalt, et komisjon keskenduks ... kaitse ja tugevdamise valdkonnas;”
 2. osa: „arvab sellega seoses, et on vaja tõhustada ... arenenumaid tehnoloogiarakendusi kasutama;”
-

Kolmapäev, 5. juuli 2006

II LISA

NIMELISE HÄÄLETUSE TULEMUSED

1. Stockmanni soovitus A6-0212/2006

Muudatusettepanek 11

Poolt: 138

ALDE: Harkin**GUE/NGL:** Adamou, Agnoletto, Aita, Brie, Catania, de Brún, Figueiredo, Flasarová, Guerreiro, Guidoni, Henin, Kaufmann, Kohlíček, Krarup, Liotard, Manolakou, Markov, Maštálka, Meijer, Meyer Pleite, Musacchio, Pafilis, Papadimoulis, Pflüger, Portas, Seppänen, Sjöstedt, Strož, Svensson, Toussas, Triantaphyllides, Uca, Wagenknecht, Zimmer**IND/DEM:** Batten, Bonde, Booth, Clark, Coûteaux, Farage, Knapman, Louis, Nattrass, Titford, Tomczak, de Villiers, Whittaker, Wise**NI:** Bobošíková, Chruszcz, Claeys, Dillen, Giertych, Gollnisch, Lang, Le Pen Jean-Marie, Le Pen Marine, Le Rachinel, Martin Hans-Peter, Martinez, Mölzer, Mussolini, Romagnoli, Schenardi, Vanhecke, Wojciechowski Bernard Piotr**PPE-DE:** Ebner, Rübig**PSE:** Arif, Arnaoutakis, Bono, Bourzai, Castex, Cottigny, De Keyser, Désir, Douay, Ferreira Anne, Fruteau, Hazan, Hutchinson, Laignel, Lambrinidis, Le Foll, Lienemann, Locatelli, Matsouka, Peillon, Reynaud, Rocard, Roure, Savary, Schapira, Sifunakis, Tarabella, Trautmann, Tzampazi, Vaugrenard, Vergnaud**Verts/ALE:** Aubert, Auken, Beer, Bennahmias, Breyer, Cohn-Bendit, Cramer, Evans Jill, Flautre, de Groen-Kouwenhoven, Hammerstein Mintz, Harms, Hassi, Horáček, Hudghton, Isler Béguin, Joan i Marí, Jonckheer, Kallenbach, Kustatscher, Lagendijk, Lambert, Lichtenberger, Lipietz, Lucas, Özdemir, Onesta, Romeva i Rueda, Rühle, Schlyter, Schmidt, Schroedter, Smith, Staes, Trüpel, Turmes, Voggenhuber, Ždanoka

Vastu: 494

ALDE: Alvaro, Andrejevs, Andria, Attwooll, Beaupuy, Birutis, Bourlanges, Bowles, Budreikaitė, Busk, Cappato, Cavadà, Chatzimarkakis, Cocilovo, Davies, Degutis, Deprez, Dičkutė, Drčar Murko, Duff, Fourtou, Gentvilas, Geremek, Gibault, Griesbeck, Guardans Cambó, Hall, Hennis-Plasschaert, in 't Veld, Jäätteenmäki, Jensen, Juknevičienė, Kacin, Karim, Klinz, Koch-Mehrin, Krahmer, Kułakowski, Lambsdorff, Laperrouze, Lax, Losco, Ludford, Lynne, Maaten, Manders, Matsakis, Mohácsi, Morillon, Mulder, Newton Dunn, Neyts-Uyttebroeck, Nicholson of Winterbourne, Onyszkiewicz, Ortuondo Larrea, Oviir, Pannella, Pistelli, Polfer, Prodi, Resetarits, Ries, Riis-Jørgensen, Samuelson, Savi, Staniszevska, Starkevičiūtė, Sterckx, Susta, Szent-Iványi, Takkula, Toia, Väyrynen, Van Hecke, Veraldi, Virrankoski, Wallis, Watson**IND/DEM:** Belder, Blokland, Sinnott, Źelezný**NI:** Allister, Battilocchio, Belohorská, Czarnecki Ryszard, De Michelis, Helmer, Mote, Piskorski, Rivera, Rutowicz**PPE-DE:** Albertini, Andrikienė, Antoniozzi, Ashworth, Atkins, Audy, Ayuso González, Bachelot-Narquin, Barsi-Pataky, Bauer, Beazley, Becsey, Belet, Berend, Böge, Bonsignore, Bowis, Bradbourn, Braghetto, Brejc, Brepoels, Březina, Brok, Brunetta, Bushill-Matthews, Busuttil, Buzek, Cabrnock, Callanan, Casa, Casini, Caspary, Castiglione, del Castillo Vera, Cederschiöld, Chichester, Chmielewski, Coelho, Coveney, Daul, Dehaene, Demetriou, Descamps, Deß, Deva, De Veyrac, Díaz de Mera García Consuegra, Dimitrakopoulos, Dombrovskis, Doorn, Dover, Doyle, Duchoň, Duka-Zólyomi, Elles, Esteves, Eurlings, Fajmon, Fatuzzo, Ferber, Fernández Martín, Fjellner, Florenz, Fontaine, Fraga Estévez, Freitas, Friedrich, Gahler, Gál, Gál, Galeote, García-Margallo y Marfil, Gargani, Gaubert, Gauzès, Gawronski, Gewalt, Gklavakis, Glattfelder, Goepel, Gomolka, Graça Moura, Gräßle, Grosch, Grossetête, Guellec, Gutiérrez-Cortines, Gyürk, Handzlik, Hannan, Harbour, Hatzidakis, Heaton-Harris, Hennicot-Schoepges, Herranz García, Herrero-Tejedor, Hieronymi, Higgins, Hökmark, Hoppenstedt, Hudacký, Itälä, Jackson, Jałowiecki, Járóka, Jarzembowski, Jęgle, Jordan Cizelj, Kaczmarek, Kamall, Karas, Kasoulides, Kauppi, Kelam, Kirkhope, Klamt, Klač, Klich, Koch, Konrad, Korhola, Kratsa-Tsagaropoulou, Kudrycka, Kušķis, Lamassoure, Landsbergis, Langen, Langendries, Lauk, Lechner, Lehne, Lewandowski, López-Istúriz White, Lulling, McGuinness, McMillan-Scott, Mann Thomas, Mantovani, Marques, Mauro, Mavrommatis, Mayer, Mayor Oreja, Mikolášik, Millán Mon, Mitchell, Montoro Romero, Musotto, Nicholson, van Nistelrooij, Novak, Olajos, Olbrycht, Oomen-Ruijten,

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Őry, Ouzký, Pack, Panayotopoulos-Cassiotou, Papastamkos, Parish, Patriciello, Pieper, Píks, Pinheiro, Pleštinská, Podestà, Poettering, Pomés Ruiz, Posdorf, Posselt, Protasiewicz, Purvis, Queiró, Quisthoudt-Rowohl, Rack, Radwan, Reul, Ribeiro e Castro, Rudi Ubeda, Saïfi, Samaras, Sartori, Saryusz-Wolski, Schierhuber, Schmitt, Schnellhardt, Schöpfli, Schröder, Schwab, Seeber, Siekierski, Silva Peneda, Škottová, Sommer, Sonik, Spautz, Šťastný, Stauner, Stevenson, Strejček, Stubb, Sturdy, Sudre, Szájer, Tajani, Tannock, Thyssen, Toubon, Trakatellis, Ulmer, Vakalis, Van Orden, Varela Suanzes-Carpegna, Varvitsiotis, Vernola, Vidal-Quadras, Vlasák, Weber Manfred, Weisgerber, Wieland, von Wogau, Wortmann-Kool, Záborská, Zaleski, Zappalà, Zieleniec, Zvěřina, Zwiefka

PSE: Andersson, Attard-Montalto, Ayala Sender, Badia I Cutchet, Barón Crespo, Batzeli, Beglitis, Beňová, Berès, van den Berg, Berger, Berlinguer, Berman, Bösch, Bozkurt, Bullmann, van den Burg, Busquin, Capoulas Santos, Carlotti, Carnero González, Casaca, Cashman, Cercas, Chiesa, Christensen, Corbett, Corbey, Correia, De Rossa, De Vits, Díez González, Dührkop Dührkop, El Khadraoui, Estrela, Ettl, Evans Robert, Falbr, Fava, Fazakas, Fernandes, Ferreira Elisa, García Pérez, Gebhardt, Geringer de Oedenberg, Gierek, Gill, Glante, Goebbels, Golik, Gomes, Gottardi, Grabowska, Grech, Gröner, Groote, Gruber, Gurmai, Guy-Quint, Hänsch, Hamon, Harangozó, Hasse Ferreira, Haug, Hedh, Hedkvist Petersen, Herczog, Honeyball, Hughes, Ilves, Jørgensen, Kindermann, Kinnock, Kósáné Kovács, Koterec, Krehl, Kreissl-Dörfler, Kristensen, Kuc, Leichtfried, Leinen, Liberadzki, McAvan, Madeira, Maňka, Martin David, Martínez Martínez, Masip Hidalgo, Mastenbroek, Miguélez Ramos, Mikko, Moraes, Moreno Sánchez, Morgan, Muscat, Myller, Napoletano, Obiols i Germà, Occhetto, Öger, Paasilinna, Pahor, Paleckis, Panzeri, Patrie, Piecyk, Pinior, Pittella, Pleguezuelos Aguilar, Poignant, Prets, Rapkay, Rasmussen, Riera Madurell, Rosati, Rothe, Rouček, Sacconi, Sakalas, Salinas García, Sánchez Presedo, dos Santos, Scheele, Schulz, Segelström, Siwiec, Skinner, Sornosa Martínez, Sousa Pinto, Stockmann, Swoboda, Szejna, Tabajdi, Tarand, Thomsen, Titley, Van Lancker, Vincenzi, Walter, Weiler, Westlund, Wiersma, Willmott, Wynn, Xenogiannakopoulou, Yañez-Barnuevo García, Zani, Zingaretti

UEN: Angelilli, Aylward, Berlato, Camre, Crowley, Didziokas, Foglietta, Foltyn-Kubicka, Janowski, Krasts, Kristovskis, Kuźmiuk, Libicki, Maldeikis, Muscardini, Musumeci, Ó Neachtain, Pirilli, Podkański, Roszkowski, Ryan, Szymański, Tatarella, Vaidere, Wojciechowski Janusz, Zile

Erapooletuid: 15

GUE/NGL: Remek

IND/DEM: Grabowski, Krupa, Pęk, Piotrowski, Rogalski, Zapałowski

NI: Baco, Borghezio, Kilroy-Silk, Kozlík, Salvini, Speroni

PPE-DE: Seeberg

Verts/ALE: van Buitenen

Hääletuse parandused**Poolt**

Benoît Hamon, Katerina Batzeli, Panagiotis Beglitis

Erapooletuid

Paul Rübig

2. Seppäneni raport A6-0174/2006**Muudatusettepanek 8/2****Poolt: 558**

ALDE: Alvaro, Andrejevs, Andria, Attwooll, Beaupuy, Birutis, Bourlanges, Bowles, Budreikaitė, Busk, Cappato, Cavada, Chatzimarkakis, Cocilovo, Davies, Degutis, Deprez, Dičkutė, Drčar Murko, Duff, Fourtou, Gentvilas, Geremek, Gibault, Griesbeck, Guardans Cambó, Hall, Harkin, Hennis-Plasschaert, in 't Veld, Jääteenmäki, Jensen, Juknevičienė, Kacin, Karim, Klinz, Koch-Mehrin, Krahmer, Kułakowski, Lambsdorff, Laperrouze, Lax, Losco, Ludford, Lynne, Maaten, Manders, Matsakis, Mohácsi, Morillon, Mulder, Newton Dunn, Neyts-Uyttebroeck, Nicholson of Winterbourne, Onyszkiewicz, Ortuondo Larrea, Oviir, Pannella, Pistelli, Polfer, Prodi, Ries, Riis-Jørgensen, Savi, Staniszevska, Starkevičiūtė, Sterckx, Susta, Szent-Iványi, Takkula, Toia, Väyrynen, Van Hecke, Veraldi, Virrankoski, Wallis, Watson

Kolmapäev, 5. juuli 2006

GUE/NGL: Brie, Figueiredo, Flasarová, Guerreiro, Henin, Kaufmann, Kohlček, Krarup, Liotard, Maštálka, Meijer, Meyer Pleite, Papadimoulis, Pflüger, Portas, Ransdorf, Remek, Seppänen, Sjöstedt, Strož, Svensson, Uca, Wagenknecht, Zimmer

IND/DEM: Belder, Blokland, Bonde, Coûteaux, Grabowski, Krupa, Louis, Pęk, Piotrowski, Sinnott, Tomczak, de Villiers, Zapałowski, Żelezný

NI: Allister, Battilocchio, Belohorská, Bobošíková, Chruszcz, Claeys, Czarnecki Ryszard, De Michelis, Dillen, Giertych, Gollnisch, Helmer, Lang, Le Pen Jean-Marie, Le Pen Marine, Le Rachinel, Martinez, Mölzer, Mussolini, Piskorski, Rivera, Romagnoli, Rutowicz, Schenardi, Vanhecke, Wojciechowski Bernard Piotr

PPE-DE: Albertini, Andriksen, Antoniozzi, Ashworth, Atkins, Audy, Ayuso González, Bachelot-Narquin, Barsi-Pataky, Bauer, Beazley, Becsey, Belet, Berend, Böge, Bonsignore, Bowis, Bradbourn, Braghetto, Brejc, Brepoels, Březina, Brunetta, Bushill-Matthews, Busuttil, Buzek, Cabrnich, Callanan, Casa, Casini, Caspary, Castiglione, del Castillo Vera, Cederschiöld, Chichester, Chmielewski, Coelho, Daul, Dehaene, Demetriou, Descamps, Deß, Deva, De Veyrac, Díaz de Mera García Consuegra, Dimitrakopoulos, Dombrowski, Doorn, Dover, Doyle, Duchoň, Duka-Zólyomi, Ebner, Elles, Esteves, Eurlings, Fajmon, Fatuzzo, Ferber, Fernández Martín, Fjellner, Florenz, Fontaine, Fraga Estévez, Freitas, Friedrich, Gahler, Gál, Gaľa, Galeote, García-Margallo y Marfil, Gargani, Gaubert, Gauzès, Gawronski, Gewalt, Gklavakis, Glattfelder, Goepel, Gomolka, Graça Moura, Gräßle, Grosch, Grossetête, Guellec, Gutiérrez-Cortines, Gyürk, Handzik, Hannan, Harbour, Hatzidakis, Heaton-Harris, Hennicot-Schoepges, Herranz García, Herrero-Tejedor, Hieronymi, Higgins, Hökmark, Hoppenstedt, Hudacký, Ibrisagic, Itälä, Jackson, Jałowiecki, Járóka, Jarzembowski, Jeggle, Jordan Cizelj, Kaczmarek, Kamall, Karas, Kasoulides, Kauppi, Kelam, Kirkhope, Klamt, Klaß, Klich, Koch, Konrad, Korhola, Kratsa-Tsagaropoulou, Kudrycka, Kušis, Lamassoure, Landsbergis, Langen, Lauk, Lechner, Lehn, Lewandowski, Liese, López-Istúriz White, Lulling, McGuinness, McMillan-Scott, Mann Thomas, Mantovani, Marques, Mauro, Mavrommatis, Mayer, Mayor Oreja, Mikolášik, Millán Mon, Mitchell, Montoro Romero, Musotto, Nicholson, van Nistelrooij, Novak, Olajos, Olbrycht, Oomen-Ruijten, Őry, Ouzký, Pack, Panayotopoulos-Cassiotou, Papastamkos, Parish, Patriciello, Pieper, Pīks, Pinheiro, Pirker, Plešinská, Podestà, Poettering, Pomés Ruiz, Posdorf, Posselt, Protasiewicz, Purvis, Queiró, Quisthoudt-Rowohl, Rack, Radwan, Reul, Ribeiro e Castro, Roithová, Rudi Ubeda, Rübig, Saïfi, Samaras, Sartori, Saryusz-Wolski, Schierhuber, Schmitt, Schnellhardt, Schöpflin, Schröder, Schwab, Seeber, Siekierski, Silva Peneda, Škottová, Sommer, Sonik, Spautz, Šťastný, Stauner, Stevenson, Strejček, Stubb, Sturdy, Sudre, Szájer, Tajani, Tannock, Thyssen, Toubon, Trakatellis, Ulmer, Vakalis, Van Orden, Varela Suanzes-Carpegna, Varvitsiotis, Vernola, Vidal-Quadras, Vlasák, Weber Manfred, Weisgerber, Wieland, von Wogau, Wortmann-Kool, Záborská, Zaleski, Zappalà, Zieleniec, Zvěřina, Zwiefka

PSE: Arif, Arnaoutakis, Attard-Montalto, Ayala Sender, Badia I Cutchet, Barón Crespo, Batzeli, Beglitis, Beňová, Berès, van den Berg, Berger, Berlinguer, Berman, Bösch, Bono, Bourzai, Bozkurt, van den Burg, Busquin, Calabuig Rull, Capoulas Santos, Carlotti, Carnero González, Casaca, Cashman, Castex, Cercas, Chiesa, Corbett, Correia, Cottigny, De Keyser, De Rosa, Désir, De Vits, Díez González, Dobolyi, Douay, El Khadraoui, Estrela, Ettl, Evans Robert, Falbr, Fava, Fazakas, Fernandes, Ferreira Anne, Ferreira Elisa, Fruteau, García Pérez, Geringer de Oedenberg, Gierak, Gill, Glante, Goebbels, Golik, Gomes, Gottardi, Grabowska, Grech, Gröner, Gurmai, Guy-Quint, Hänsch, Hamon, Harangozó, Hasse Ferreira, Hazan, Herczog, Honeyball, Hughes, Hutchinson, Ilves, Jöns, Kindermann, Kinnock, Kósáné Kovács, Koterec, Krehl, Kuc, Laignel, Lambrinidis, Le Foll, Leichtfried, Liberadzki, Lienemann, McAvan, Madeira, Maňka, Mann Erika, Martin David, Martínez Martínez, Masip Hidalgo, Mastenbroek, Matsouka, Medina Ortega, Miguélez Ramos, Mikko, Moraes, Morgan, Moscovici, Muscat, Myller, Napoletano, Obiols i Germà, Öger, Paasilinna, Pahor, Paleckis, Panzeri, Patrie, Peillon, Pinior, Pittella, Pleguezuelos Aguilar, Poignant, Prets, Rapkay, Rasmussen, Reynaud, Riera Madurell, Rocard, Rosati, Rouček, Roure, Sacconi, Sakalas, Salinas García, Sánchez Presedo, dos Santos, Savary, Schapira, Scheele, Schulz, Sifunakis, Siwiec, Skinner, Sousa Pinto, Stockmann, Swoboda, Szejna, Tabajdi, Tarabella, Tarand, Titley, Trautmann, Tzampazi, Vaugrenard, Vergnaud, Vincenzi, Walter, Wiersma, Willmott, Wynn, Xenogiannakopoulou, Yañez-Barnuevo García, Zani, Zingaretti

UEN: Angelilli, Aylward, Berlato, Bielan, Camre, Crowley, Didžiokas, Foglietta, Foltyn-Kubicka, Janowski, Krasts, Kristovskis, Kuźmiuk, La Russa, Libicki, Maldeikis, Musumeci, Ó Neachtain, Pirilli, Podkański, Roszkowski, Ryan, Szymański, Tatarella, Vaidere, Wojciechowski Janusz, Zile

Vastu: 79

ALDE: Resetarits

GUE/NGL: Adamou, Agnoletto, Aita, Catania, de Brún, Guidoni, Morgantini, Musacchio, Triantaphyllides

IND/DEM: Batten, Booth, Clark, Farage, Knapman, Natrass, Titford, Whittaker, Wise

NI: Martin Hans-Peter

Kolmapäev, 5. juuli 2006

PSE: Andersson, Bullmann, Christensen, Corbey, Gebhardt, Groote, Gruber, Haug, Hedh, Hedkvist Petersen, Jørgensen, Kreissl-Dörfler, Kristensen, Leinen, Piecyk, Rothe, Segelström, Thomsen, Van Lancker, Weiler, Westlund

Verts/ALE: Aubert, Auken, Beer, Bennahmias, Breyer, Cohn-Bendit, Cramer, Evans Jill, Flautre, de Groen-Kouwenhoven, Hammerstein Mintz, Harms, Hassi, Horáček, Hudghton, Isler Béguin, Joan i Marí, Jonckheer, Kallenbach, Kusstatscher, Lagendijk, Lambert, Lichtenberger, Lipietz, Lucas, Özdemir, Onesta, Romeva i Rueda, Rühle, Schlyter, Schmidt, Schroedter, Smith, Staes, Trüpel, Turmes, Voggenhuber, Ždanoka

Erapooletuid: 17

ALDE: Samuelsen

GUE/NGL: Manolakou, Markov, Pafilis, Toussas

IND/DEM: Rogalski

NI: Baco, Borghezio, Kilroy-Silk, Kozlík, Mote, Salvini, Speroni

PPE-DE: Coveney, Seeberg

UEN: Kamiński

Verts/ALE: van Buitenen

Hääletuse parandused**Vastu**

Lissy Gröner, Poul Nyrup Rasmussen

3. Seppäneni raport A6-0174/2006**Muudatusettepanek 20/2****Poolt: 626**

ALDE: Alvaro, Andrejevs, Andria, Attwooll, Beaupuy, Birutis, Bourlanges, Bowles, Budreikaitė, Busk, Cappato, Cavada, Chatzimarkakis, Cocilovo, Davies, Degutis, Deprez, Dičkutė, Drčar Murko, Duff, Fourtou, Gentvilas, Geremek, Gibault, Griesbeck, Guardans Cambó, Hall, Harkin, Hennis-Plasschaert, in 't Veld, Jääteenmäki, Jensen, Juknevičienė, Kacin, Karim, Klinz, Koch-Mehrin, Krahmer, Kułakowski, Laperrouze, Lax, Losco, Ludford, Lynne, Maaten, Manders, Matsakis, Mohácsi, Morillon, Mulder, Newton Dunn, Neyts-Uyttebroeck, Nicholson of Winterbourne, Onyszkiewicz, Ortuondo Larrea, Oviir, Pannella, Pistelli, Polfer, Prodi, Resetarits, Ries, Riis-Jørgensen, Samuelsen, Savi, Staniszewska, Starkevičiūtė, Sterckx, Susta, Szent-Iványi, Takkula, Toia, Väyrynen, Van Hecke, Veraldi, Virrankoski, Wallis, Watson

GUE/NGL: Adamou, Agnoletto, Aita, Brie, Catania, de Brún, Figueiredo, Flasarová, Guerreiro, Guidoni, Henin, Kaufmann, Kohlíček, Krarup, Liotard, Manolakou, Markov, Maštálka, Meijer, Meyer Pleite, Morgantini, Musacchio, Pafilis, Papadimoulis, Pflüger, Portas, Ransdorf, Remek, Seppänen, Sjøstedt, Strož, Svensson, Toussas, Triantaphyllides, Uca, Wagenknecht, Zimmer

IND/DEM: Belder, Blokland, Grabowski, Krupa, Pęk, Piotrowski, Rogalski, Sinnott, Tomczak, Zapałowski

NI: Allister, Battilocchio, Belohorská, Bobošíková, Borghezio, Chruszcz, Czarnecki Ryszard, De Michelis, Giertych, Helmer, Martin Hans-Peter, Mussolini, Piskorski, Rivera, Rutowicz, Salvini, Speroni, Vanhecke, Wojciechowski Bernard Piotr

PPE-DE: Albertini, Andriksen, Antoniozzi, Ashworth, Atkins, Audy, Ayuso González, Bachelot-Narquin, Barsi-Pataky, Bauer, Beazley, Becsey, Belet, Berend, Böge, Bonsignore, Bowis, Bradbourn, Braghetto, Brejc, Brepoels, Březina, Brok, Brunetta, Bushill-Matthews, Busuttil, Buzek, Cabrnach, Callanan, Casa, Casini, Caspary, Castiglione, del Castillo Vera, Cederschiöld, Chichester, Chmielewski, Coelho, Daul, Dehaene, Demetriou, Descamps, Deß, Deva, De Veyrac, Díaz de Mera García Consuegra, Dimitrakopoulos, Dombrovskis, Doorn, Dover, Doyle, Duchoň, Duka-Zólyomi, Ebner, Elles, Esteves, Eurlings, Fajmon, Fatuzzo, Ferber, Fernández Martín, Fjellner, Florenz, Fontaine, Fraga Estévez, Freitas, Friedrich, Gahler, Gál, Gál, Gál, Galeote, García-Margallo y Marfil, Gargani, Gaubert, Gauzès, Gawronski, Gewalt, Gklavakis, Glattfelder,

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Goepel, Gomolka, Graça Moura, Gräßle, Grosch, Grossetête, Guellec, Gutiérrez-Cortines, Gyürk, Handzlik, Hannan, Harbour, Hatzidakis, Heaton-Harris, Hennicot-Schoepges, Herranz García, Herrero-Tejedor, Hieronymi, Higgins, Hökmark, Hoppenstedt, Hudacký, Ibrisagic, Itälä, Jackson, Jałowiecki, Járóka, Jarzembowski, Jeggler, Jordan Cizelj, Kaczmarek, Kamall, Karas, Kasoulides, Kauppi, Kelam, Kirkhope, Klamt, Klauf, Klich, Koch, Konrad, Korhola, Kratsa-Tsagaropoulou, Kudrycka, Kušks, Lamassoure, Landsbergis, Langen, Langendries, Lauk, Lechner, Lehne, Lewandowski, Liese, López-Istúriz White, Lulling, McGuinness, McMillan-Scott, Mann Thomas, Mantovani, Marques, Mauro, Mavrommatis, Mayer, Mayor Oreja, Mikolášik, Millán Mon, Mitchell, Montoro Romero, Musotto, Nicholson, van Nistelrooij, Novak, Olajos, Olbrycht, Oomen-Ruijten, Őry, Ouzký, Pack, Panayotopoulos-Cassiotou, Papastamkos, Parish, Patriciello, Pieper, Pinheiro, Pirker, Pleštinšká, Podestà, Poettering, Pomés Ruiz, Posdorf, Posselt, Protasiewicz, Purvis, Queiró, Quisthoudt-Rowohl, Rack, Radwan, Reul, Ribeiro e Castro, Roithová, Rudi Ubeda, Rübig, Saïfi, Samaras, Sartori, Saryusz-Wolski, Schierhuber, Schmitt, Schnellhardt, Schöpf, Schöpflin, Schröder, Schwab, Seeber, Seeborg, Siekierski, Silva Penada, Škottová, Sommer, Sonik, Spautz, Šťastný, Stauner, Stevenson, Střeček, Stubb, Sturdy, Sudre, Szájer, Tajani, Tannock, Thyssen, Toubon, Trakatellis, Ulmer, Vakalis, Van Orden, Varela Suanzes-Carpegna, Varvitsiotis, Vernola, Vidal-Quadras, Vlasák, Weber Manfred, Weisgerber, Wieland, von Wogau, Wortmann-Kool, Záborská, Zaleski, Zappalà, Zieleniec, Zvěřina, Zwiefka

PSE: Andersson, Arif, Arnaoutakis, Attard-Montalto, Ayala Sender, Badia I Cutchet, Barón Crespo, Batzeli, Beglitis, Beňová, Berès, van den Berg, Berger, Berlinguer, Berman, Bösch, Bono, Bourzai, Bozkurt, Bullmann, van den Burg, Busquin, Calabuig Rull, Capoulas Santos, Carlotti, Carnero González, Casaca, Cashman, Cercas, Chiesa, Christensen, Corbett, Corbey, Correia, Cottigny, De Keyser, De Rossa, Désir, De Vits, Díez González, Dobolyi, Douay, Dührkop Dührkop, El Khadraoui, Estrela, Ettl, Evans Robert, Falbr, Fava, Fazakas, Fernandes, Ferreira Anne, Ferreira Elisa, Fruteau, García Pérez, Gebhardt, Geringer de Oedenberg, Gierke, Gill, Glante, Goebbels, Golik, Gomes, Gottardi, Grabowska, Grech, Gröner, Groote, Gruber, Gurmai, Guy-Quint, Hänsch, Hamon, Harangozó, Hasse Ferreira, Haug, Hazan, Hedh, Hedkvist Petersen, Herczog, Honeyball, Hughes, Hutchinson, Ilves, Jørgensen, Kindermann, Kinnock, Kócsák, Kovács, Koterec, Krehl, Kreissl-Dörfler, Kristensen, Kuc, Laignel, Lambrinidis, Le Foll, Leichtfried, Leinen, Liberadzki, Lienemann, McAvan, Madeira, Maňka, Mann Erika, Martin David, Martínez Martínez, Masip Hidalgo, Mastenbroek, Matsouka, Medina Ortega, Miguélez Ramos, Mikko, Moraes, Morgan, Moscovici, Muscat, Myller, Napolitano, Obiols i Germà, Occhetto, Öger, Paasilinna, Pahor, Paleckis, Panzeri, Patrie, Peillon, Piecyk, Pinior, Pittella, Pleguezuelos Aguilar, Poignant, Prets, Rapkay, Rasmussen, Reynaud, Riera Madurell, Rocard, Rosati, Rothe, Rouček, Roure, Sacconi, Sakalas, Salinas García, Sánchez Presedo, dos Santos, Savary, Schapira, Scheele, Schulz, Segelström, Sifunakis, Siwiec, Skinner, Sornosa Martínez, Sousa Pinto, Stockmann, Swoboda, Szejna, Tabajdi, Tarabella, Tarand, Thomsen, Titley, Trautmann, Tzampazi, Valenciano Martínez-Orozco, Van Lancker, Vaugrenard, Vergnaud, Vincenzi, Walter, Weiler, Westlund, Wiersma, Willmott, Wynn, Xenogiannakopoulou, Yañez-Barnuevo García, Zani, Zingaretti

UEN: Angelilli, Aylward, Berlato, Bielan, Camre, Crowley, Didžiokas, Foglietta, Foltyn-Kubicka, Janowski, Kamiński, Krasts, Kristovskis, Kuźmiuk, La Russa, Libicki, Maldeikis, Muscardini, Musumeci, Ó Neachtain, Pirilli, Podkański, Roszkowski, Ryan, Szymański, Tatarella, Vaidere, Wojciechowski Janusz, Zile

Verts/ALE: Aubert, Auken, Beer, Bennahmias, Breyer, Cohn-Bendit, Cramer, Evans Jill, Flautre, de Groen-Kouwenhoven, Hammerstein Mintz, Harms, Hassi, Horáček, Hudghton, Isler Béguin, Joan i Marí, Jonckheer, Kallenbach, Kusstatscher, Lagendijk, Lambert, Lichtenberger, Lipietz, Lucas, Özdemir, Onesta, Romeva i Rueda, Rühle, Schlyter, Schmidt, Schroedter, Smith, Staes, Trüpel, Turmes, Voggenhuber, Ždanoka

Vastu: 23

ALDE: Lambsdorff

IND/DEM: Batten, Bonde, Booth, Clark, Farage, Knapman, Natrass, Titford, Whittaker, Wise, Železný

NI: Claeys, Dillen, Gollnisch, Lang, Le Pen Jean-Marie, Le Pen Marine, Le Rachinel, Martinez, Mölzer, Romagnoli, Schenardi

Erapooltuid: 10

IND/DEM: Coûteaux, Louis, de Villiers

NI: Baco, Kilroy-Silk, Kozlík, Mote

PPE-DE: Coveney

PSE: Castex

Verts/ALE: van Buitenen

Kolmapäev, 5. juuli 2006

4. Seppäneni raport A6-0174/2006**Muudatusettepanek 23****Poolt: 137**

ALDE: Attwooll, Boursanges, Bowles, Davies, Duff, Hall, Harkin, Jääteenmäki, Jensen, Karim, Ludford, Lynne, Matsakis, Newton Dunn, Onyszkiewicz, Ortuondo Larrea, Resetarits, Samuelsen, Wallis, Watson

GUE/NGL: Adamou, Agnoletto, Aita, Brie, Catania, de Brún, Guerreiro, Guidoni, Markov, Meijer, Morgantini, Musacchio, Papadimoulis, Pflüger, Triantaphyllides, Wagenknecht

IND/DEM: Bonde, Grabowski, Krupa, Piotrowski, Sinnott, Tomczak, Zapałowski

NI: Chruszcz, Czarnecki Ryszard, Giertych, Martin Hans-Peter, Rutowicz, Wojciechowski Bernard Piotr

PPE-DE: Eurlings, Karas, Pirker, Protasiewicz, Rack, Rübig, Schierhuber, Seeborg

PSE: Andersson, Berès, Berger, Berman, Bösch, Bozkurt, Bullmann, Christensen, Corbey, De Vits, Ettl, Gebhardt, Grech, Gröner, Groote, Gruber, Hedh, Hedkvist Petersen, Jöns, Jørgensen, Kósáné Kovács, Kreissl-Dörfler, Kristensen, Leichtfried, Leinen, Muscat, Myller, Piecyk, Rapkay, Reynaud, Rothe, Scheele, Segelström, Swoboda, Van Lancker, Walter, Weiler, Westlund

UEN: Camre, Kuźmiuk, Maldeikis

Verts/ALE: Aubert, Auken, Beer, Bennahmias, Breyer, van Buitenen, Cohn-Bendit, Cramer, Evans Jill, Flautre, de Groen-Kouwenhoven, Hammerstein Mintz, Harms, Hassi, Horáček, Hudghton, Isler Béguin, Joan i Marí, Jonckheer, Kallenbach, Kusstatscher, Lagendijk, Lambert, Lichtenberger, Lipietz, Lucas, Özdemir, Onesta, Romeva i Rueda, Rühle, Schlyter, Schmidt, Schroedter, Smith, Staes, Trüpel, Turmes, Voggenhuber, Ždanoka

Vastu: 511

ALDE: Andrejevs, Andria, Beaupuy, Birutis, Budreikaitė, Busk, Cappato, Cavada, Chatzimarkakis, Cocilovo, Degutis, Deprez, Dičkutė, Drčar Murko, Fourtou, Gentvilas, Geremek, Gibault, Griesbeck, Guardans Cambó, Hennis-Plasschaert, in 't Veld, Juknevičienė, Kacin, Klinz, Koch-Mehrin, Krahmer, Kułakowski, Lambsdorff, Laperrouze, Lax, Losco, Maaten, Manders, Mohácsi, Morillon, Mulder, Neyts-Uyttebroeck, Nicholson of Winterbourne, Oviir, Pannella, Pistelli, Polfer, Prodi, Ries, Riis-Jørgensen, Staniszevska, Starkevičiūtė, Sterckx, Susta, Szent-Iványi, Takkula, Väyrynen, Van Hecke, Veraldi, Virrankoski

GUE/NGL: Flasarová, Henin, Kaufmann, Kohlíček, Krarup, Manolakou, Maštálka, Meyer Pleite, Pafilis, Portas, Ransdorf, Remek, Seppänen, Sjöstedt, Strož, Svensson, Toussas, Uca, Zimmer

IND/DEM: Batten, Belder, Blokland, Booth, Clark, Coûteaux, Farage, Knapman, Louis, Nattrass, Rogalski, Titford, de Villiers, Whittaker, Wise, Železný

NI: Allister, Battilocchio, Bobošíková, Borghezio, Claeys, De Michelis, Dillen, Gollnisch, Helmer, Lang, Le Pen Jean-Marie, Le Pen Marine, Martinez, Masiel, Mölzer, Mote, Mussolini, Piskorski, Rivera, Romagnoli, Salvini, Schenardi, Speroni, Vanhecke

PPE-DE: Albertini, Andriksen, Antoniozzi, Ashworth, Atkins, Audy, Ayuso González, Bachelot-Narquin, Barsi-Pataky, Bauer, Beazley, Becsey, Belet, Berend, Böge, Bonsignore, Bowis, Bradbourn, Braghetto, Brejc, Brepoels, Březina, Brok, Brunetta, Bushill-Matthews, Busuttil, Buzek, Cabrnich, Callanan, Casa, Casini, Caspary, Castiglione, del Castillo Vera, Cederschiöld, Chichester, Chmielewski, Coelho, Coveney, Daul, Dehaene, Demetriou, Descamps, Deß, Deva, De Veyrac, Díaz de Mera García Consuegra, Dimitrakopoulos, Dombrovskis, Doorn, Dover, Doyle, Duchoň, Duka-Zólyomi, Ebner, Elles, Esteves, Fajmon, Fatuzzo, Ferber, Fernández Martín, Fjellner, Florenz, Fontaine, Fraga Estévez, Freitas, Friedrich, Gahler, Gál, Gaľa, Galeote, García-Margallo y Marfil, Gargani, Gaubert, Gauzès, Gawronski, Gewalt, Gklavakis, Glattfelder, Goepel, Gomolka, Graça Moura, Gräßle, Grosch, Grossetête, Guellec, Gutiérrez-Cortines, Gyürk, Handzlik, Hannan, Harbour, Hatzidakis, Heaton-Harris, Hennicot-Schoepges, Herranz García, Herrero-Tejedor, Hieronymi, Higgins, Hökmark, Hoppenstedt, Hudacký, Ibrisagic, Itälä, Jackson, Jałowiecki, Járóka, Jarzembowski, Jeggle, Jordan Cizelj, Kaczmarek, Kamall, Kasoulides, Kauppi, Kelam, Kirkhope, Klamt, Klač, Klich, Koch, Konrad, Korhola, Kratsa-Tsagaropoulou, Kudrycka, Kušis, Lamassoure, Landsbergis, Langen, Langendries, Lauk, Lechner, Lehne, Lewandowski, Liese, López-Istúriz White, Lulling, McGuinness, McMillan-Scott, Mann Thomas, Mantovani, Marques, Mauro, Mavrommatis, Mayer, Mayor Oreja, Mikolášik, Millán Mon, Mitchell, Montoro Romero, Musotto, Nicholson, van Nistelrooij, Novak, Olajos, Olbrycht, Oomen-Ruijten, Óry, Ouzký, Pack, Panayotopoulos-Cassiotou, Papastamkos, Parish, Patriciello, Pieper, Píks, Pinheiro,

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Pleštinská, Podestà, Poettering, Pomés Ruiz, Posdorf, Posselt, Purvis, Queiró, Quisthoudt-Rowohl, Radwan, Reul, Ribeiro e Castro, Roithová, Rudi Uboda, Saifi, Samaras, Sartori, Saryusz-Wolski, Schmitt, Schnellhardt, Schöpflin, Schröder, Schwab, Seeber, Siekierski, Silva Peneda, Škottová, Sommer, Sonik, Spautz, Šťastný, Stauner, Stevenson, Strejček, Stubb, Sturdy, Sudre, Szájer, Tajani, Tannock, Thyssen, Toubon, Trakatellis, Ulmer, Vakalis, Van Orden, Varela Suanzes-Carpegna, Varvitsiotis, Vernola, Vidal-Quadras, Vlasák, Weber Manfred, Weisgerber, Wieland, von Wogau, Wortmann-Kool, Záborská, Zaleski, Zappalà, Zieleniec, Zvěřina, Zwiefka

PSE: Arif, Arnaoutakis, Attard-Montalto, Ayala Sender, Badia I Cutchet, Barón Crespo, Batzeli, Beglitis, Beňová, van den Berg, Berlinguer, Bono, Bourzai, van den Burg, Busquin, Calabuig Rull, Capoulas Santos, Carlotti, Carnero González, Casaca, Cashman, Castex, Cercas, Chiesa, Corbett, Correia, Cottigny, De Keyser, De Rossa, Désir, Díez González, Dobolyi, Douay, Dührkop Dührkop, El Khadraoui, Estrela, Evans Robert, Falbr, Fava, Fazakas, Fernandes, Ferreira Elisa, Fruteau, García Pérez, Geringer de Oedenberg, Gierek, Gill, Glante, Goebbels, Golik, Gomes, Gottardi, Grabowska, Guy-Quint, Hänsch, Hamon, Harangozó, Hasse Ferreira, Haug, Hazan, Herczog, Honeyball, Hughes, Hutchinson, Ilves, Kindermann, Kinnock, Koterec, Krehl, Kuc, Laignel, Lambrinidis, Le Foll, Liberadzki, Lienemann, Locatelli, McAvan, Madeira, Maňka, Mann Erika, Martin David, Martínez Martínez, Masip Hidalgo, Mastenbroek, Matsouka, Medina Ortega, Miguélez Ramos, Mikko, Moraes, Moreno Sánchez, Morgan, Moscovici, Napoletano, Obiols i Germà, Occhetto, Öger, Paasilinna, Pahor, Paleckis, Panzeri, Patrie, Peillon, Pinior, Pittella, Pleguezuelos Aguilar, Poignant, Prets, Rasmussen, Riera Madurell, Rocard, Rosati, Rouček, Roure, Sacconi, Sakalas, Salinas García, Sánchez Presedo, dos Santos, Savary, Schapira, Schulz, Sifunakis, Siwiew, Skinner, Sornosa Martínez, Sousa Pinto, Stockmann, Szejna, Tabajdi, Tarabella, Tarand, Thomsen, Titley, Trautmann, Tzampazi, Valenciano Martínez-Orozco, Vaugrenard, Vergnaud, Vincenzi, Wiersma, Willmott, Wynn, Xenogiannakopoulou, Yañez-Barnuevo García, Zani, Zingaretti

UEN: Angelilli, Aylward, Berlato, Bielan, Crowley, Didžiokas, Foglietta, Foltyn-Kubicka, Janowski, Kamiński, Krasts, Kristovskis, La Russa, Libicki, Musumeci, Ó Neachtain, Pirilli, Roszkowski, Ryan, Szymański, Tatarella, Wojciechowski Janusz, Zile

Erapooletuud: 12

ALDE: Alvaro, Savi, Toia

IND/DEM: Pęk

NI: Baco, Belohorská, Kilroy-Silk, Kozlík, Le Rachinel

PSE: Ferreira Anne, Gurmai

UEN: Vaidere

Hääletuse parandused

Poolt

Saïd El Khadraoui, Eva-Britt Svensson, Jonas Sjöstedt, Poul Nyrup Rasmussen

Vastu

Jean-Louis Bourlanges

5. Seppäneni raport A6-0174/2006

Muudatusettepanek 24

Poolt: 160

ALDE: Attwooll, Bowles, Davies, Duff, Hall, Harkin, Karim, Ludford, Lynne, Manders, Nicholson of Winterbourne, Ortuondo Larrea, Resetarits, Samuelsen, Wallis, Watson

GUE/NGL: Adamou, Agnoletto, Aita, Brie, Catania, de Brún, Figueiredo, Flasarová, Guerreiro, Guidoni, Kaufmann, Krarup, Liotard, Manolakou, Markov, Meijer, Meyer Pleite, Morgantini, Musacchio, Pafilis, Papadimoulis, Pflüger, Portas, Ransdorf, Seppänen, Sjöstedt, Stroj, Svensson, Toussas, Triantaphyllides, Uca, Wagenknecht, Zimmer

Kolmapäev, 5. juuli 2006

IND/DEM: Batten, Belder, Blokland, Bonde, Booth, Clark, Farage, Grabowski, Knapman, Krupa, Natrass, Pęk, Piotrowski, Rogalski, Titford, Tomczak, Whittaker, Wise, Zapalowski

NI: Chruszcz, Giertych, Martin Hans-Peter, Rutowicz, Wojciechowski Bernard Piotr

PPE-DE: Itälä, Karas, Pirker, Rack, Rübig, Schierhuber, Seeberg, Silva Peneda, Šťastný

PSE: Berger, Berman, Bösch, Bozkurt, Bullmann, Christensen, Corbey, De Vits, El Khadraoui, Ettl, Gebhardt, Grech, Gröner, Groote, Gruber, Haug, Hedh, Hedkvist Petersen, Jørgensen, Kreissl-Dörfler, Kristensen, Leichtfried, Leinen, Muscat, Piecyk, Rapkay, Reynaud, Rothe, Scheele, Segelström, Thomsen, Van Lancker, Walter, Weiler, Westlund

UEN: Bielan, Camre, Kamiński, Wojciechowski Janusz

Verts/ALE: Aubert, Auken, Beer, Bennahmias, Breyer, van Buitenen, Cohn-Bendit, Cramer, Evans Jill, Flautre, de Groen-Kouwenhoven, Hammerstein Mintz, Harms, Hassi, Horáček, Hudghton, Isler Béguin, Joan i Marí, Jonckheer, Kallenbach, Kusstatscher, Lagendijk, Lambert, Lichtenberger, Lipietz, Lucas, Özdemir, Onesta, Romeva i Rueda, Rühle, Schlyter, Schmidt, Schroedter, Smith, Staes, Trüpel, Turmes, Voggenhuber, Ždanoka

Vastu: 469

ALDE: Andrejevs, Andria, Beaupuy, Birutis, Bourlanges, Budreikaitė, Busk, Cappato, Cavada, Chatzimarkakis, Cocilovo, Degutis, Deprez, Dičkutė, Drčar Murko, Fourtou, Gentvilas, Geremek, Gibault, Griesbeck, Guardans Cambó, Hennis-Plasschaert, in 't Veld, Jäätteenmäki, Jensen, Juknevičienė, Kacin, Klinz, Koch-Mehrin, Krahmer, Kułakowski, Lambsdorff, Laperrouze, Lax, Losco, Maaten, Mohácsi, Morillon, Mulder, Newton Dunn, Neyts-Uyttebroeck, Onyszkiewicz, Oviir, Pannella, Pistelli, Polfer, Prodi, Ries, Riis-Jørgensen, Savi, Staniszevska, Starkevičiūtė, Sterckx, Susta, Szent-Iványi, Takkula, Väyrynen, Van Hecke, Veraldi, Virrankoski

GUE/NGL: Henin, Kohlíček, Remek

IND/DEM: Coûteaux, Louis, Sinnott, de Villiers, Železný

NI: Allister, Battilocchio, Bobošíková, Claeys, Czarnecki Ryszard, De Michelis, Dillen, Gollnisch, Helmer, Lang, Le Pen Jean-Marie, Le Pen Marine, Le Rachinel, Martinez, Masiel, Mölzer, Mote, Mussolini, Piskorski, Rivera, Romagnoli, Schenardi, Vanhecke

PPE-DE: Albertini, Andrikienė, Antoniozzi, Ashworth, Atkins, Audy, Ayuso González, Bachelot-Narquin, Barsi-Pataky, Bauer, Beazley, Becsey, Belet, Berend, Böge, Bonsignore, Bowis, Bradbourn, Braghetto, Brejc, Brepoels, Březina, Brok, Brunetta, Bushill-Matthews, Busuttil, Buzek, Cabrnach, Callanan, Casa, Casini, Caspary, Castiglione, del Castillo Vera, Cederschiöld, Chichester, Chmielewski, Coelho, Daul, Dehaene, Demetriou, Descamps, Deß, Deva, De Veyrac, Díaz de Mera García Consuegra, Dimitrakopoulos, Dombrovskis, Doorn, Dover, Doyle, Duchoň, Duka-Zólyomi, Ebner, Elles, Esteves, Fajmon, Fatuzzo, Ferber, Fernández Martín, Fjellner, Florenz, Fontaine, Fraga Estévez, Freitas, Friedrich, Gahler, Gál, Gaľa, Galeote, García-Margallo y Marfil, Gargani, Gaubert, Gauzès, Gawronski, Gewalt, Gklavakis, Glattfelder, Goepel, Gomolka, Graça Moura, Gräßle, Grosch, Grossetête, Guellec, Gutiérrez-Cortines, Gyürk, Handzlik, Hannan, Harbour, Hatzidakis, Heaton-Harris, Hennicot-Schoepges, Herranz García, Herrero-Tejedor, Hieronymi, Higgins, Hökmark, Hoppenstedt, Hudacký, Ibrisagic, Jackson, Jałowiecki, Járóka, Jarzembowski, Jeggel, Jordan Cizelj, Kaczmarek, Kamall, Kasoulides, Kauppi, Kelam, Kirkhope, Klamt, Klač, Klich, Koch, Konrad, Korhola, Kratsa-Tsagaropoulou, Kudrycka, Kušis, Lamassoure, Landsbergis, Langen, Langendries, Lauk, Lechner, Lehne, Lewandowski, Liese, López-Istúriz White, Lulling, McGuinness, McMillan-Scott, Mann Thomas, Mantovani, Marques, Mauro, Mavrommatis, Mayer, Mayor Oreja, Mikolášik, Millán Mon, Mitchell, Montoro Romero, Musotto, Nicholson, van Nistelrooij, Novak, Olajos, Olbrycht, Oomen-Ruijten, Őry, Ouzký, Pack, Panayotopoulos-Cassiotou, Papastamkos, Parish, Patriciello, Pieper, Píks, Pinheiro, Pleštinská, Podestà, Poettering, Pomés Ruiz, Posdorf, Posselt, Protasiewicz, Purvis, Queiró, Quisthoudt-Rowohl, Radwan, Reul, Ribeiro e Castro, Roithová, Rudi Ubeda, Saïfi, Samaras, Sartori, Saryusz-Wolski, Schmitt, Schnellhardt, Schöpfung, Schröder, Schwab, Seeber, Siekierski, Škottová, Sommer, Sonik, Spautz, Stauner, Stevenson, Strejček, Stubb, Sturdy, Sudre, Szájer, Tajani, Tannock, Thyssen, Toubon, Trakatellis, Ulmer, Vakalis, Van Orden, Varela Suanzes-Carpegna, Varvitsiotis, Vernola, Vidal-Quadras, Vlasák, Weber Manfred, Weisgerber, von Wogau, Wortmann-Kool, Záborská, Zaleski, Zappalà, Zieleniec, Zvěřina, Zwiefka

PSE: Arif, Arnaoutakis, Attard-Montalto, Ayala Sender, Badia I Cutchet, Barón Crespo, Batzeli, Beglitis, Beňová, van den Berg, Berlinguer, Bono, Bourzai, van den Burg, Calabuig Rull, Capoulas Santos, Carlotti, Carnero González, Casaca, Cashman, Castex, Cercas, Chiesa, Corbett, Correia, Cottigny, De Keyser, De Rossa, Díez González, Dobolyi, Douay, Dührkop Dührkop, Estrela, Evans Robert, Falbr, Fava, Fazakas, Fernandes, Ferreira Elisa, Fruteau, García Pérez, Geringer de Oedenberg, Gierek, Gill, Glante, Goebbels, Gomes, Gottardi, Grabowska, Gurmai, Guy-Quint, Hänsch, Hamon, Harangozó, Hasse Ferreira, Hazan, Herczog, Honeyball,

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Hughes, Hutchinson, Ilves, Kindermann, Kinnock, Kósáné Kovács, Koterec, Krehl, Kuc, Laignel, Lambrinidis, Le Foll, Liberadzki, Lienemann, McAvan, Madeira, Mañka, Mann Erika, Martin David, Martínez Martínez, Masip Hidalgo, Mastenbroek, Matsouka, Medina Ortega, Miguélez Ramos, Mikko, Moraes, Moreno Sánchez, Morgan, Moscovici, Napoletano, Obiols i Germà, Occhetto, Öger, Paasilinna, Pahor, Paleckis, Panzeri, Pinior, Pittella, Pleguezuelos Aguilar, Poignant, Prets, Rasmussen, Riera Madurell, Rocard, Rosati, Rouček, Roure, Sacconi, Sakalas, Salinas García, Sánchez Presedo, dos Santos, Savary, Schapira, Sifunakis, Siwiec, Skinner, Sornosa Martínez, Sousa Pinto, Stockmann, Szejna, Tabajdi, Tarabella, Tarand, Titley, Trautmann, Tzampazi, Valenciano Martínez-Orozco, Vaugrenard, Vergnaud, Vincenzi, Wiersma, Willmott, Wynn, Xenogiannakopoulou, Yañez-Barnuevo García, Zani

UEN: Angelilli, Aylward, Berlato, Crowley, Didžiokas, Foglietta, Krasts, Kristovskis, La Russa, Maldeikis, Muscardini, Musumeci, Ó Neachtain, Pirilli, Ryan, Tatarella, Vaidere, Zile

Erapooletuid: 20

ALDE: Alvaro, Matsakis, Toia

NI: Baco, Belohorská, Borghezio, Kilroy-Silk, Kozlík, Salvini, Speroni

PPE-DE: Coveney, Eurlings

PSE: Ferreira Anne

UEN: Foltyn-Kubicka, Janowski, Kuźmiuk, Libicki, Podkański, Roszkowski, Szymański

Hääletuse parandused

Poolt

John Attard-Montalto, Richard Seeber, Poul Nyrup Rasmussen

6. Seppäneni raport A6-0174/2006

Muudatusettepanek 25

Poolt: 166

ALDE: Attwooll, Bowles, Davies, Duff, Hall, Harkin, Karim, Lambsdorff, Ludford, Lynne, Ortuondo Larrea, Resetarits, Samuelsen, Wallis, Watson

GUE/NGL: Adamou, Agnoletto, Aita, Brie, Catania, de Brún, Figueiredo, Flasarová, Guerreiro, Guidoni, Kaufmann, Kohlíček, Krarup, Liotard, Manolakou, Markov, Maštálka, Meijer, Meyer Pleite, Morgantini, Musacchio, Pafilis, Papadimoulis, Pflüger, Portas, Ransdorf, Seppänen, Sjöstedt, Strož, Svensson, Toussas, Triantaphyllides, Uca, Wagenknecht, Zimmer

IND/DEM: Batten, Belder, Blokland, Bonde, Booth, Clark, Farage, Grabowski, Knapman, Krupa, Natrass, Pęk, Piotrowski, Rogalski, Sinnott, Titford, Tomczak, Whittaker, Wise, Zapałowski

NI: Chruszcz, Czarnecki Ryszard, Giertych, Martin Hans-Peter, Rutowicz, Wojciechowski Bernard Piotr

PPE-DE: Dehaene, Karas, Pirker, Rack, Rübig, Schierhuber, Seeberg

PSE: Andersson, Berger, Berman, Bösch, Bozkurt, Bullmann, Christensen, Corbey, De Vits, El Khadraoui, Ettl, Gebhardt, Grech, Gröner, Groote, Gruber, Haug, Hedh, Hedkvist Petersen, Jørgensen, Kreissl-Dörfler, Kristensen, Leichtfried, Leinen, Muscat, Piecyk, Rapkay, Rasmussen, Reynaud, Rothe, Scheele, Segelström, Swoboda, Thomsen, Van Lancker, Walter, Weiler, Westlund

UEN: Bielan, Camre, Didžiokas, Kamiński, La Russa, Maldeikis, Wojciechowski Janusz

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Verts/ALE: Aubert, Auken, Beer, Bennahmias, Breyer, Cohn-Bendit, Cramer, Evans Jill, Flautre, de Groen-Kouwenhoven, Hammerstein Mintz, Harms, Hassi, Horáček, Hudghton, Isler Béguin, Joan i Marí, Jonckheer, Kallenbach, Kustatscher, Lagendijk, Lambert, Lichtenberger, Lipietz, Lucas, Özdemir, Onesta, Romeva i Rueda, Rühle, Schlyter, Schmidt, Schroedter, Smith, Staes, Trüpel, Turmes, Voggenhuber, Ždanoka

Vastu: 471

ALDE: Andrejevs, Andria, Beaupuy, Birutis, Boursanges, Budreikaitė, Busk, Cappato, Cavada, Chatzimarkakis, Cocilovo, Degutis, Deprez, Dičkutė, Drčar Murko, Fourtou, Gentvilas, Geremek, Gibault, Griesbeck, Guardans Cambó, Hennis-Plasschaert, in 't Veld, Jäätteenmäki, Jensen, Juknevičienė, Kacin, Klinz, Koch-Mehrin, Krahmer, Kułakowski, Laperrouze, Lax, Losco, Maaten, Manders, Mohácsi, Morillon, Mulder, Newton Dunn, Neyts-Uyttebroeck, Nicholson of Winterbourne, Onyszkiewicz, Oviir, Pannella, Pistelli, Polfer, Prodi, Ries, Riis-Jørgensen, Savi, Staniszevska, Starkevičiūtė, Sterckx, Susta, Szent-Iványi, Takkula, Toia, Väyrynen, Van Hecke, Veraldi, Virrankoski

GUE/NGL: Henin

IND/DEM: Železný

NI: Allister, Battilocchio, Bobošíková, Claeys, De Michelis, Dillen, Gollnisch, Helmer, Lang, Le Pen Jean-Marie, Le Pen Marine, Le Rachinel, Martinez, Masiel, Mölzer, Mote, Mussolini, Piskorski, Rivera, Romagnoli, Schenardi, Speroni, Vanhecke

PPE-DE: Albertini, Andriksen, Antoniazzi, Ashworth, Atkins, Audy, Ayuso González, Bachelot-Narquin, Barsi-Pataky, Bauer, Beazley, Becsey, Belet, Berend, Böge, Bonignore, Bowis, Bradbourn, Braghetto, Brejc, Brepoels, Březina, Brok, Brunetta, Bushill-Matthews, Busuttil, Buzek, Cabrnich, Callanan, Casa, Casini, Caspary, Castiglione, del Castillo Vera, Cederschiöld, Chichester, Chmielewski, Coelho, Daul, Demetriou, Descamps, Deß, Deva, De Veyrac, Díaz de Mera García Consuegra, Dimitrakopoulos, Dombrowski, Doorn, Dover, Doyle, Duchoň, Duka-Zólyomi, Ebner, Elles, Esteves, Fajmon, Fatuzzo, Ferber, Fernández Martín, Fjellner, Fontaine, Fraga Estévez, Freitas, Friedrich, Gahler, Gál, Gaľa, Galeote, García-Margallo y Marfil, Gargani, Gaubert, Gauzès, Gawronski, Gewalt, Gklavakis, Glattfelder, Goepel, Gomolka, Graça Moura, Gräßle, Grosch, Grossetête, Guellec, Gutiérrez-Cortines, Gyürk, Handzlik, Hannan, Harbour, Hatzidakis, Heaton-Harris, Hennicot-Schoepges, Herranz García, Herrero-Tejedor, Hieronymi, Higgins, Hökmark, Hoppenstedt, Hudacký, Ibrisagic, Itälä, Jackson, Jałowiecki, Járóka, Jarzembowski, Jęgle, Jordan Cizelj, Kaczmarek, Kamall, Kasoulides, Kauppi, Kelam, Kirkhope, Klamt, Klač, Klich, Koch, Konrad, Korhola, Kratsa-Tsagaropoulou, Kudrycka, Kušis, Lamassoure, Landsbergis, Langen, Langendries, Lauk, Lechner, Lehne, Lewandowski, Liese, López-Istúriz White, Lulling, McGuinness, McMillan-Scott, Mann Thomas, Mantovani, Marques, Mauro, Mavrommatis, Mayer, Mayor Oreja, Mikolášik, Millán Mon, Mitchell, Montoro Romero, Musotto, Nicholson, van Nistelrooij, Novak, Olajos, Olbrycht, Oomen-Ruijten, Öry, Ouzký, Pack, Panayotopoulos-Cassiotou, Papastamkos, Parish, Patriciello, Pieper, Píks, Pinheiro, Plešinská, Podestà, Poettering, Pomés Ruiz, Posdorf, Posselt, Protasiewicz, Purvis, Queiró, Quisthoudt-Rowohl, Radwan, Reul, Ribeiro e Castro, Roithová, Rudi Ubeda, Saifi, Samaras, Sartori, Saryusz-Wolski, Schmitt, Schnellhardt, Schöpflin, Schröder, Schwab, Seeber, Siekierski, Silva Peneda, Škottová, Sommer, Sonik, Spautz, Šťastný, Stauner, Stevenson, Strejček, Stubb, Sturdy, Sudre, Szájer, Tajani, Tannock, Thyssen, Toubon, Trakatellis, Ulmer, Vakalis, Van Orden, Varela Suanzes-Carpegna, Varvitsiotis, Vernola, Vidal-Quadras, Vlasák, Weber Manfred, Weisgerber, Wieland, von Wogau, Wortmann-Kool, Záborská, Zaleski, Zappalà, Zieleniec, Zvěřina, Zwiefka

PSE: Arif, Arnaoutakis, Attard-Montalto, Ayala Sender, Badia I Cutchet, Barón Crespo, Batzeli, Beglitis, Beňová, Berès, van den Berg, Berlinguer, Bono, Bourzai, van den Burg, Busquin, Calabuig Rull, Capoulas Santos, Carlotti, Carnero González, Casaca, Cashman, Castex, Cercas, Chiesa, Corbett, Correia, Cottigny, De Keyser, De Rossa, Désir, Díez González, Dobolyi, Douay, Dührkop Dührkop, Estrela, Evans Robert, Falbr, Fava, Fazakas, Fernandes, Ferreira Elisa, Fruteau, García Pérez, Geringer de Oedenberg, Gierak, Gill, Glante, Goebbels, Golik, Gomes, Gottardi, Grabowska, Gurmai, Guy-Quint, Hänsch, Hamon, Harangozó, Hasse Ferreira, Hazan, Herczog, Honeyball, Hughes, Hutchinson, Ilves, Jöns, Kindermann, Kinnock, Kósáné Kovács, Koterec, Krehl, Kuc, Laignel, Lambrinidis, Le Foll, Liberadzki, Lienemann, Locatelli, McAvan, Madeira, Maňka, Mann Erika, Martin David, Martínez Martínez, Masip Hidalgo, Mastenbroek, Matsouka, Medina Ortega, Miguélez Ramos, Mikko, Moraes, Moreno Sánchez, Morgan, Moscovici, Napolitano, Obiols i Germà, Occhetto, Öger, Paasilinna, Pahor, Paleckis, Panzeri, Patrie, Peillon, Pinior, Pittella, Pleguezuelos Aguilar, Poignant, Prets, Riera Madurell, Rocard, Rosati, Rouček, Roure, Sacconi, Sakalas, Salinas García, Sánchez Presedo, dos Santos, Savary, Schapira, Sifunakis, Siwiec, Skinner, Sornosa Martínez, Sousa Pinto, Stockmann, Szejna, Tabajdi, Tarabella, Tarand, Titley, Trautmann, Tzampazi, Vaugrenard, Vergnaud, Vincenzi, Wiersma, Willmott, Wynn, Xenogiannakopoulou, Yañez-Barnuevo García, Zani, Zingaretti

UEN: Angelilli, Aylward, Berlatto, Crowley, Foglietta, Krasts, Kristovskis, Muscardini, Musumeci, Ó Neachtain, Pirilli, Ryan, Tatarella, Vaidere, Zile

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Erapooletuid: 23**ALDE:** Alvaro, Matsakis**GUE/NGL:** Remek**IND/DEM:** Coûteaux, Louis, de Villiers**NI:** Baco, Belohorská, Borghezio, Kilroy-Silk, Kozlík, Salvini**PPE-DE:** Coveney, Eurlings**PSE:** Schulz**UEN:** Foltyn-Kubicka, Janowski, Kuźmiuk, Libicki, Podkański, Roszkowski, Szymański**Verts/ALE:** van Buitenen**Hääletuse parandused****Poolt**

John Attard-Montalto, Richard Seeber

7. Calabuig Rulli raport A6-0206/2006**Resolutsioon****Poolt: 484**

ALDE: Alvaro, Andrejevs, Andria, Attwooll, Beaupuy, Bowles, Budreikaitė, Busk, Cappato, Cavada, Chatzimarkakis, Cocilovo, Degutis, Deprez, Dičkutė, Drčar Murko, Duff, Fourtou, Gentvilas, Geremek, Gibault, Griesbeck, Guardans Cambó, Hall, Harkin, Hennis-Plasschaert, in 't Veld, Jääteenmäki, Jensen, Juknevičienė, Kacin, Karim, Koch-Mehrin, Kułakowski, Lambsdorff, Laperrouze, Lax, Losco, Ludford, Lynne, Maaten, Manders, Matsakis, Mohácsi, Morillon, Mulder, Newton Dunn, Neyts-Uyttebroeck, Nicholson of Winterbourne, Onyszkiewicz, Ortuondo Larrea, Pannella, Pistelli, Polfer, Prodi, Resetarits, Riis-Jørgensen, Savi, Staniszevska, Starkevičiūtė, Sterckx, Susta, Szent-Iványi, Takkula, Toia, Väyrynen, Van Hecke, Veraldi, Virrankoski, Wallis, Watson

IND/DEM: Bonde

NI: Battilocchio, Belohorská, Borghezio, Czarnecki Ryszard, De Michelis, Kozlík, Masiel, Piskorski, Rivera, Rutowicz, Salvini

PPE-DE: Albertini, Andriksen, Antoniozzi, Ashworth, Atkins, Audy, Ayuso González, Bachelot-Narquin, Barsi-Pataky, Bauer, Beazley, Becsey, Belet, Berend, Böge, Bonsignore, Bowis, Bradbourn, Braghetto, Brejc, Brepoels, Březina, Brok, Brunetta, Bushill-Matthews, Busuttil, Buzek, Cabrnich, Casini, Caspary, Castiglione, Cederschiöld, Chichester, Chmielewski, Coelho, Coveney, Daul, Dehaene, Demetrou, Descamps, Díaz de Mera García Consuegra, Dimitrakopoulos, Dombrovskis, Doorn, Dover, Doyle, Duchoň, Duka-Zólyomi, Ebner, Elles, Esteves, Eurlings, Fajmon, Fatuzzo, Ferber, Fernández Martín, Fjellner, Florenz, Fontaine, Fraga Estévez, Freitas, Friedrich, Gahler, Gál, Gaľa, Galeote, García-Margallo y Marfil, Gargani, Gaubert, Gauzès, Gawronski, Gewalt, Gklavakis, Glattfelder, Goepel, Gomolka, Graça Moura, Gräßle, Grosch, Grossetête, Guellec, Gutiérrez-Cortines, Gyürk, Handzlik, Harbour, Hatzidakis, Hennicot-Schoepges, Herranz García, Herrero-Tejedor, Hieronymi, Higgins, Hökmark, Hoppenstedt, Hudacký, Ibrisagic, Itälä, Jackson, Jałowiecki, Járóka, Jarzembowski, Jęgle, Jordan Cizelj, Kaczmarek, Kamall, Karas, Kasoulides, Kauppi, Kelam, Kirkhope, Klamt, Klab, Klich, Konrad, Korhola, Kratsa-Tsagaropoulou, Kudrycka, Kušis, Lamassoure, Landsbergis, Langen, Langendries, Lauk, Lehne, Lewandowski, López-Istúriz White, Lulling, McGuinness, McMillan-Scott, Mann Thomas, Mauro, Mavrommatis, Mayer, Mayor Oreja, Mikolášik, Millán Mon, Mitchell, Montoro Romero, Musotto, Nicholson, van Nistelrooij, Novak, Olajos, Olbrycht, Oomen-Ruijten, Óry, Ouzký, Pack, Panayotopoulos-Cassiotou, Papastamkos, Parish, Patriciello, Pieper, Píks, Pinheiro, Pirker, Plešinská, Podestà, Poettering, Pomés Ruiz, Posdorf, Posselt, Protasiewicz, Purvis, Queiró, Quisthoudt-Rowohl, Rack, Radwan, Reul, Roithová, Rudi Ubeda, Rübig, Saïfi, Saryusz-Wolski, Schierhuber, Schmitt, Schnellhardt, Schöpflin, Schröder, Schwab, Seeber, Seeberg, Siekierski, Silva Peneda, Škottová, Sonik, Spautz, Štátný, Stauner, Stevenson, Stubb, Sturdy, Sudre, Szájer, Tajani, Tannock, Thyssen, Toubon, Trakatellis, Ulmer, Vakalis, Van Orden, Varela Suanzes-Carpegna, Varvitsiotis, Vidal-Quadras, Vlasák, Weber Manfred, Weisgerber, Wieland, Wortmann-Kool, Záborská, Zaleski, Zappalà, Zieleniec, Zvěřina, Zwiefka

Kolmapäev, 5. juuli 2006

PSE: Andersson, Arif, Arnaoutakis, Attard-Montalto, Ayala Sender, Badia I Cutchet, Barón Crespo, Batzeli, Beglitis, Berès, van den Berg, Berger, Berlinguer, Berman, Bösch, Bono, Bourzai, Bozkurt, van den Burg, Busquin, Calabuig Rull, Capoulas Santos, Carlotti, Carnero González, Casaca, Cashman, Castex, Cercas, Chiesa, Christensen, Corbett, Corbey, Correia, Cottigny, De Keyser, De Rossa, Désir, De Vits, Díez González, Dobolyi, Douay, Dührkop Dührkop, El Khadraoui, Estrela, Ettl, Evans Robert, Fazakas, Fernandes, Ferreira Anne, Ferreira Elisa, Ford, Fruteau, García Pérez, Gebhardt, Geringer de Oedenberg, Gierek, Gill, Glante, Golik, Gomes, Grabowska, Grech, Gröner, Groote, Gruber, Gurmai, Hänsch, Hamon, Harangozó, Hasse Ferreira, Haug, Hazan, Hedh, Hedkvist Petersen, Herczog, Honeyball, Hughes, Hutchinson, Ilves, Jöns, Jørgensen, Kindermann, Kinnock, Krehl, Kristensen, Kuc, Lambrinidis, Le Foll, Leichtfried, Liberadzki, Lienemann, Locatelli, McAvan, Madeira, Mann Erika, Martin David, Martínez Martínez, Masip Hidalgo, Mastenbroek, Matsouka, Medina Ortega, Miguélez Ramos, Mikko, Moraes, Morgan, Moscovici, Myller, Napolitano, Obiols i Germà, Occhetto, Öger, Paasilinna, Panzeri, Patrie, Piecyk, Pinior, Pleguezuelos Aguilar, Poignant, Prets, Rapkay, Rasmussen, Reynaud, Riera Madurell, Rosati, Rothe, Rouček, Roure, Sacconi, Sakalas, Sánchez Presedo, dos Santos, Savary, Schapira, Scheele, Schulz, Segelström, Sifunakis, Siwiec, Skinner, Sornosa Martínez, Sousa Pinto, Stockmann, Swoboda, Szejna, Tabajdi, Tarabella, Tarand, Thomsen, Titley, Trautmann, Tzampazi, Van Lancker, Vaugrenard, Vergnaud, Vincenzi, Walter, Weiler, Westlund, Wiersma, Willmott, Wynn, Xenogiannakopoulou, Yañez-Barnuevo García, Zani, Zingaretti

UEN: Angelilli, Aylward, Didžiokas, Foglietta, Foltyn-Kubicka, Janowski, Kristovskis, Kuźmiuk, La Russa, Libicki, Maldeikis, Muscardini, Musumeci, Pirilli, Podkański, Roszkowski, Ryan, Tatarella, Vaidere, Wojciechowski Janusz, Zile

Vastu: 58

GUE/NGL: Manolakou, Pafilis, Pflüger, Toussas, Wagenknecht

IND/DEM: Batten, Belder, Blokland, Booth, Clark, Knapman, Nattrass, Sinnott, Titford, Whittaker, Wise

NI: Allister, Chruszcz, Giertych, Kilroy-Silk, Martin Hans-Peter, Mote, Wojciechowski Bernard Piotr

Verts/ALE: Aubert, Auken, Beer, Bennahmias, Breyer, Cohn-Bendit, Cramer, Evans Jill, Flautre, de Groen-Kouwenhoven, Hammerstein Mintz, Harms, Hassi, Horáček, Hudghton, Isler Béguin, Jonckheer, Kallenbach, Kusstatscher, Lagendijk, Lambert, Lichtenberger, Lipietz, Özdemir, Onesta, Romeva i Rueda, Rühle, Schlyter, Schmidt, Schroedter, Smith, Trüpel, Turmes, Voggenhuber, Ždanoka

Erapooletuud: 54

GUE/NGL: Adamou, Agnoletto, Aita, Brie, Catania, de Brún, Figueiredo, Flasarová, Guerreiro, Guidoni, Henin, Kaufmann, Kohlčček, Liotard, Markov, Maštálka, Meijer, Meyer Pleite, Morgantini, Musacchio, Papadimoulis, Ransdorf, Remek, Seppänen, Sjöstedt, Strož, Svensson, Triantaphyllides, Uca, Zimmer

IND/DEM: Grabowski, Krupa, Louis, Pęk, Piotrowski, Rogalski, de Villiers, Zapałowski, Źelezný

NI: Baco, Bobošíková, Claeys, Dillen, Gollnisch, Lang, Le Rachinel, Romagnoli, Schenardi, Vanhecke

PPE-DE: Koch, Sommer, Strejček

PSE: Kreissl-Dörfler

Verts/ALE: van Buitenen

Kolmapäev, 5. juuli 2006

VASTUVÕETUD TEKSTID

P6_TA(2006)0297

Piiriülese politseikoostöö tugevdamine *

Euroopa Parlamendi õigusloomega seotud resolutsioon Madalmaade Kuningriigi algatuse kohta eesmärgiga võtta vastu nõukogu otsus piiriülese politseikoostöö tugevdamise kohta kohtumiste puhul, kus viibib suur hulk inimesi rohkem kui ühest liikmesriigist ja kus politseitöö peamine eesmärk on avaliku korra ja turvalisuse tagamine ning kuritegude ärahoidmine ja nende vastu võitlemine (6930/2005 — C6-0117/2005 — 2005/0804(CNS))

(Nõuandemenetlus)

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse Madalmaade Kuningriigi algatust (6930/2005) ⁽¹⁾,
 - võttes arvesse ELi lepingu artikli 34 lõike 2 punkti c,
 - võttes arvesse ELi lepingu artikli 39 lõiget 1, mille alusel nõukogu konsulteeris Euroopa Parlamendiga (C6-0117/2005),
 - võttes arvesse kodukorra artikleid 93 ja 51,
 - võttes arvesse kodanikuvabaduste, justiits- ja siseasjade komisjoni raportit (A6-0222/2006);
1. kiidab Madalmaade Kuningriigi algatuse muudetud kujul heaks;
 2. palub nõukogul oma teksti vastavalt muuta;
 3. palub nõukogul Euroopa Parlamenti teavitada, kui nõukogu kavatseb Euroopa Parlamendi poolt heaks kiidetud teksti muuta;
 4. palub nõukogul Euroopa Parlamendiga uuesti konsulteerida, kui nõukogu kavatseb Madalmaade Kuningriigi algatust oluliselt muuta;
 5. teeb presidendile ülesandeks edastada käesolev seisukoht nõukogule ja komisjonile ning Madalmaade Kuningriigi valitsusele.

MADALMAADE
KUNINGRIIGI ETTEPANEKEUROOPA PARLAMENDI
MUUDATUSETTEPANEKUD

Muudatusettepanek 1

Põhjendus 3 a (uus)

(3 a) Käesoleva otsuse aluseks on nõukogu 13. juuli 2001. aasta järeldused turvalisuse kohta Euroopa Ülemkogu kohtumistel ja teistel sarnastel kogunemistel.

⁽¹⁾ ELT C 101, 27.4.2005, lk 36.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

MADALMAADE
KUNINGRIIGI ETTEPANEKEUROOPA PARLAMENDI
MUUDATUSETTEPANEKUD

Muudatusettepanek 2

Põhjus 3 b (uus)

(3 b) Käesolev otsus rajaneb korral, mis on sätestatud 26. mai 1997. aasta ühismeetmes 97/339/JSK, mille nõukogu võttis vastu Euroopa Liidu lepingu artikli K.3 alusel, pidades silmas avaliku korra ja turvalisuse alast koostööd ⁽¹⁾, ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta resolutsioonil turvalisuse kohta Euroopa Ülemkogu kohtumistel ja teistel sarnastel kogunemistel ⁽²⁾.

⁽¹⁾ EÜT L 147, 5.6.1997, lk 1.

⁽²⁾ ELT C 116, 30.4.2004, lk 18.

Muudatusettepanek 3

Põhjus 4

(4) Seda suundumust arvesse võttes ning varasematest algatustest ⁽³⁾ tulenevalt on vaja suurendada rahvusvahelist politseikoostööd kõnealuses valdkonnas.

⁽³⁾ Nõukogu 29. aprilli 2004. aasta resolutsioon turvalisuse kohta ülemkogu istungitel ja teistel sarnastel kogunemistel (ELT C 116, 30.4.2004, lk 18).

(4) Seda suundumust arvesse võttes ning varasematest algatustest tulenevalt on vaja suurendada **kooskõlas proportsionaalsuse ja subsidiaarsuse põhimõtetega ja vastavalt eraelu puutumatuse kaitse Euroopa eeskirjadele** rahvusvahelist politseikoostööd kõnealuses valdkonnas.

Muudatusettepanek 4

Põhjus 5

(5) Schengeni *acquis*'ga tagatud võimalustest ei piisa välja jätud
tõhusa piiriülese abi kindlustamiseks,

Muudatusettepanek 5

Artikli 3 lõige 1

1) Iga kalendriaasta viimases kvartalis esitab nõukogu eesistujariik ülevaate rahvusvahelise abi kohta, mida järgmisel kalendriaastal eeldatavasti vajatakse.

1) Iga kalendriaasta viimases kvartalis esitab nõukogu eesistujariik ülevaate rahvusvahelise abi kohta, mida järgmisel kalendriaastal eeldatavasti vajatakse. **Kui liikmesriik taotleb seoses ettenägematu sündmusega abi pärast nimetatud tähtaja möödumist, lisab eesistujariik uue sündmuse viivitamatult ülevaatele ning teavitab sellest konfidentsiaalselt nõukogu.**

Muudatusettepanek 6

Artikli 3 lõige 4 a (uus)

4 a. Kõnealune mehhanism täiendab ühismeedet 97/339/JSK.

Muudatusettepanek 7

Artikli 4 lõige 5

5. Eesistujariik saadab lõikes 1 nimetatud aruande nõukogule konfidentsiaalselt tutvumiseks.

välja jätud

Kolmapäev, 5. juuli 2006

MADALMAADE
KUNINGRIIGI ETTEPANEKEUROOPA PARLAMENDI
MUUDATUSETTEPANEKUD

Muudatusettepanek 8

Artikkel 5

1. Nõukogu peasekretariaat abistab liikmesriike, uurides olemasolevaid lepinguid piiriülese abi kohta.
2. Liikmesriigid edastavad **selliste** lepingute tekstid nõukogu peasekretariaadile **hiljemalt kuus kuud pärast käesoleva otsuse jõustumist**.
3. **Hiljemalt ühe aasta jooksul** arutab nõukogu **lõikes 1 osutatud uuringute tulemustele toetudes, kas peamisi** täheldatud probleeme **on võimalik lahendada** asjakohaste Euroopa õigusaktide, **eelkõige Schengeni konventsiooni kohandamise abil**.

1. Nõukogu peasekretariaat abistab liikmesriike, uurides olemasolevaid lepinguid piiriülese abi kohta.
2. Liikmesriigid edastavad **olemasolevate** lepingute **ja uute või hetkel väljatöötatavate algatuste** tekstid nõukogu peasekretariaadile.
3. **Saadud teabe põhjal** arutab nõukogu täheldatud **kitsaskohti ja** probleeme **ning seda, kas** asjakohaste Euroopa õigusaktide **kohandamine on vajalik**.

P6_TA(2006)0298

Siseveelaevade tehnilised nõuded ***II

Euroopa Parlamendi õigusloomega seotud resolutsioon nõukogu ühise seisukoha kohta eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega kehtestatakse siseveelaevade tehnilised nõuded ja tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 82/714/EMÜ (13274/1/2005 — C6-0091/2006 — 1997/0335(COD))

(Kasotsustamismenetlus: teine lugemine)

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse nõukogu ühist seisukohta (13274/1/2005 — C6-0091/2006);
 - võttes arvesse oma esimese lugemise seisukohta ⁽¹⁾ Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitatud komisjoni ettepaneku (KOM(1997)0644) ⁽²⁾ kohta;
 - võttes arvesse komisjoni muudetud ettepanekut (KOM(2000)0419) ⁽³⁾;
 - võttes arvesse EÜ asutamislepingu artikli 251 lõiget 2;
 - võttes arvesse kodukorra artiklit 62;
 - võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni soovitus teisele lugemisele (A6-0208/2006);
1. kiidab ühise seisukoha muudetud kujul heaks;
 2. teeb presidendile ülesandeks edastada käesolev seisukoht nõukogule ja komisjonile.

⁽¹⁾ EÜT C 341, 9.11.1998, lk 34 ja EÜT C 54, 25.2.2000, lk 79.

⁽²⁾ EÜT C 105, 6.4.1998, lk 1.

⁽³⁾ ELTs seni avaldamata.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

P6_TC2-COD(1997)0335

Euroopa Parlamendi seisukoht, vastu võetud teisel lugemisel 5. juulil 2006 eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2006/.../EÜ, millega kehtestatakse siseveelaevade tehnilised nõuded ja tunnistatakse kehtetuks direktiiv 82/714/EMÜ

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 71 lõiget 1,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

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

pärast konsulteerimist Regioonide Komiteega,

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras ⁽²⁾

ning arvestades järgmist:

- (1) Nõukogu 4. oktoobri 1982. aasta direktiiviga 82/714/EMÜ, millega kehtestatakse siseveelaevade tehnilised nõuded ⁽³⁾, kehtestati siseveelaevade tehniliste tunnistuste väljastamise ühtlustatud tingimused kõigis liikmesriikides, välja arvatud Reinil toimuva laevaliikluse osas. Euroopa tasandil kehtivad siseveelaevadele siiski endiselt erinevad tehnilised nõuded. Erinevate rahvusvaheliste ja liikmesriigi õigusnormide üheaegne kehtimine on siiani takistanud jõupingutusi riigisiseste sõidukõlblikkuse tunnistuste vastastikuse tunnustamise tagamiseks ilma välismaa laevade täiendava kontrollita. Lisaks ei kajasta direktiivis 82/714/EMÜ sisalduvad standardid osaliselt enam tehnoloogia praeguseid arenguid.
- (2) Direktiivi 82/714/EMÜ lisades sätestatud tehnilistesse nõuetesse on suures osas inkorporeeritud Reini laevakontrolli määruses (1982. aastal Reini laevaliikluse keskkomisjoni (CCNR) poolt heakskiidetud versioonis) sisalduvad sätted. Reini laevaliikluse muudetud konventsiooni artikli 22 kohaseid sõidukõlblikkuse tunnistuste väljastamise tingimusi ja tehnilisi nõudeid on sellest ajast alates korrapäraselt läbi vaadatud ning need on tunnistatud tehnoloogia praegustele arengutele vastavateks. Konkurentsi ja turvalisusega seonduvatel põhjustel ning eelkõige suuremaks ühtlustamiseks Euroopa tasandil on soovitatav, et nimetatud tehniliste nõuete ulatust ja sisu laiendataks kogu ühenduse siseveeteede võrgustikule. Seejuures tuleb arvesse võtta selles võrgustikus toimunud muutusi.
- (3) Ühenduse sõidukõlblikkuse tunnistused, mis tõendavad laevade täielikku vastavust eespool nimetatud läbivaadatud tehnilistele nõuetele, peaksid kehtima kõigil ühenduse siseveeteedel.
- (4) Soovitatav on tagada suurem ühtlustatuse tase nende tingimuste osas, mille alusel liikmesriigid väljastavad täiendavaid ühenduse sõidukõlblikkuse tunnistusi tegutsemiseks 1. ja 2. tsooni veeteedel (suudmealad) ning samuti 4. tsooni veeteedel.
- (5) Reisijateveo ohutuse huvides on soovitatav direktiivi 82/714/EMÜ reguleerimisala laiendada rohkem kui 12 reisijale mõeldud reisilaevadele, lähtudes Reini laevakontrolli määrusest.
- (6) Ohutuse huvides peaksid nõuded olema väga suures ulatuses ühtlustatud ning see ei tohi ühenduse mis tahes siseveeteel ohutusnõuded väheneda.

⁽¹⁾ EÜT C 157, 25.5.1998, lk 17.

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi 16. septembri 1999. aasta seisukoht (EÜT C 54, 25.2.2000, lk 79), nõukogu 23. veebruari 2006. aasta ühine seisukoht (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata) ja Euroopa Parlamendi 5. juuli 2006. aasta seisukoht.

⁽³⁾ EÜT L 301, 28.10.1982, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud 2003. aasta ühinemisaktiga.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- (7) Asjakohane on näha ette üleminekukord kasutuselolevatele laevadele, millel ei ole käesoleva direktiiviga kehtestatud läbivaadatud tehniliste nõuete alusel läbitava esimese tehnilise ülevaatuse ajal veel ühenduse sõidukõlblikkuse tunnistust.
- (8) Teatavas ulatuses ning vastavalt asjaomase laeva kategooriale on asjakohane määrata kindlaks ühenduse sõidukõlblikkuse tunnistuste kehtivusaeg igal konkreetsel juhul.
- (9) Käesoleva direktiivi rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused ⁽¹⁾.
- (10) Laevade osas, mida käesolev direktiiv ei hõlma, peavad jõusse jääma nõukogu 20. jaanuari 1976. aasta direktiivis 76/135/EMÜ (siseveelaevade sõidukõlblikkuse tunnistuste vastastikuse tunnustamise kohta) ⁽²⁾ sätestatud meetmed.
- (11) **Võttes arvesse asjaolu, et mõned laevad jäävad nii Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. juuni 1994. aasta direktiivi 94/25/EÜ (väikelaevu käsitlevate liikmesriikide õigus- ja haldusnormide ühtlustamise kohta) ⁽³⁾ kui ka käesoleva direktiivi reguleerimisalasse, tuleks juhul, kui nimetatud kahe direktiivi sätetes on vastuolusid või ebahühtlust, viia esimesel võimalusel nende lisad asjakohaste komiteemenetluste korras vastavusse.**
- (12) Kooskõlas paremat õigusloomet käsitleva institutsioonidevahelise kokkuleppe ⁽⁴⁾ punktiga 34 julgustatakse liikmesriike koostama enda jaoks ja ühenduse huvides tabelid, kus on võimaluste piires näidatud käesoleva direktiivi ja selle ülevõtmise meetmete vastavus, ning tegema need üldsusele kättesaadavaks.
- (13) Direktiiv 82/714/EMÜ tuleks kehtetuks tunnistada,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Veeteede liigitus

1. Käesoleva direktiivi tähenduses liigitatakse ühenduse siseveeteed järgmiselt:
- a) 1., 2., 3. ja 4. tsoon:
- i) 1. ja 2. tsoon: I lisa 1. peatükis loetletud veeteed;
- ii) 3. tsoon: I lisa 2. peatükis loetletud veeteed;
- iii) 4. tsoon: I lisa 3. peatükis loetletud veeteed;
- b) R-tsoon: need punktis a nimetatud veeteed, millele tuleb tunnistused välja anda vastavalt Reini laevaliikluse muudetud konventsiooni artiklile 22, nagu see artikkel on sõnastatud käesoleva direktiivi jõustumisel.

⁽¹⁾ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.⁽²⁾ EÜT L 21, 29.1.1976, lk 10. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 78/1016/EMÜ (EÜT L 349, 13.12.1978, lk 31).⁽³⁾ EÜT L 164, 30.6.1994, lk 15. Direktiivi on viimati muudetud määrusega (EÜ) nr 1882/2003 (ELT L 284, 31.10.2003, lk 1).⁽⁴⁾ ELT C 321, 31.12.2003, lk 1.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

2. Iga liikmesriik võib pärast komisjoniga konsulteerimist muuta oma veeteede liigituse I lisa loetletud tsoonideks. Komisjoni teavitatakse sellistest muudatustest vähemalt kuus kuud enne nende jõustumist ning komisjon teavitab nendest teisi liikmesriike.

*Artikkel 2***Reguleerimisala**

1. Käesolevat direktiivi kohaldatakse kooskõlas II lisa artikliga 1.01 järgmiste veesõidukite suhtes:
 - a) laevad, mille pikkus (L) on vähemalt 20 meetrit,
 - b) laevad, mille pikkuse (L), laiuse (B) ja süvise (T) maht on vähemalt 100 m³.
2. Käesolevat direktiivi kohaldatakse kooskõlas II lisa artikliga 1.01 ka kõigi järgmiste veesõidukite suhtes:
 - a) lõikes 1 osutatud veesõidukite vedamiseks või tõukamiseks või ujumehhanismide vedamiseks või tõukamiseks mõeldud vedur- ja tõukurpuksiiridele või selliste veesõidukite või ujumehhanismide pardas pukseerimiseks mõeldud vedur- ja tõukurpuksiiridele,
 - b) reisilaevadele, mis võivad lisaks laevaperele vedada rohkem kui 12 reisijat,
 - c) ujumehhanismid.
3. Käesoleva direktiivi reguleerimisalast on välja jäetud järgmised veesõidukid:
 - a) parvlaevad,
 - b) sõjalaevad,
 - c) merelaevad, sealhulgas mere vedur- ja tõukurpuksiirid, mis
 - i) tegutsevad või omavad kodusadamat loodetealal;
 - ii) tegutsevad ajutiselt siseveeteedel, tingimusel et neil on:
 - tunnistus, mis tõendab vastavust 1974. aasta rahvusvahelisele konventsioonile inimeste ohutusest merel (SOLAS) või võrdväärne tunnistus, või tunnistus, mis tõendab vastavust 1966. aasta rahvusvahelisele laadungimärgi konventsioonile, või võrdväärne tunnistus ja rahvusvaheline naftareostuse vältimise (IOPP) tunnistus, mis tõendab vastavust 1973. aasta rahvusvahelisele konventsioonile merereostuse vältimiseks laevadelt (MARPOL); või
 - kõigi esimeses taandes nimetatud konventsioonide reguleerimisalast välja jäävate reisilaevade puhul vastavalt nõukogu 17. märtsi 1998. aasta direktiivile 98/18/EÜ reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta ⁽¹⁾ välja antud tunnistus reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta; või
 - kõigi esimeses taandes nimetatud konventsioonide reguleerimisalast välja jäävate lõbusõidulaevade puhul lipuriigi tunnistus.

*Artikkel 3***Tunnistuse omamise kohustus**

1. Artiklis 1 osutatud ühenduse siseveeteedel tegutsevatel veesõidukitel peab olema:
 - a) kui need tegutsevad R-tsooni veeteel:
 - kas Reini laevaliikluse muudetud konventsiooni artikli 22 kohaselt välja antud tunnistust;

⁽¹⁾ EÜT L 144, 15.5.1998, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud komisjoni direktiiviga 2003/75/EÜ (ELT L 190, 30.7.2003, lk 6).

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- või ühenduse sõidukõlblikkuse tunnistus, mis on välja antud või mida on uuendatud pärast ... (*) ning mis, ilma et see piiraks II lisa 24. peatükis sisalduvate üleminekusätete kohaldamist, tõendab veesõiduki täielikku vastavust II lisa sätestatud tehnilistele nõuetele, mis kooskõlas kohaldatavate eeskirjade ja menetlustega peavad olema võrdväärsed eespool nimetatud konventsiooni rakendamisel sätestatud tehniliste nõuetega;
 - b) kui need tegutsevad muudel veeteedel, ühenduse sõidukõlblikkuse tunnistus, sealhulgas peavad nad vajaduse korral täitma artiklis 5 osutatud nõuded.
2. Ühenduse sõidukõlblikkuse tunnistus koostatakse V lisa I osas esitatud näidise alusel ja antakse välja vastavalt käesolevale direktiivile.

Artikkel 4

Täiendavad ühenduse sõidukõlblikkuse tunnistused

1. Kõik veesõidukid, millel on Reini laevaliikluse muudetud konventsiooni artikli 22 kohaselt välja antud kehtiv tunnistus, võivad vastavalt käesoleva direktiivi artikli 5 lõikele 5 tegutseda ühenduse veeteedel, omades vaid seda tunnistust.
2. Kõigile veesõidukitele, millel on lõikes 1 osutatud tunnistus, antakse aga lisaks — täiendav ühenduse sõidukõlblikkuse tunnistus:
 - a) kui need tegutsevad 3. ja 4. tsooni veeteedel ja soovivad kasutada nende veeteede suhtes kohaldatavaid vähendatud tehnilisi nõudeid;
 - b) kui need tegutsevad 1. ja 2. tsooni veeteedel või reisilaevade puhul 3. tsooni veeteedel, mis ei ole ühenduses teise liikmesriigi laevatatavate siseveeteedega, juhul kui asjaomane liikmesriik on vastu võtnud täiendavad tehnilised nõuded vastavalt artikli 5 lõigetele 1, 2 ja 3.
3. Täiendav ühenduse sõidukõlblikkuse tunnistus koostatakse V lisa II osas esitatud näidise alusel ja selle annab välja lõikes 1 osutatud tunnistuse väljaandmiseks pädev asutus asjaomaste veeteede osas pädevate asutuste sätestatud tingimustel.

Artikkel 5

Täiendavad või vähendatud tehnilised nõuded teatavatele tsoonidele

1. Iga liikmesriik võib pärast konsulteerimist komisjoniga ning vajaduse korral Reini laevaliikluse muudetud konventsiooni nõuete alusel kehtestada oma territooriumi 1. ja 2. tsoonis tegutsevatele veesõidukitele lisaks II lisas sätestatud tehnilistele nõuetele täiendavaid nõudmisi.
2. Iga liikmesriik võib oma territooriumil 3. tsooni veeteedel, mis ei ole ühenduses teise liikmesriigi laevatatavate siseveeteedega, tegutsevate reisilaevade osas säilitada lisaks II lisas sätestatud nõuetele kehtivad täiendavad tehnilised nõuded. Nimetatud tehniliste nõuete muutmiseks on vajalik komisjoni eelnev nõusolek.
3. Täiendavaid nõudeid võib esitada vaid III lisas loetletule. Komisjoni teavitatakse nimetatud täiendavatest nõuetest vähemalt kuus kuud enne nende jõustumist ning komisjon teavitab nendest teisi liikmesriike.
4. Vastavus nendele lisanõuetele märgitakse artiklis 3 osutatud ühenduse sõidukõlblikkuse tunnistusele või, kui kohaldatakse artikli 4 lõiget 2, täiendavale ühenduse sõidukõlblikkuse tunnistusele. Nimetatud vastavuse tõendit tunnustatakse ühenduse veeteedel vastavas tsoonis.

(*) Kahe aasta möödumist käesoleva direktiivi jõustumise kuupäevast.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

5. a) Kui II lisa peatükis 24a ette nähtud üleminekusätete kohaldamise tulemuseks oleks liikmesriigi olemasolevate ohutusnõuete vähenemine, võib liikmesriik nimetatud üleminekusätete kohaldamisest loobuda sisevee-reisilaevade puhul, mis tegutsevad siseveeteedel, mis ei ole ühenduses teiste liikmesriikide laevatatavate siseveeteedega. Nimetatud asjaoludel võib liikmesriik nõuda, et sellised laevad, mis tegutsevad tema mitte ühenduses olevatel siseveeteedel, vastaksid täielikult II lisas sätestatud tehnilistele nõuetele alates ... (*).
- b) Punktis a viidatud sätet rakendav liikmesriik teavitab komisjoni oma otsusest ning edastab komisjonile asjaomaste siseveeteedel tegutsevatele reisilaevadele esitatavate liikmesriigi standardite üksikasjad. Komisjon teavitab liikmesriike.
- c) Vastavus nõuetele, mille liikmesriik on kehtestanud tegutsemiseks oma mitte ühenduses olevatel siseveeteedel, märgitakse artiklis 3 osutatud ühenduse sõidukõlblikkuse tunnistusele või, kui kohaldatakse artikli 4 lõiget 2, täiendavale ühenduse sõidukõlblikkuse tunnistusele.
6. Veesõidukitele, mis tegutsevad ainult 4. tsooni veeteedel, võib esitada kõigi nimetatud tsooni veeteede suhtes II lisa peatükis 19b määratletud vähendatud nõudeid. Vastavus kõnealustele vähendatud nõuetele märgitakse artiklis 3 osutatud ühenduse sõidukõlblikkuse tunnistusele.
7. Iga liikmesriik võib pärast komisjoniga konsulteerimist lubada II lisas sätestatud tehniliste nõuete vähendamist veesõidukite puhul, mis tegutsevad ainult 3. ja 4. tsooni veeteedel selle liikmesriigi territooriumil.

Nõudeid võib vähendada vaid IV lisas loetletu suhtes. Kui veesõiduki tehnilised omadused vastavad vähendatud tehnilistele nõuetele, märgitakse see ühenduse sõidukõlblikkuse tunnistusele või, kui kohaldatakse artikli 4 lõiget 2, täiendavale ühenduse sõidukõlblikkuse tunnistusele.

Komisjoni teavitatakse II lisas sätestatud tehniliste nõuete vähendamisest vähemalt kuus kuud enne nende jõustumist ning komisjon teavitab sellest liikmesriike.

Artikkel 6**Ohtlikud kaubad**

Mis tahes veesõiduk, millel on ohtlike ainete Reinil vedamise määruse (edaspidi „ADNR”) alusel välja antud tunnistus, võib vedada ohtlikke aineid nimetatud tunnistuses sätestatud tingimustel kõikjal ühenduse territooriumil.

Mis tahes liikmesriik võib nõuda, et veesõidukitele, millel ei ole ADNR-tunnistust, antakse luba vedada ohtlikke aineid tema territooriumil ainult siis, kui veesõidukid vastavad täiendavatele nõuetele, mis on kehtestatud lisaks käesolevas direktiivis sätestatud nõuetele. Sellistest nõuetest teavitatakse komisjoni, kes teavitab nendest liikmesriike.

Artikkel 7**Erandid**

1. Liikmesriigid võivad lubada erandeid käesoleva direktiivi täielikust või osalisest kohaldamisest:
- a) laevadele, vedur- ja tõukurpuksiiridele ja ujumehhanismidele, mis tegutsevad sellistel laevatatavatel veeteedel, mis ei ole siseveeteede kaudu ühenduses teiste liikmesriikide veeteedega;
- b) ainult riigisisestel veeteedel tegutsevatele kuni 350 tonnise dedveitiga veesõidukitele, mille kiil pandi maha enne 1. jaanuari 1950 ning mis ei ole mõeldud kaubaveoks ja mille veeväljasurve on väiksem kui 100 m³.

(*) Kahe aasta möödumist käesoleva direktiivi jõustumise kuupäevast.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

2. Liikmesriigid võivad oma riigisisestel veeteedel tegutsemise osas teha erandeid käesoleva direktiivi ühe või mitme sätte rakendamisest geograafiliselt piiratud aladel või sadamapiirkondades tehtavate reiside puhul. Need erandid ja reisirid või piirkond, mille suhtes need kehtivad, märgitakse laeva tunnistusele.
3. Lõigete 1 ja 2 kohaselt lubatud eranditest teavitatakse komisjoni, kes teavitab nendest teisi liikmesriike.
4. Mis tahes liikmesriik, kelle veeteedel ei tegutse lõigete 1 ja 2 kohaselt lubatud erandite tulemusel veesõidukid, mille suhtes kohaldatakse käesolevat direktiivi, ei pea järgima artikleid 9, 10 ja 12.

Artikkel 8

Ühenduse sõidukõlblikkuse tunnistuste väljastamine

1. Veesõidukitele, mille kiil on maha pandud alates ... (*), antakse ühenduse sõidukõlblikkuse tunnistus, kui enne veesõiduki kasutuselevõtmist on läbi viidud tehniline ülevaatus, et kontrollida veesõiduki vastavust II lisas sätestatud tehnilistele nõuetele.
2. Veesõidukitele, mis ei kuulunud direktiivi 82/714/EMÜ reguleerimisalasse, kuid mille suhtes kohaldatakse käesoleva direktiivi artikli 2 lõikeid 1 ja 2, antakse ühenduse sõidukõlblikkuse tunnistus pärast tehnilist ülevaatus, mis viiakse läbi veesõiduki praeguse tunnistuse kehtivusaaja lõppemisel, kuid igal juhul hiljemalt ... (**), et kontrollida veesõiduki vastavust II lisas kehtestatud tehnilistele nõuetele. Liikmesriikides, kus veesõiduki olemasoleva riigisisese tunnistuse kehtivusaeg on vähem kui viis aastat, võib nimetatud tunnistusi väljastada kuni viie aasta jooksul pärast ... (*).

Kui II lisas kehtestatud tehnilisi nõudeid ei täideta, märgitakse see ühenduse sõidukõlblikkuse tunnistusele. Tingimusel, et pädevad asutused ei loe nimetatud puudujääke endast ilmset ohtu kujutavateks, võib eelmises lõigus nimetatud veesõiduk tegutsemist jätkata kuni nõuetele mittevastavaks tunnistatud veesõiduki asjaomased komponendid või alad asendatakse või neid muudetakse; seejärel peavad nimetatud komponendid või alad II lisa nõuetele vastama.

3. Käesoleva artikli tähenduses loetakse ilmseks ohuks eelkõige olukorda, mis mõjutab nõudeid laeva ehitusliku konstruktsiooni tugevusele; veesõiduki navigeerimis- või manööverdamisvõimele või II lisa kohaselt eriomadustele. II lisa kohaselt lubatud erandeid ei loeta endast ilmset ohtu kujutavateks puudujääkideks.

Olemasolevate osade asendamist identsete osadega või tehnoloogiliselt ja konstruktsiooniliselt võrdväärsete osadega korralise paranduse ja hoolduse käigus ei loeta käesoleva artikli tähenduses asendamiseks.

4. Kui see on asjakohane, kontrollitakse veesõiduki vastavust artikli 5 lõigetes 1, 2 ja 3 osutatud täiendavatele nõuetele käesoleva artikli lõigetes 1 ja 2 sätestatud tehnilise ülevaatus käigus või tehnilise ülevaatus käigus, mis viiakse läbi laevaomaniku taotlusel.

Artikkel 9

Pädevad asutused

1. Ühenduse sõidukõlblikkuse tunnistusi võivad välja anda mis tahes liikmesriigi pädevad asutused.

(*) Kahe aastat möödumisest käesoleva direktiivi jõustumise kuupäevast.

(**) 12 aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumise kuupäeva.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

2. Iga liikmesriik koostab nende asutuste loendi, kes on pädevad ühenduse sõidukõlblikkuse tunnistusi välja andma, ning edastab selle komisjonile. Komisjon teavitab teisi liikmesriike.

*Artikkel 10***Tehniliste ülevaatuste läbiviimine**

1. Artiklis 8 osutatud tehnilise ülevaatuse viivad läbi pädevad asutused, kes võivad täielikult või osaliselt loobuda veesõiduki tehnilisest ülevaatest, kui tunnustatud klassifikatsiooniühingu poolt II lisa artikli 1.01 kohaselt välja antud kehtivast kinnitusest nähtub, et laev vastab täielikult või osaliselt II lisas sätestatud tehnilistele nõuetele. Tunnustatakse ainult VII lisa I osas loetletud tingimustele vastavaid klassifikatsiooniühinguid.
2. Iga liikmesriik koostab nende asutuste loendi, kes on pädevad tehnilist ülevaatus läbi viima, ning edastab selle komisjonile. Komisjon teavitab teisi liikmesriike.

*Artikkel 11***Ühenduse sõidukõlblikkuse tunnistuste kehtivus**

1. Ühenduse sõidukõlblikkuse tunnistuse kehtivusaja määrab igal konkreetsel juhul kindlaks asutus, kes on vastavalt II lisale pädev neid tunnistusi välja andma.
2. Iga liikmesriik võib artiklites 12 ja 16 ning II lisas määratletud juhtudel välja anda ajutisi ühenduse sõidukõlblikkuse tunnistusi. Ajutised ühenduse sõidukõlblikkuse tunnistused koostatakse vastavalt V lisa III osas esitatud näidisele.

*Artikkel 12***Ühenduse sõidukõlblikkuse tunnistuste asendamine**

Iga liikmesriik sätestab tingimused, mille alusel saab kaotatud või rikutud kehtiva ühenduse sõidukõlblikkuse tunnistuse asendada.

*Artikkel 13***Ühenduse sõidukõlblikkuse tunnistuste uuendamine**

1. Kehtivusaja lõppemisel uuendatakse ühenduse sõidukõlblikkuse tunnistusi vastavalt artiklis 8 sätestatud tingimustele.
2. Enne ... (*) välja antud ühenduse sõidukõlblikkuse tunnistuste uuendamisel kohaldatakse II lisas sisalduvaid üleminekusätteid.
3. Pärast ... (*) välja antud ühenduse sõidukõlblikkuse tunnistuste uuendamisel kohaldatakse II lisas sisalduvaid üleminekusätteid, mis on jõustunud pärast selliste tunnistuste väljaandmist.

(*) Kahe aastat möödumisest käesoleva direktiivi jõustumise kuupäevast.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel 14

Ühenduse sõidukõlblikkuse tunnistuste kehtivuse pikendamine

Asutus, mis ühenduse sõidukõlblikkuse tunnistuse välja andis või seda uuendas, võib selle kehtivust erandjuhtudel pikendada II lisa kohase tehnilise ülevaatuseta. Pikendamine märgitakse nimetatud tunnistusele.

Artikkel 15

Uute ühenduse sõidukõlblikkuse tunnistuste väljaandmine

Suuremate ümberehituste või kapitaalremondi korral, mis mõjutavad veesõiduki ehitusliku konstruktsiooni tugevust, veesõiduki navigeerimis- või manööverdamisvõimet või II lisa kohaseid eriomadusi, läbib laev enne järgmist sõitu uuesti artiklis 8 sätestatud tehnilise ülevaatus. Pärast kõnealust ülevaatuset antakse välja uus ühenduse sõidukõlblikkuse tunnistus, millele on märgitud veesõiduki tehnilised omadused, või tehakse vastavad parandused olemasolevale tunnistusele. Kui kõnealune tunnistus antakse välja teises liikmesriigis kui selles, kus esialgne tunnistus välja anti või seda uuendati, teavitatakse sellest ühe kuu jooksul tunnistuse välja andnud või seda uuendanud pädevat asutust.

Artikkel 16

Väljaandmisest või uuendamisest keeldumine ning ühenduse sõidukõlblikkuse tunnistuste tühistamine

Kõik ühenduse sõidukõlblikkuse tunnistuse väljaandmisest või uuendamisest keeldumise otsused peavad sisaldama põhjendust. Asjaomast isikut teavitatakse põhjendustest ning asjaomases liikmesriigis kehtivast kaebemenetlusest ning selle tähtaegadest.

Ühenduse sõidukõlblikkuse tunnistuse välja andnud või uuendanud pädev asutus võib tühistada mis tahes kehtiva tunnistuse, kui veesõiduk ei vasta enam antud tunnistuses märgitud tehnilistele nõuetele.

Artikkel 17

Täiendav ülevaatus

Liikmesriigi pädevad asutused võivad kooskõlas VIII lisaga igal ajal kontrollida, kas veesõidukil on käesoleva direktiivi tingimuste alusel kehtiv tunnistus ning kas see täidab nimetatud tunnistusele märgitud nõudeid või kujutab endast ilmset ohtu selle pardal olevatele inimestele, keskkonnale või navigatsioonile. Pädevad asutused võtavad vajalikud meetmed kooskõlas VIII lisaga.

Artikkel 18

Kolmandate riikide veesõidukite sõidukõlblikkuse tunnistuste tunnustamine

Kuni sõidukõlblikkuse tunnistuste vastastikuse tunnustamise lepingute sõlmimiseni ühenduse ja kolmandate riikide vahel võivad liikmesriigi pädevad asutused vastava liikmesriigi veeteedel tegutsemise osas tunnustada kolmandate riikide veesõidukite sõidukõlblikkuse tunnistusi.

Kolmandate riikide veesõidukitele väljastatakse ühenduse sõidukõlblikkuse tunnistused kooskõlas artikli 8 lõikega 1.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel 19

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab nõukogu 16. detsembri 1991. aasta direktiivi 91/672/EMÜ (siseveeteedel kauba- ja reisijateveo siseriiklike laevajuhtumistuste vastastikuse tunnustamise kohta) ⁽¹⁾ artikli 7 alusel loodud komitee (edaspidi nimetatud „komitee“).
2. Kui viidatakse käesolevale lõikele, kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 3 ja 7, arvestades artikli 8 sätteid.

Artikkel 20

Lisade kohandamine ja soovitusel ajutiste tunnustuste kohta

1. Komisjon võtab artikli 19 lõikes 2 viidatud korras vastu mis tahes muudatused, mis on vajalikud käesoleva direktiivi lisade kohandamiseks, et võtta arvesse tehnoloogia arengut või asjaomases valdkonnas rahvusvaheliste organisatsioonide (eelkõige Reini laevaliikluse keskkomisjoni — CCNR) tööst tulenevaid arenguid selle tagamiseks, et artikli 3 lõike 1 punktis a osutatud kaks tunnustust antaks välja võrdväärse ohutustaseme tagavate tehniliste nõuete alusel, või artiklis 5 osutatud juhtude arvesse võtmiseks.

Nimetatud muudatused tuleb teha kiiresti garanteerimaks, et Reinil tegutsemiseks nõutava tunnustatud ühenduse sõidukõlblikkuse tunnustuse väljastamiseks vajalikud tehnilised tingimused tagavad tunnustuse väljastamiseks vajalike, Reini laevaliikluse muudetud konventsiooni artiklis 22 osutatud tingimustega võrdväärse ohutustaseme.

2. Komisjon võtab vastu otsuse komitee soovitude osas ajutiste ühenduse sõidukõlblikkuse tunnustuste väljaandmise kohta kooskõlas II lisa artikliga 2.19.

Artikkel 21

Direktiivi 76/135/EMÜ jätkuv kohaldatavus

Käesoleva direktiivi artikli 2 lõigete 1 ja 2 reguleerimisalast välja jäävate, kuid direktiivi 76/135/EMÜ artikli 1a reguleerimisalasse kuuluvate veesõidukite suhtes kohaldatakse kõnealuse direktiivi sätteid.

Artikkel 22

Täiendavad või vähendatud riiklikud nõuded

Liikmesriigis enne ... (*) kehtivad täiendavad nõuded selle liikmesriigi territooriumil 1. ja 2. tsooni veeteedel tegutsevatele veesõidukitele või vähendatud tehnilised nõuded, mis kehtisid enne nimetatud kuupäeva liikmesriigi territooriumil 3. ja 4. tsooni veeteedel tegutsevate veesõidukite suhtes, jäävad kehtima kuni jõustuvad artikli 5 lõike 1 kohased täiendavad tehnilised nõuded või II lisa sätestatud tehniliste nõuete artikli 5 lõike 7 kohased vähendamised, kuid ainult kuni ... (**).

⁽¹⁾ EÜT L 373, 31.12.1991, lk 29. Direktiivi on viimati muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 1882/2003 (ELT L 284, 31.10.2003, lk 1).

(*) Kahe aasta möödumist käesoleva direktiivi jõustumise kuupäevast.

(**) 30 kuud pärast käesoleva direktiivi jõustumise kuupäeva.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel 23

Ülevõtmine

1. Liikmesriigid, millel on artikli 1 lõikes 1 osutatud siseveeteid, jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid alates ... (*). Nad teatavad sellest viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid kõnealused meetmed vastu võtavad, lisavad nad nendesse või nende ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile viivitamata oma käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas vastuvõetud õigusnormide teksti. Komisjon teavitab sellest teisi liikmesriike.

Artikkel 24

Karistused

Liikmesriigid sätestavad karistuste süsteemi, mida rakendatakse tema käesoleva direktiivi kohaselt vastuvõetud õigusnormide rikkumise korral, ning võtavad kõik nende karistuste kohaldamise tagamiseks vajalikud meetmed. Sätestatavad karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.

Artikkel 25

Direktiivi 82/714/EMÜ kehtetuks tunnistamine

Direktiiv 82/714/EMÜ tunnistatakse kehtetuks alates ... (*).

Artikkel 26

Jõustumine

Käesolev direktiiv jõustub selle *Euroopa Liidu Teatajas* avaldamise päeval.

Artikkel 27

Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele, kellel on artikli 1 lõikes 1 osutatud siseveeteid.

...., ...

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja

(*) Kahe aasta möödumist käesoleva direktiivi jõustumise kuupäevast.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

I LISA

GEOGRAAFILISELT 1., 2., 3. JA 4. TSOONI JAOTATUD ÜHENDUSE
SISEVEETEDE LOETELU

1. PEATÜKK

1. Tsoon

Saksamaa Liitvabariik

Ems: endist Greetsieli tuletorni ja Eemshaveni sadama sissepääsu läänepoolset muuli ühendavast joonest avamere suunas kuni põhjalaiuseni 53°30' ja idapikkuseni 6°45', s.t veidi avamere pool kuivlastilaevade lihterdamise piirkonnast Alte Emsil (*).

(*) Laevade puhul, mille kodusadam on mujal, tuleb arvesse võtta 8. aprilli 1960. aasta Ems-Dollarti koostöölepingu artiklit 32 (BGBl. 1963 II, lk 602).

Poola Vabariik

Rugeni saarel olevat Nord Perdi ja Niechorze tuletorni ühendavast joonest lõuna poole jääv Pomorska lahe osa.

Heli tuletorni ja Baltiiski sadama sissepääsupoid ühendavast joonest lõuna poole jääv Gdański lahe osa.

Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriik

ŠOTIMAA

Blue Mulli väin: Gutcheri ja Belmonti vahel.

Yelli väin: Tofts Voe ja Ulsta vahel.

Sullom Voe: Seespool joont, mis ühendab Glussi saare kirdetippu ja Calback Nessi põhjatippu.

Dales Voe: Talvel: seespool joont, mis ühendab Kebister Nessi põhjatippu Breiwicki rannikuga selle lõikumisel meridiaaniga läänepikkusel 1°10,8'.

Dales Voe: Suvel: nagu Lerwick.

Lerwick: Talvel: piirkonnas, mis piirneb põhjas Scottle Holmi ja Bressayl oleva Scarfi Taingi vahelise joonega ning lõunas Twageos Pointi tuletorni ja Bressayl oleva Whalpa Taingi vahelise joonega.

Lerwick: Suvel: piirkonnas, mis piirneb põhjas Brim Nessi ja Inner Score'i kirdenurga vahelise joonega ning lõunas Ness of Soundi lõunatipu ja Kirkabisternessi vahelise joonega.

Kirkwall: Kirkwalli ja Rousay vahel, kuid mitte ida pool Point of Graandi (Egilsay) ja Galt Nessi (Shapinsay) vahelisest joonest või Head of Worki (Mainland) Helliari Holmi tuletorni kaudu Shapinsay rannaga ühendavast joonest; mitte loode pool Eynhallow' saare kagutipust, mitte avamere pool joonest, mis ühendab Rousay ranna punkti, mille koordinaadid on 59°10,5' põhjalaiust ja 2°57,1' läänepikkust, Egilsay ranna punktiga, mille koordinaadid on 59°10,0' põhjalaiust ja 2°56,4' läänepikkust.

Stromness: Kuni Scapani, aga mitte väljaspool Scapa Flow'd.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Scapa Flow:	Piirkonnas, mis piirneb joontega, mis ühendavad Hoy saarel olevat Point of Clettsi Thomson's Hilli triangulatsioonipunktiga Fara saarel ja sealt edasi Gibraltari muuliga Flotta saarel; Flotta saare St Vincenti muuli Flotta lahe läänepoolseima punktiga; Flotta lahe idapoolseimat punkti Needle Pointiga Lõuna-Ronaldsay saarel ja Ness on Mainlandi Point of Oxani tuletorniga Graemsay saarel ja sealt edasi Bu Pointiga Hoy saarel ning 2. tsooni vetest avamere pool.
Balnakieli laht:	Eilean Dubhi ja A'Chleiti vahel.
Cromarty Firth:	Seespool joont, mis ühendab Põhja-Sutorit Nairni lainemurdjaga ning 2. tsooni vetest avamere pool.
Inverness:	Seespool joont, mis ühendab Põhja-Sutorit Nairni lainemurdjaga ning 2. tsooni vetest avamere pool.
Tay jõgi — Dundee:	Seespool joont, mis ühendab Broughty lossi ja Tayporti ning 2. tsooni vetest avamere pool.
Firth of Forth ja Forthi jõgi:	Seespool joont, mis ühendab Kirkcaldyt ja Portobello jõge ning 2. tsooni vetest avamere pool.
Solway Firth:	Seespool joont, mis ühendab Southernness Pointi ja Sillothi.
Loch Ryan:	Seespool joont, mis ühendab Finnart's Pointi ja Milleur Pointi ning 2 tsooni vetest avamere pool.
Clyde:	Välispiir: joon, mis ühendab Skipnessi Garroch Headist üks miil lõuna pool oleva punktiga ja sealt edasi Farland Headiga. Sisepiir talvel: joon, mis ühendab Clochi tuletorni Dunooni muuliga. Sisepiir suvel: joon, mis ühendab Isle of Bute'l olevat Bogany Pointi ja Skelmorlie lossi, ning joon Ardlamont Pointist Ettricki lahe lõunapoolseima punktini Kyles of Bute's. Märkus: eespool nimetatud suvist sisepiiri laiendatakse ajavahemikus 5. juunist 5. septembrini (mõlemad kuupäevad kaasa arvatud) jooneni, mis ühendab Ayrshire'i rannikust kahe miili kaugusel Skelmorlie lossi juures olevat punkti Tumont Endiga Cumbraes ning jooneni, mis ühendab Portachur Pointi Cumbraes Inner Brigurd Pointiga Ayrshire's.
Oban:	Piirkonnas, mis piirneb põhjas Dunollie Pointi tuletorni Ard na Chruidhiga ühendava joonega ning lõunas Rudha Seanachi ja Ard na Cuile'i ühendava joonega.
Kyle of Lochalsh:	Läbi Loch Alshi kuni Loch Duichi otsani.
Loch Gairloch:	Talvel: puudub. Suvel: lõuna pool joont, mis kulgeb Rubha na Moinest itta kuni Eilan Horrisdale'ini ja sealt edasi kuni Rubha nan Eanntagini.
PÕHJA-IIRI	
Belfast Lough:	Talvel: puudub. Suvel: seespool joont, mis ühendab Carrickfergusi ja Bangorit ning 2. tsooni vetest avamere pool.
Loch Neagh:	Kaugemal kui kaks miili rannast.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

INGLISMAA IDARANNIK

Humberi jõgi:

Talvel:

seespool joont, mis ühendab New Hollandit ja Paulli.

Suvel:

seespool joont, mis ühendab Cleethorpesi muuli ja Patringtoni kirikut ning 2. tsooni vetest avamere pool.

WALES JA INGLISMAA LÄÄNERANNIK

Severni jõgi:

Talvel:

seespool joont, mis ühendab Blacknore Pointi ja Porstkewettis asuvat Caldicot Pilli.

Suvel:

seespool joont, mis ühendab Barry doki muuli Steepholmiga ja sealt edasi Brean Downiga ning 2. tsooni vetest avamere pool.

Wye jõgi:

Talvel:

seespool joont, mis ühendab Blacknore Pointi ja Porstkewettis asuvat Caldicot Pilli.

Suvel:

seespool joont, mis ühendab Barry doki muuli Steepholmiga ja sealt edasi Brean Downiga ning 2. tsooni vetest avamere pool.

Newport:

Talvel:

puudub.

Suvel:

seespool joont, mis ühendab Barry doki muuli Steepholmiga ja sealt edasi Brean Downiga ning 2. tsooni vetest avamere pool.

Cardiff:

Talvel:

puudub.

Suvel:

seespool joont, mis ühendab Barry doki muuli Steepholmiga ja sealt edasi Brean Downiga ning 2. tsooni vetest avamere pool.

Barry:

Talvel:

puudub.

Suvel:

seespool joont, mis ühendab Barry doki muuli Steepholmiga ja sealt edasi Brean Downiga ning 2. tsooni vetest avamere pool.

Swansea:

Seespool joont, mis ühendab lainemurdjate merepoolseid otsi.

Menai väin:

Menai väinas, piiratuna joontega, mis ühendavad Llanddwyni saare tuletorni Dinas Dinlleuga ning Puffini saare lõunatippu Trwyn DuPointiga ja Llanfair-fechani raudteejaamaga ning 2. tsooni vetest avamere pool.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Dee jõgi:	Talvel: seespool joont, mis ühendab Hilbre Pointi ja Point of Airi. Suvel: seespool joont, mis ühendab Formby Pointi ja Point of Airi ning 2. tsooni vetest avamere pool.
Mersey jõgi:	Talvel: puudub. Suvel: seespool joont, mis ühendab Formby Pointi ja Point of Airi ning 2. tsooni vetest avamere pool.
Preston ja Southport:	Seespool joont, mis ühendab seespool leetseljakuid Southporti ja Blackpooli ning 2. tsooni vetest avamere pool.
Fleetwood:	Talvel: puudub. Suvel: seespool joont, mis ühendab Rossal Pointi ja Humphrey Headi ning 2. tsooni vetest avamere pool.
Lune jõgi:	Talvel: puudub. Suvel: seespool joont, mis ühendab Rossal Pointi ja Humphrey Headi ning 2. tsooni vetest avamere pool.
Heysham:	Talvel: puudub. Suvel: seespool joont, mis ühendab Rossal Pointi ja Humphrey Headi.
Morecambe:	Talvel: puudub. Suvel: seespool joont, mis ühendab Rossal Pointi ja Humphrey Headi.
Workington:	Seespool joont, mis ühendab Southernness Pointi ja Sillothit ning 2. tsooni vetest avamere pool.
LÕUNA-INGLISMAA	
Colne-Colchesteri jõgi:	Talvel: seespool joont, mis ühendab Colne Pointi ja Whitstable'it. Suvel: seespool joont, mis ühendab Clactoni muuli ja Reculversit.
Blackwateri jõgi:	Talvel: seespool joont, mis ühendab Colne Pointi ja Whitstable'it. Suvel: seespool joont, mis ühendab Clactoni muuli ja Reculversit ning 2. tsooni vetest avamere pool.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Crouchi jõgi ja Roachi jõgi:	Talvel: seespool joont, mis ühendab Colne Pointi ja Whitstable'it. Suvel: seespool joont, mis ühendab Clactoni muuli ja Reculversit ning 2. tsooni vetest avamere pool.
Thames ja selle lisajõed:	Talvel: seespool joont, mis ühendab Colne Pointi ja Whitstable'it. Suvel: seespool joont, mis ühendab Clactoni muuli ja Reculversit ning 2. tsooni vetest avamere pool.
Medway jõgi ja Swale:	Talvel: seespool joont, mis ühendab Colne Pointi ja Whitstable'it. Suvel: seespool joont, mis ühendab Clactoni muuli ja Reculversit ning 2. tsooni vetest avamere pool.
Chichester:	Piirkonnas, mis on Isle of Wightist seespool ja mida piiravad jooned, mis on tõmmatud West Witteringi kirikutornist Bembridge Trinity kirikuni ida pool ning Needlesi ja Hurst Pointini lääne pool ning 2. tsooni vetest avamere pool.
Langstone'i sadam:	Piirkonnas, mis on Isle of Wightist seespool ja mida piiravad jooned, mis on tõmmatud West Witteringi kirikutornist Bembridge Trinity kirikuni ida pool ning Needlesi ja Hurst Pointini lääne pool ning 2. tsooni vetest avamere pool.
Portsmouth:	Piirkonnas, mis on Isle of Wightist seespool ja mida piiravad jooned, mis on tõmmatud West Witteringi kirikutornist Bembridge Trinity kirikuni ida pool ning Needlesi ja Hurst Pointini lääne pool ning 2. tsooni vetest avamere pool.
Bembridge, Isle of Wight:	Piirkonnas, mis on Isle of Wightist seespool ja mida piiravad jooned, mis on tõmmatud West Witteringi kirikutornist Bembridge Trinity kirikuni ida pool ning Needlesi ja Hurst Pointini lääne pool ning 2. tsooni vetest avamere pool.
Cowes, Isle of Wight:	Piirkonnas, mis on Isle of Wightist seespool ja mida piiravad jooned, mis on tõmmatud West Witteringi kirikutornist Bembridge Trinity kirikuni ida pool ning Needlesi ja Hurst Pointini lääne pool ning 2. tsooni vetest avamere pool.
Southampton:	Piirkonnas, mis on Isle of Wightist seespool ja mida piiravad jooned, mis on tõmmatud West Witteringi kirikutornist Bembridge Trinity kirikuni ida pool ning Needlesi ja Hurst Pointini lääne pool ning 2. tsooni vetest avamere pool.
Beaulieu jõgi:	Piirkonnas, mis on Isle of Wightist seespool ja mida piiravad jooned, mis on tõmmatud West Witteringi kirikutornist Bembridge Trinity kirikuni ida pool ning Needlesi ja Hurst Pointini lääne pool ning 2. tsooni vetest avamere pool.
Keyhaveni järv:	Piirkonnas, mis on Isle of Wightist seespool ja mida piiravad jooned, mis on tõmmatud West Witteringi kirikutornist Bembridge Trinity kirikuni ida pool ning Needlesi ja Hurst Pointini lääne pool ning 2. tsooni vetest avamere pool.
Weymouth:	Portlandi sadamas ning Wey jõe ja Portlandi sadama vahel.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Plymouth:	Seespool joont, mis ühendab Cawsandi ja Plymouthi kaitsemuuli ning Staddonit ning 2. tsooni vetest avamere pool.
Falmouth:	Talvel: seespool joont, mis ühendab St Anthony Headit ja Rosemullioni. Suvel: seespool joont, mis ühendab St Anthony Headit ja Nare Pointi ning 2. tsooni vetest avamere pool.
Cameli jõgi:	Seespool joont, mis ühendab Stepper Pointi ja Trebetherick Pointi ning 2. tsooni vetest avamere pool.
Bridgewater:	Sulust seespool ja 2. tsooni vetest avamere pool.
Avoni jõgi (Avon):	Talvel: seespool joont, mis ühendab Blacknore Pointi ja Caldicot Pilli Porstkewetis. Suvel: seespool joont, mis ühendab Barry muuli Steephholmiga ja seal edasi Brean Downiga ning 2. tsooni vetest avamere pool.

2. Tsoon

Tšehhi Vabariik

Lipno paisjärv.

Saksamaa Liitvabariik

Ems:	Emsiga Papenburgi sadamasuudme lähedal Diemeni pumbajaama ja Halte tammiava vahel ristuvast joonest kuni Greetsieli tuletorni Eemshaveni sadamasuudme vasakpoolse muuliga ühendava jooneni.
Jade:	Seespool joont, mis ühendab Schilligi risttuldja Langwardeni kirikutorni.
Weser:	Bremeni raudteesilla kirdeservast jooneni, mis ühendab Langwardeni ja Cappeli kiriku torne, sealhulgas Westergate, Rekumer Lochi, Rechter Nebenarmi ja Schweiburgi harujõed.
Elbe:	Hamburgi sadama alumisest piirist jooneni, mis ühendab Döse paaki ja Friedrichskoogi tammiava lääneserva (Dieksand), sealhulgas Nebenelbet ja lisajõgesid Estet, Lühet, Schwinget, Ostet, Pinnaud, Krückaud ja Störi (kõigil juhtudel suudmest paisuni).
Meldorfer Bucht:	Seespool joont, mis ühendab Friedrichskoogi tammiava lääneserva (Dieksand) ja Büsumi läänemuulipead.
Eider:	Gieselau kanalist Eideri paisuni.
Flensburger Förde:	Seespool joont, mis ühendab Kegnäsi tuletorni ja Birknacki.
Schlei:	Seespool joont, mis ühendab Schleimünde muulipäid.
Eckernförder Bucht:	Seespool joont, mis ühendab Bocknis-Ecki ja mandriosa loodepoolseimat punkti Dänisch Nienhofi lähedal.
Kieler Förde:	Seespool joont, mis ühendab Bülki tuletorni ja Laboe merelaevastiku memoriaali.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Nord-Ostsee-Kanal (Kieli kanal):	Brunsbütteli muulipäid ühendavast joonest jooneni, mis ühendab Kiel-Holtenau sisenemistulesid, sealhulgas Obereidersee ja Enge, Audorfer See, Borgstedter See ja Enge, Schirnauer See, Flemhuder See ja Achterwehreri kanal.
Trave:	Ülestõstetava raudteesilla loodeservast ja Holstenbrücke põhjaservast (Stadttrave) Lübeckis jooneni, mis ühendab Travemünde lõunapoolset sisemuulipead ja põhjapoolset välismuulipead, sealhulgas Pötenitzer Wiek, Dassower See ja Altarmen Teerhofi saare juures.
Leda:	Leeri merelüüsi välissadamasse sisenemise kohast kuni suudmeni.
Hunte:	Oldenburgi sadamast ja Oldenburgi Amalienbrückest 140 m allavoolu kuni suudmeni.
Lesum:	Bremen-Burgi raudteesillast kuni suudmeni.
Este:	Buxtehude lüüsi väljavoolualast kuni Este paisuni.
Lühe:	Horneburgi Au-Mühle lüüsi väljavoolualast Lühe paisuni.
Schwinge:	Stades asuvast Salztori lüüsisist kuni Schwinge paisuni.
Oste:	Bremervörde veskitammi kirdeservast kuni Oste paisuni.
Pinnau:	Pinnebergi raudteesilla edelaservast kuni Pinnau paisuni.
Krückau:	Elmshornis oleva Wedenkampi maanteevõllal edelaservast Krückau paisuni.
Stör:	Rensingi loodeveenäiturist Störi paisuni.
Freiburger Hafenpriel:	Elbe-äärse Freiburgi lüüsi idaservast suudmeni.
Wismarbucht, Kirchsee, Breitling, Salzhaff ja Wismari sadama piirkond:	Avamere poole kuni jooneni, mis ühendab Hoher Wieschendorf Huki ja Timmendorfi tuletorni, ning jooneni, mis ühendab Poeli saarel olevat Gollwitz'i tuletorni Wustrowi poolsaare lõunapoolseima punktiga.
Warnow, sealhulgas Breitling ja harujõed:	Mühlendammist allavoolu Rostocki Geinitzbrücke põhjaservast mere suunas kuni jooneni, mis ühendab Warnemünde lääne- ja idamuuli põhjapoolseimaid punkte.
Siseveekogud ning Darß ja Zingsti poolsaared ning Hiddensee ja Rügeni saared (sealhulgas Stralsundi sadama piirkond):	Laienevad avamere suunas: — Zingsti poolsaare ja Bocki saare vahel: kuni põhjalaiuseni 54°26'42"; — Bocki saare ja Hiddensee saare vahel: jooneni, mis ühendab Bocki saare põhjapoolseimat punkti Hiddensee saare lõunapoolseima punktiga; — Hiddensee saare ja Rügeni (Bug) saare vahel: jooneni, mis ühendab Neubessini kagupoolseimat punkti Buger Hakeniga.
Greifswalder Bodden ja Greifswaldi sadama piirkond, sealhulgas Ryck:	Avamere suunas kuni jooneni, mis ühendab Thiessower Hakeni (Südperd) idapoolseimat punkti Rudeni saare idapoolseima punktiga ning Usedomi saare põhjapoolseima punktiga (koordinaadid: 54°10'37" põhjalaiust, 13°47'51" idapikkust).
Siseveekogud ja Usedomi saar (Peenestrom, sealhulgas Wolgasti sadama piirkond ja Achterwasser, samuti Stettiner Haff):	Ida suunas kuni Poola piirini Stettiner Haffis.

(*) Laevade puhul, mille kodusadam on mujal, tuleb arvesse võtta 8. aprilli 1960. aasta Ems-Dollarti lepingu artiklit 32 (BGBl. 1963 II, lk 602).

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Prantsuse Vabariik

Dordogne: Libourne'i kivisillast kuni suudmeni.

Garonne: Bordeaux' kivisillast kuni suudmeni.

Gironde.

Loire: Madeleine'i harujõge ületavast Haudaudine'i sillast kuni suudmeni ja alates Pirmili harujõge ületavast Pirmili sillast.

Rhône: Arles's olevast Trinquetaille'i sillast Marseille' suunas.

Seine: Roueni Jeanne d'Archi sillast kuni suudmeni.

Ungari Vabariik

Balatoni järv.

Madalmaade Kuningriik

Dollard.

Eems.

Waddenzee: sealhulgas ühendused Põhjamerega.

Ijsselmeer: sealhulgas Markermeer ja Ijmeer, kuid välja arvatud Gouwzee.

Nieuwe Waterweg ja Scheur.

Calandkanaal Beneluxi sadamast lääne suunas.

Hollands Diep.

Breeddiep, Beerkanaal ja sellega seotud sadamad.

Haringvliet ja Vuile Gat: sealhulgas veeteed, mis jäävad ühelt poolt Goeree-Overflakkee ja teiselt poolt Voorne-Putteni ja Hoekse Waardi vahele.

Hellegat.

Volkerak.

Krammer.

Grevelingenmeer ja Brouwershavensche Gat: sealhulgas kõik siseveeteed Schouwen-Duivelandi ja Goeree-Overflakkee vahel.

Keten, Mastgat, Zijpe, Krabbenkreek, Ida-Schelde ja Roompot: sealhulgas siseveeteed ühelt poolt Walchereni, Noord-Bevelandi ja Zuid-Bevelandi ning teiselt poolt Schouwen-Duivelandi ja Tholeni vahel, välja arvatud Schelde-Reini kanal.

Schelde ja Lääne-Schelde ning selle mereäärne suue: sealhulgas siseveeteed ühelt poolt Zeeuwsch-Vlaandereni ja teiselt poolt Walchereni ja Zuid-Bevelandi vahel, välja arvatud Schelde-Reini kanal.

Poola Vabariik

Szczecini laguun.

Kamień laguun.

Wisła laguun.

Pucki laht.

Włocławski veehoidla.

Śniardwy järv.

Niegocini järv.

Mamry järv.

Kolmapäev, 5. juuli 2006*Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriik***ŠOTIMAA**

Scapa Flow:	Piirkonnas, mis piirneb joontega, mis ühendavad Flotta saarel olevat Wharthei Lõuna-Wallsil oleva Martello torniga ja Point Clettsi Hoy saarel Thomson Hilli triangulatsioonipunktiga Fara saarel ja sealt edasi Gibraltari muuliga Flotta saarel.
Kyle of Durness:	Eilean Dubhist lõuna pool.
Cromarty Firth:	Seespool joont, mis ühendab Põhja- ja Lõuna-Sutorit.
Inverness:	Seespool joont, mis ühendab Fort George'i ja Chanonry Pointi.
Findhorni laht:	Maasäärest seespool.
Aberdeen:	Seespool joont, mis ühendab lõuna-sadamasilda Abercromby sadamasillaga.
Montrose Basin:	Lääne pool joonest, mis on tõmmatud põhja-lõuna suunas läbi sadama sissepääsu Scurdie Nessi tuletorni juures.
Tay jõgi — Dundee:	Seespool joont, mis ühendab Dundee ainult tõusu ajal laevatatavat ala (kaladokk) Craig Headiga Lääne-Newportis.
Firth of Forth ja Forthi jõgi:	Firth of Forth, kuid mitte Forthi raudteesillast ida pool.
Dumfries:	Seespool joont, mis ühendab Airds Pointi ja Scar Pointi.
Loch Ryan:	Seespool joont, mis ühendab Cairn Pointi ja Kircolme Pointi.
Ayri sadam:	Sulust seespool.
Clyde:	1. tsooni vetest ülevalpool.
Kyles of Bute:	Colintraive'i ja Rhubodachi vahel.
Campbeltowni sadam:	Seespool joont, mis ühendab Macringan's Pointi ja Ottercharach Pointi.
Loch Etive:	Loch Etive'is ülevalpool Lora juga.
Loch Leven:	Ülevalpool Ballachulishi silda.
Loch Linnhe:	Corran Pointi tuletornist põhja pool.
Loch Eil:	Kogu järv.
Kaledoonia kanal:	Loch Lochy, Loch Oich ja Loch Ness.
Kyle of Lochalsh:	Kyle Akinis, kuid mitte Eilean Bani tuletornist lääne pool ega Eileanan Dubhast ida pool.
Loch Carron:	Stromemore'i ja Strome Ferry vahel.
Loch Broom, Ullapool:	seespool joont, mis ühendab Ullapool Pointi tuletorni ja Aultnaharriet.
Kylesku:	Risti üle Loch Cairnbawni piirkonnas, mis jääb Garbhi Eilea idapoolseima punkti ning Eilean na Rainichi läänepoolseima punkti vahele.
Stornoway sadam:	Seespool joont, mis ühendab Arnish Pointi Sandwicki lahe tuletorniga loodepoolsel küljel.
Sound of Scalpay:	Mitte ida pool Berry abajat (Scalpay) ja mitte lääne pool Croc a Loini (Harris).
Scalpay põhjasadam ja Tarberti sadam:	Lähemal kui üks miil HARRISE saare rannast.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Loch Awe:	Kogu järv.
Loch Katrine:	Kogu järv.
Loch Lomond:	Kogu järv.
Loch Tay:	Kogu järv.
Loch Loyal:	Kogu järv.
Loch Hope:	Kogu järv.
Loch Shin:	Kogu järv.
Loch Assynt:	Kogu järv.
Loch Glascarnoch:	Kogu järv.
Loch Fannich:	Kogu järv.
Loch Maree:	Kogu järv.
Loch Gairloch:	Kogu järv.
Loch Monar:	Kogu järv.
Loch Mullardach:	Kogu järv.
Loch Cluanie:	Kogu järv.
Loch Loyne:	Kogu järv.
Loch Garry:	Kogu järv.
Loch Quoich:	Kogu järv.
Loch Arkaig:	Kogu järv.
Loch Morar:	Kogu järv.
Loch Shiel:	Kogu järv.
Loch Earn:	Kogu järv.
Loch Rannoch:	Kogu järv.
Loch Tummel:	Kogu järv.
Loch Ericht:	Kogu järv.
Loch Fionn:	Kogu järv.
Loch Glass:	Kogu järv.
Loch Rimsdale/nan Clar:	Kogu järv.

PÕHJA-IIRI

Strangford Lough:	Seespool joont, mis ühendab Cloghy Pointi ja Dogtail Pointi.
Belfast Lough:	Seespool joont, mis ühendab Holywoodi ja Macedon Pointi.
Larne:	Seespool joont, mis ühendab Larne'i muuli Magee saare praamikaiga.
Banni jõgi:	Lainemurdjate merepoolsetest ottest Toome'i sillani.
Lough Erne:	Ülemine ja alumine Lough Erne.
Lough Neagh:	Kuni kaks miili rannast.

INGLISMAA IDARANNIK

Berwick:	Lainemurdjatest seespool.
Warkworth:	Lainemurdjatest seespool.
Blyth:	Välismuulipeadest seespool.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Tyne'i jõgi:	Dunston Staithesist kuni Tyne'i muulipeadeni.
Weari jõgi:	Fatfieldist kuni Sunderlandi muulipeadeni.
Seaham:	Lainemurdjatest seespool.
Hartlepool:	Seespool joont, mis ühendab Middletoni sadamasilda vana muulipeaga. Seespool joont, mis ühendab põhjamuulipead lõunamuulipeaga.
Teesi jõgi:	Seespool joont, mis ulatub Governmenti sadamasillast läände kuni Teesi paisuni.
Whitby:	Whitby muulipeadest seespool.
Humberi jõgi:	Seespool joont, mis ühendab Põhja-Ferribyd Lõuna-Ferribyga.
Grimsby dokk:	Seespool joont, mis ühendab ainult tõusuvee ajal laevatatava ala läänemuuli põhjakai kaladokkide idamuuliga.
Boston:	New Cutist seespool.
Dutchi jõgi:	Kogu kanal.
Hulli jõgi:	Beverley Beckist kuni Humberi jõeni.
Kielder Water:	Kogu järv.
Ouse jõgi:	Naburni lüüsisist allpool.
Trenti jõgi:	Cromwelli lüüsisist allpool.
Wharfe'i jõgi:	Ühinemiskohast Ouse jõega kuni Tadcasteri sillani.
Scarborough:	Scarborough' muulipeadest seespool.

WALES JA INGLISMAA LÄÄNERANNIK

Severni jõgi:	Põhja pool joont, mis on tõmmatud Sharpness Pointist lääne suunas (51° 43,4' põhjalaiust) kuni Llanthony ja Maisemore Weirsini, ning 3. tsooni vetest avamere pool.
Wye jõgi:	Chepstowi juures põhjalaiusest (51°38,0' põhjalaiust) põhja poole kuni Monmouthini.
Newport:	Fifoots Pointi juures ristuvatest elektriliinidest põhja pool.
Cardiff:	Seespool joont, mis ühendab lõuna-sadamasilda Penarth Headiga ja suletud akvatooriumid Cardiffi lahe paisust lääne pool.
Barry:	Seespool joont, mis ühendab lainemurdjate merepoolseid otsi.
Talboti sadam:	Seespool joont, mis ühendab Afrani jõel lainemurdjate merepoolseid otsi ning väljaspool suletud dokke.
Neath:	Seespool joont, mis on tõmmatud Balagani lahes oleva Tankeri sadamasilla (51°37,2' põhjalaiust, 3°50,5' läänepikkust) merepoolsest otsast põhja suunas.
Llanelli ja Burry sadam:	Piirkonnas, mis piirneb joonega, mis ühendab Burry sadama läänemuuli Whiteford Pointiga.
Milford Haven:	Seespool joont, mis ühendab lõunapoolset Hook Pointi ja Thorn Pointi.
Fishguard:	Seespool joont, mis ühendab põhja- ja idalainemurdjate merepoolseid otsi.
Cardigan:	Pen-Yr-Ergydi juures Narrowsist seespool.
Aberystwyth:	Seespool joont, mis ühendab lainemurdjate merepoolseid otsi.
Aberdyfi:	Seespool joont, mis ühendab Aberdyfi raudteejaama ja Twyni Bachi paaki.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Barmouth:	Seespool joont, mis ühendab Barmouth' raudteejaama Penrhyn Pointiga.
Portmadoc:	Seespool joont, mis ühendab Harlech Pointi ja Graig Ddud.
Holyhead:	Piirkonnas, mis piirneb pealainemurdjaga ja joonega, mis ühendab laine-murdja pead Brynglas Pointiga (Towyni laht).
Menai väin:	Menai väinas kahe joone vahel, millest üks ühendab Aber Menai Pointi ja Brelan Pointi ning teine Beaumarise muuli ja Pen-y-Coed Pointi.
Conway:	Mussel Hilli ja Tremlyd Pointi ühendavast joonest seespool.
Llandudno:	Lainemurdjast seespool.
Rhyl:	Lainemurdjast seespool.
Dee jõgi:	Connah' kaist ülevalpool kuni Barrelwell Hilli veeväljalaskekohani.
Mersey jõgi:	Rocki tuletorni ja Seaforthi loodedokki ühendavast joonest seespool, jättes välja teised dokid.
Preston ja Southport:	Seespool joont, mis ühendab Lythami Southportiga, ja Prestoni dokkidest seespool.
Fleetwood:	Seespool joont, mis ühendab alumist tuld ja Knotti.
Lune jõgi:	Seespool joont, mis ühendab Sunderland Pointi ja Chapel Hilli kuni Glassoni dokini, viimane kaasa arvatud.
Barrow:	Seespool joont, mis ühendab Walney saarel olevat Haws Pointi ja Roa saare slippi.
Whitehaven:	Lainemurdjast seespool.
Workington:	Lainemurdjast seespool.
Maryport:	Lainemurdjast seespool.
Carlisle:	Seespool Point Carlisle'i ja Torduffi ühendavat joont.
Coniston Water:	Kogu järv.
Derwentwater:	Kogu järv.
Ullswater:	Kogu järv.
Windermere:	Kogu järv.

LÕUNA-INGLISMAA

Blakeney ja Morstoni sadam ning juurdepääsuteed:	Ida pool joont, mis on tõmmatud Blakeney Pointist lõunasse kuni Stiffkey jõe sissepääsukohani.
Orwelli ja Stouri jõgi:	Orwelli jõgi Blackmansheadi lainemurdjat Landguard Pointiga ühendavast joonest seespool ning 3. tsooni vetest avamere pool.
Blackwateri jõgi:	Kõik veeteed Mersea saare edelapoolseimat punkti ja Sales Pointi ühendavast joonest seespool.
Crouchi ja Roachi jõgi:	Crouchi jõgi seespool joont, mis ühendab Holliwell Pointi ja Foulness Pointi, sealhulgas Roachi jõgi.
Thamesi jõgi koos lisajõgedega:	Thamesi jõgi ülevalpool põhja-lõunasuunalist joont, mis on tõmmatud Dentoni sadamasilla muuli idapoolseimast punktist (Gravesend) Teddingtoni lüüsini.
Medway jõgi ja Swale:	Medway jõgi Garrison Pointist Graini tornini tõmmatud joonest kuni Allingtoni lüüsini; ja Swale Whitstable'ist kuni Medwayni.
Stouri jõgi (Kent):	Stouri jõgi suudmest ülevalpool kuni Flagstaff Reach'i maabumiskohani.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Doveri sadam:	Seespool jooni, mis on tõmmatud risti sadama ida- ja läänesissepääsuga.
Rotheri jõgi:	Rotheri jõgi ülalpool Camberi loodesignaalkaama kuni Scots Floati lüüsini ja Brede jõe sissepääsu lüüsikambrini.
Aduri jõgi ja Southwicki kanal:	Seespool joont, mis on tõmmatud risti läbi Shofrehami sadama sissepääsu Southwicki kanali lüüsikambrini ning Tarmaci sadamasilla läänetipuni.
Aruni jõgi:	Aruni jõgi ülalpool Littlehamptoni muuli kuni Littlehampton Marinani.
Ouse jõgi (Sussex), Newhaven:	Ouse jõgi alates joonest, mis on tõmmatud Newhaveni sadama sissepääsu-muulidest kuni põhjakai põhjatipuni.
Brighton:	Seespool joont, mis ühendab Brighton Marina reidi läänekai lõunatippu lõunakai põhjatipuga.
Chichester:	Seespool joont, mis ühendab Eastoke Pointi ja West Witteringi kirikutorni, ning 3. tsooni vetest avamere pool.
Langstone'i sadam:	Seespool joont, mis ühendab Eastney Pointi ja Gunner Pointi.
Portsmouth:	Seespool joont, mis on tõmmatud risti läbi Blockhouse'i sadama sissepääsu kuni Round Towerini.
Bembridge, Isle of Wight:	Bradingi sadam.
Cowes, Isle of Wight:	Medina jõgi seespool joont, mis on tõmmatud idakalda lainemurdja tuletornist kuni House'i tuletornini läänekaldal.
Southampton:	Seespool joont, mis ühendab Calshoti lossi Hooki paagiga.
Beaulieu jõgi:	Beaulieu jõgi, kuid mitte Inchmery House'i läbivast põhja-lõunasuunalisest joonest ida poolt.
Keyhaveni järv:	Seespool joont, mis on tõmmatud Hurst Pointi alumisest tulest otse põhja kuni Keyhaven Marshesini.
Christchurch:	Run.
Poole:	Seespool Sandbanksi ja South Haven Pointi ühendavat kettpraami liini.
Exeter:	Seespool ida-läänesuunalist joont, mis ühendab Warren Pointi Checkstone Ledge'i vastas oleva rannaäärse päästejaamaga.
Teignmouth:	Sadama piirides.
Darti jõgi:	Seespool joont, mis ühendab Kettle Pointi ja Battery Pointi.
Salcombe'i jõgi:	Seespool joont, mis ühendab Splat Pointi ja Limebury Pointi.
Plymouth:	Seespool joont, mis ühendab Mount Batteni muuli Drake saare kaudu Rave-ness Pointiga; Yealmi jõgi seespool joont, mis ühendab Warren Pointi ja Misery Pointi.
Fowey:	Sadamast seespool.
Falmouth:	Seespool joont, mis ühendab St Anthony Headi ja Pendennis Pointi.
Cameli jõgi:	Seespool joont, mis ühendab Gun Pointi ja Brea Hilli.
Taw' ja Torridge'i jõgi:	Seespool joont asimuudiga 200° Crow Pointi tuletornist Skern Pointi rannani.
Bridgewater:	Lõuna pool joont, mis on Stert Pointist (51°13,0' põhjalaiust) otse itta tõmmatud.
Avoni jõgi (Avon):	Seespool joont, mis ühendab Avonmouthi muuli Nethami tammi ja Wharf Pointiga.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

2. PEATÜKK

3. Tsoon

Belgia Kuningriik

Laevatatav Schelde: Antwerpeni reidist allavoolu.

Tšehhi Vabariik

Labe: Ústí nad Labem-Střekovi lüüsisist kuni Lovosice lüüsini.

Paisjärvad: Baška, Brněnská (Kníničky), Horka (Stráž pod Ralskem), Hracholusky, Jesenice, Nechanice, Olešná, Orlík, Pastviny, Plumov, Rozkoš, Seč, Skalka, Slapy, Těrlícko, Žermanice.

Máchovo järv.

Velké Žernoseky veeala.

Tiigid: Oleksovice, Svět, Velké Dářko.

Kruusakarjäärid: Dolní Benešov, Ostrožná Nová Ves a Tovačov.

Saksamaa Liitvabariik

Doonau: Kelheimist (2 414,72 km) Saksamaa-Austria piirini.

Rein: Saksamaa-Šveitsi piirist Saksamaa-Madalmaade piirini.

Elbe: Elbe kõrvalkanali suudmest Hamburgi sadama alumise piirini.

Müritz

Prantsuse Vabariik

Rein.

Ungari Vabariik

Doonau: jõe 1812. kilomeetrist kuni 1433. kilomeetrini.

Doonau Moson: jõe 14. kilomeetrist kuni 0. kilomeetrini.

Doonau Szentendre: jõe 32. kilomeetrist kuni 0. kilomeetrini.

Doonau Ráckeve: jõe 58. kilomeetrist kuni 0. kilomeetrini.

Tisza jõgi: jõe 685. kilomeetrist kuni 160. kilomeetrini.

Dráva jõgi: jõe 198. kilomeetrist kuni 70. kilomeetrini.

Bodrogi jõgi: jõe 51. kilomeetrist kuni 0. kilomeetrini.

Kettős-Körösi jõgi: jõe 23. kilomeetrist kuni 0. kilomeetrini.

Hármas-Körösi jõgi: jõe 91. kilomeetrist kuni 0. kilomeetrini.

Sió kanal: jõe 23. kilomeetrist kuni 0. kilomeetrist.

Velence järv.

Fertő järv.

Madalmaade Kuningriik

Rein

Sneekermeer, Koevordermeer, Heegermeer, Fluessen, Slotermeer, Tjeukemeer, Beulakkerwijde, Belterwijde, Ramsdiep, Ketelmeer, Zwartemeer, Veluwemeer, Eemmeer, Alkmaardermeer, Gouwzee, Buiten IJ, Afdigingen IJ, Noordzeekanaal, IJmuideni sadam, Rotterdami sadamapiirkond, Nieuwe Maas, Noord, Oude Maas, Beneden Merwede, Nieuwe Merwede, Dordtsche Kil, Boven Merwede, Waal, Bijlandschi kanal, Boven Rijn, Pannersdensch canal, Geldersche IJssel, Neder Rijn, Lek, Amsterdam-Reini kanal, Veerse Meer, Schelde-Reini kanal suudmeni Volkerakis, Amer, Bergsche Maas, Meuse allpool Venlot, Gooimeer, Europort, Calandkanaal (Beneluxi sadamast ida pool), Hartelkanaal.

Kolmapäev, 5. juuli 2006*Austria Vabariik*

Doonau: Austria-Saksamaa piirist Austria-Slovakkia piirini.

Inn: suudmest kuni Passau-Inglingi jõujaamani.

Traun: suudmest kuni 1,8 km kaugusele.

Enns: suudmest kuni 2,7 km kaugusele.

March: kuni 6. kilomeetrini.

Poola Vabariik

Biebrza jõgi Augustowski kanali estuaarist Narwia jõe estuaarini.

Brda jõgi ühinemiskohast Bydgoski kanaliga Bydgoszczis kuni Wisła jõe estuaarini.

Bugi jõgi Muchawieci jõe estuaarist kuni Narwia jõe estuaarini.

Dąbie järv sisemere piirini.

Augustowski kanal ühinemiskohast Biebrza jõega kuni riigipiirini koos kanali marsruudil paiknevate järvedega.

Bartnicki kanal Ruda Woda järvest kuni Bartężeki järveni, viimane kaasa arvatud.

Bydgoski kanal.

Elbląski kanal Druzno järvest kuni Jezioraki järveni ja Szelaż Wielki järveni koos nimetatud järvedega ning kanali marsruudil paiknevate järvedega, ja kõrvalharu Zalewo suunas Jezioraki järvest Ewingi järveni, viimane kaasa arvatud.

Gliwicki kanal koos Kędzierzyński kanaliga.

Jagielloński kanal ühinemiskohast Elblągi jõega kuni Nogati jõeni.

Łęczański kanal.

Ślesiński kanal koos kanali marsruudil paiknevate järvedega, samuti Gopło järv.

Żerański kanal.

Martwa Wisła jõgi alates Wisła jõest Przegalinas kuni sisemere piirini.

Narewi jõgi Biebrza jõe estuaarist Wisła jõe estuaarini koos Zegrzyński järvega.

Nogati jõgi Wisła jõest kuni Wisła laguuni estuaarini.

Noteći jõe ülemjooks Gopło järvest kuni ühinemiskohani Górnonotecki kanaliga ja Noteći jõe alamjooks Bydgoski kanaliga ühinemiskohast kuni Warta jõe estuaarini.

Nysa Łużycka jõgi Gubinist Oderi suudmeni.

Oderi jõgi Racibórzi linnast kuni ühinemiskohani Ida-Oderi jõega, mis on alates Klucz-Ustowo läbimurdekohast ühinenud Regalica jõega, koos nimetatud jõe ja selle harujõgedega Dąbie järveni, samuti Oderi jõe kõrvalharu Opatowice lüüsisist Wrocław linna lüüsini.

Lääne-Oderi jõgi Widuchowa ülevoolupaisust (704,1 km Oderi jõest) kuni sisemere piirini, koos kõrvalharudega ning Klucz-Ustowo läbimurdekohaga, mis ühendab Ida-Oderi jõge Lääne-Oderi jõega.

Parnica jõgi ja Parnicki läbimurdekoht Lääne-Oderi jõest sisemere piirini.

Pisa jõgi Rośi järvest kuni Narewi jõe estuaarini.

Szkarpawa jõgi Wisła jõest kuni Wisła laguuni estuaarini.

Warta jõgi Ślesiński järvest kuni Oderi jõe estuaarini.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Wielkie Jeziora Mazurskie süsteem, mis hõlmab jõgede ja kanalitega ühendatud järvesid, mis moodustavad põhilise veetee Piszis asuvast Roši järvest (kaasa arvatud) kuni Węgorzewski kanalini (kaasa arvatud) Węgorzewos koos järgmiste järvedega: Seksty, Mikołajskie, Tałty, Tałtowisko, Kotek, Szymon, Szymoneckie, Jagodne, Boczne, Tajty, Kisajno, Dargin, Łabap, Kirsajty ja Święcajtty, Giżycki kanaliga ja Niegociński kanaliga ja Piękna Góra kanaliga ja Ryńskie järve (kaasa arvatud) kõrvalharu Rynis Nidzkie järve (kuni 3 km, moodustab Nidzkie järve kaitseala piiri), koos järgmiste järvedega: Beldany, Guzianka Mała ja Guzianka Wielka.

Wisła jõgi Przemsza jõe estuaarist kuni ühinemiskohani Łaczański kanaliga, samuti selle kanali estuaarist Skawinas kuni Wisła estuaarini Gdański lahes, välja arvatud Włocławski veehoidla.

Slovaki Vabariik

Doonau: Devínist (jõe 1 880,26. kilomeetrit) Slovakkia-Ungari piirini.

Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriik

ŠOTIMAA

Leith (Edinburgh):	Lainemurdjatest seespool.
Glasgow:	Strathclyde Loch.
Crinani kanal:	Crinan Ardrishaigini.
Kaledoonia kanal:	Kanali sektsioonid.

PÕHJA-IIRI

Lagani jõgi:	Lagani ülevoolupaisust Stranmillisini.
--------------	--

IDA-INGLISMAA

Weari jõgi (pole loodeid):	Durhami vanast raudteesillast kuni Prebendsi sillani Durhamis.
Teesi jõgi:	Teesi paisust ülesvoolu.
Grimsby dokk:	Lüüsidest seespool.
Imminghami dokk:	Lüüsidest seespool.
Hulli dokid:	Lüüsidest seespool.
Bostoni dokk:	Lüüsiväravatest seespool.
Aire ja Calderi laevateed:	Goole'i dokkidest Leedsini; ühinemine Leedsiga ja Liverpooli kanal; Bank Dole'i ühinemiskohast Selbyni (Ouse jõe lüüs); Castlefordi ühinemiskohast Wakefieldini (Fallingi lüüs).
Ancholme jõgi:	Ferriby lüüsi Briggsini.
Calderi ja Hebble'i kanal:	Wakefieldist (Fall Ingi lüüs) Broadcut Topi lüüsini.
Fossi jõgi:	Ühinemiskohast Ouse jõega (Blue Bridge) kuni Monki sillani.
Fossdyke'i kanal:	Ühinemiskohast Trenti jõega kuni Brayford Poolini.
Goole dokk:	Lüüsiväravatest seespool.
Hornsea Mere:	Kogu kanal.
Hulli jõgi:	Struncheon Hilli lüüsi kuni Beverley Beckini.
Market Weightoni kanal:	Humberi jõe lüüsi kuni Sod Houses'i lüüsini.
Uus ühenduskanal:	Kogu kanal.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Ouse'i jõgi:	Naburni lüüsisist kuni Nun Monktonini.
Sheffield ja Lõuna-Yorkshire'i kanal:	Keadby lüüsisist kuni Tinsley lüüsini.
Trenti jõgi:	Cromwelli lüüsisist kuni Shardlow'ni.
Withami jõgi:	Bostoni lüüs kuni Brayford Poole'ini (Lincoln).

WALES JA LÄÄNE-INGLISMAA

Severni jõgi:	Llanthonyist ja Maisemore'i ülevoolupaisudest ülalpool.
Wye jõgi:	Monmouthist ülalpool.
Cardiff:	Roath Parki järv.
Talboti sadam:	Kinnistes dokkides.
Swansea:	Kinnistes dokkides.
Dee jõgi:	Ülalpool Barrelwell Hilli veeväljalaskekohta.
Mersey jõgi:	Dokid (välja arvatud Seaforthi dokk).
Lune'i jõgi:	Ülalpool Glassoni dokki.
Avoni jõgi (Midland):	Tewkesbury lüüsisist kuni Eveshamini.
Gloucester:	Gloucesteri linna lüüsid (Gloucesteri/Sharpnessi kanal).
Hollingworthi järv:	Kogu järv.
Manchester Shipi kanal:	Kogu kanal ja Salfordi dokid, sealhulgas Irwelli jõgi.
Pickmere'i järv:	Kogu järv.
Tawe'i jõgi:	Meretammi/väikelaevasadama ja Morfa kergejõustikustaadioni vahel.
Rudyardi järv:	Kogu järv.
Weaveri jõgi:	Northwichist allpool.

LÕUNA-INGLISMAA

Nene'i jõgi:	Wisbech Cut ja Nene'i jõgi kuni Dog-in-a-Doubleti lüüsini.
Great Ouse'i jõgi:	Kings Lynn Cut ja Great Ouse'i jõgi allpool Lääne-Lynni maanteele.
Yarmouth:	Yare jõe estuaar alates joonest, mis on tõmmatud põhja- ja lõunapoolse sissepääsumuuli otste vahele, sealhulgas Breydon Water.
Lowestoft:	Lowestofti sadam Mutfordi lüüsisist allpool kuni välissadama sissepääsumuulide vahele tõmmatud jooneni.
Alde ja Ore jõgi:	Ore jõe sissepääsust ülevalpool kuni Westrow Pointini.
Debeni jõgi:	Debeni jõe sissepääsust ülalpool kuni Felixstowe Ferryni.
Orwelli ja Stouri jõgi:	Alates Fagbury Pointi ja Orwelli jõel olevast Shotley Pointi ühendavast joonest kuni Ipswichi dokini; ja Stouri jõe põhja-lõunasuunas läbi Erwarton Nessi tõmmatud joonest kuni Manningtreenini.
Chelmeri ja Blackwateri kanal:	Beeleigh' lüüsisist ida pool.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Thamesi jõgi koos lisajõgedega:	Thamesi jõgi ülalpool Teddingtoni lüüsi kuni Oxfordini.
Aduri jõgi ja Southwicki kanal:	Aduri jõgi ülalpool Tarmaci sadamasilla lääneotsa, ja Southwicki kanal.
Aruni jõgi:	Aruni jõgi ülalpool Littlehampton Marinat.
Ouse jõgi (Sussex), Newhaven:	Ouse jõgi ülalpool põhjakai põhjapoolset otsa.
Bewl Water:	Kogu järv.
Grafham Water:	Kogu järv.
Rutland Water:	Kogu järv.
Thorpe Parki järv:	Kogu järv.
Chichester:	Ida pool joont, mis ühendab Cobnor Pointi Chalkdock Pointiga.
Christchurch:	Christchurchi sadam, välja arvatud Run.
Exeteri kanal:	Kogu kanal.
Avoni jõgi (Avon):	Bristoli linna dokid Nethami tammist Pulteney ülevoolupaisuni.

3. PEATÜKK

4. Tsoon

Belgia Kuningriik

Kogu Belgia siseveeteede võrgustik, välja arvatud 3. tsooni veeteed.

Tšehhi Vabariik

Kõik muud veeteed, mis pole loetletud 1., 2. ja 3. tsoonis.

Saksamaa Liitvabariik

Kõik siseveeteed, välja arvatud 1., 2. ja 3. tsooni veeteed.

Prantsuse Vabariik

Kõik Prantsusmaa siseveeteed, välja arvatud 1., 2. ja 3. tsooni veeteed.

Itaalia Vabariik

Po jõgi: Piacenzast suudmeni.

Milano-Cremona kanal, Po jõgi: viimane 15 km pikkune lõik Po jõeni.

Mincio jõgi: Mantovast Governolos Po jõeni.

Ferrara veeteed: alates Post (Pontelagoscuro) Ferraras Porto Garibaldini.

Brondolo ja Valle kanalid: idapoolsest Post Veneetsia laguunini.

Fissero-Tartaro-Canalbianco-kanal: Aadriast idapoolse Poni.

Veneetsia rannajoon: Veneetsia laguunist Gradoni.

Kolmapäev, 5. juuli 2006*Leedu Vabariik*

Kogu Leedu võrgustik.

Luksemburgi Suurhertsogiriik

Moselle.

Ungari Vabariik

Kõik muud veeteed, mis pole loetletud 2. ja 3. tsoonis.

Madalmaade Kuningriik

Kõik 1., 2. ja 3. tsoonis loetlemata jõed, kanalid ja järved.

Austria Vabariik

Thaya: kuni Bernhardsthalini.

March: 6. kilomeetrist ülespoole.

Poola Vabariik

Kõik muud veeteed, mis pole loetletud 1., 2. ja 3. tsoonis.

Slovaki Vabariik

Kõik muud veeteed, mis pole loetletud 3. tsoonis.

*Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriik***ŠOTIMAA**

Ratho ja Linlithgow Unioni kanal: Kogu kanal.

Glasgow: Forthi ja Clyde'i kanal.
Monklandi kanal, Faskine ja Drumpellier' sektsioonid.
Hogganfield Loch.

IDA-INGLISMAA

Ancholme'i jõgi: Briggist Harram Hilli lüüsini.

Calderi ja Hebble'i kanal: Broadcut Topi lüüsist Sowerby sillani.

Chesterfieldi kanal: Lääne-Stockwithist Worksopini.

Cromfordi kanal: Kogu kanal.

Derwenti jõgi: Ühinemiskohast Ouse jõega Stamfordi sillani.

Driffiieldi laevasõidutee: Struncheon Hilli lüüsist Great Driffiieldini.

Erewashi kanal: Trenti lüüsist Langley Milli lüüsini.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Huddersfieldi kanal:	Ühinemiskohast Calderi ja Hebblega Coopersi silla juures kuni Huddersfield Narrow kanalini Huddersfieldis. Ashton-Under-Lyne'i ja Huddersfieldi vahel.
Leeds ja Liverpooli kanal:	Leedsi jõe lüüsisist kuni Skiptoni sadamasillani.
Light Water Valley järv:	Kogu järv.
Mere, Scarborough:	Kogu järv.
Ouse jõgi:	Nun Monkton Poolist ülevalpool.
Pocklingtoni kanal:	Ühinemiskohast Derventi jõega kuni Melbourne Basinini.
Sheffield ja Lõuna-Yorkshire' kanal:	Tinsley lüüsisist kuni Sheffieldini.
Soari jõgi:	Ühinemiskohast Trentiga kuni Loughborough'ni.
Trenti ja Mersey kanal:	Shardlowst kuni Dellow Lane'i lüüsini.
Ure jõgi ja Riponi kanal:	Ühinemiskohast Ouse jõega kuni Riponi kanalini (Ripon Basin).
Ashtoni kanal:	Kogu kanal.

WALES JA LÄÄNE-INGLISMAA

Avoni jõgi (Midland):	Eveshamist ülevalpool.
Birminghami kanali laevatee:	Kogu kanal.
Birminghami ja Fazeley kanal:	Kogu kanal.
Coventry kanal:	Kogu kanal.
Grand Unioni kanal (Naptoni ühinemiskohast kuni Birminghami ja Fazeleyni)	Kogu kanali sektsioon.
Kenneti ja Avoni kanal (Bathist Newburyeni):	Kogu kanali sektsioon.
Lancasteri kanal:	Kogu kanal.
Leeds ja Liverpooli kanal:	Kogu kanal.
Llangolleni kanal:	Kogu kanal.
Caldoni kanal:	Kogu kanal.
Peak Foresti kanal:	Kogu kanal.
Macclesfieldi kanal:	Kogu kanal.
Monmouthshire'i ja Breconi kanal:	Kogu kanal.
Montgomery kanal:	Kogu kanal.
Rochdale'i kanal:	Kogu kanal.
Swansea kanal:	Kogu kanal.
Neathi ja Tennanti kanal:	Kogu kanal.
Shropshire Unioni kanal:	Kogu kanal.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Staffordshire' ja Worcesteri kanal:	Kogu kanal.
Stratford-upon-Avoni kanal:	Kogu kanal.
Trenti jõgi:	Kogu jõgi.
Trenti ja Mersey kanal:	Kogu kanal.
Weaveri jõgi:	Northwichist ülalpool.
Worcesteri ja Birminghami kanal:	Kogu kanal.
LÕUNA-INGLISMAA	
Nene'i jõgi:	Dog-in-a-Doubleti lüüsisist ülalpool.
Great Ouse'i jõgi:	Kings Lynn Lääne-Lynni maantee sillast ülalpool; Great Ouse'i jõgi ja kõik sellega seotud Fenlandi veeteed, sealhulgas Cami jõgi ja Middle Leveli laevatee.
Norfolki ja Suffolki üleujutatavad alad:	Kõik tõusuvee ajal ning loodetest mõjutamata laevatatavad jõed, luhad, kanalid ja veeteed Norfolki ja Suffolki üleujutatavatel aladel, sealhulgas Oulton Broad, samuti Waveney jõgi, Yare, Bure, Ant ja Thurne, välja arvatud Yarmouthi ja Lowestofti kohta sätestatu.
Blythi jõgi:	Blythi jõgi, sissepääs Blythburghini.
Alde ja Ore jõgi:	Alde jõgi ülalpool Westrow Pointi.
Debeni jõgi:	Debeni jõgi ülalpool Felixstowe Ferryt.
Orwelli ja Stouri jõgi:	Kõik Stouri jõe veeteed ülalpool Manningtreed.
Chelmeri ja Blackwateri kanal:	Lääne pool Beeleighi lüüsi.
Thamesi jõgi koos lisajõgedega:	Storti ja Lee jõed ülalpool Bow Creeki; Grand Unioni kanal Brentfordi lüüsisist ülalpool ja Regentsi kanal Limehouse Basinist ülalpool ning kõik sellega ühendatud kanalid; Wey jõgi Thamesi lüüsisist ülalpool; Kenneti ja Avoni kanal; Thamesi jõgi Oxfordist ülalpool; Oxfordi kanal.
Medway jõgi ja Swale:	Medway jõgi Allingtoni lüüsisist ülalpool.
Stouri jõgi (Kent):	Stouri jõgi Flagstaff Reachi maabumiskohast ülalpool.
Doveri sadam:	Kogu sadam.
Rotheri jõgi:	Rotheri jõgi ja Royal Military kanal Scots Floati lüüsisist ülalpool ja Brede jõgi sissepääsulüüsisist ülalpool.
Brighton:	Brighton Marina sisesadam ülalpool lüüsi.
Wickstead Parki järv:	Kogu järv.
Kenneti ja Avoni kanal:	Kogu kanal.
Grand Unioni kanal:	Kogu kanal.
Avoni jõgi (Avon):	Pulteney ülevoolupaisust ülalpool.
Bridgewateri kanal:	Kogu kanal.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

II LISA

**TEHNILISED MIINIMUMNÕUDED 1., 2., 3. JA 4. TSOONI
SISEVEETEEDEL SÕITVATELE LAEVVADELE**

SISUKORD

I OSA

1. PEATÜKK

ÜLDOSA

Artikkel 1.01

Mõisted

Artikkel 1.02

(välja jäetud)

Artikkel 1.03

(välja jäetud)

Artikkel 1.04

(välja jäetud)

Artikkel 1.05

(välja jäetud)

Artikkel 1.06

Ajutised nõuded

Artikkel 1.07

Haldusjuhendid

2. PEATÜKK

MENETLUS

Artikkel 2.01

Kontrollorgan

Artikkel 2.02

Kontrolli läbiviimise taotlus

Artikkel 2.03

Veesõiduki esitamine kontrolliks

Artikkel 2.04

(välja jäetud)

Artikkel 2.05

Ajutine ühenduse tunnistus

Artikkel 2.06

Ühenduse tunnistuse kehtivus

Artikkel 2.07

Ühenduse tunnistuse sisu ja muutmine

Artikkel 2.08

(välja jäetud)

Artikkel 2.09

Perioodiline kontroll

Artikkel 2.10

Vabatahtlik kontroll

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- Artikkel 2.11
(välja jäetud)
- Artikkel 2.12
(välja jäetud)
- Artikkel 2.13
(välja jäetud)
- Artikkel 2.14
(välja jäetud)
- Artikkel 2.15
Kulud
- Artikkel 2.16
Teave
- Artikkel 2.17
Ühenduse tunnistuste register
- Artikkel 2.18
Ametlik number
- Artikkel 2.19
Võrdväärsus ja erandid

II OSA**3. PEATÜKK****LAEVAEHITUSNÕUDED**

- Artikkel 3.01
Põhinõue
- Artikkel 3.02
Tugevus ja püstuvus
- Artikkel 3.03
Laevakere
- Artikkel 3.04
Masina- ja katlaruumid, punkrid

4. PEATÜKK**SÜVISE OHUTUSVARU, VABAPARRAS JA LASTIMÄRGID**

- Artikkel 4.01
Süvise ohutusvaru
- Artikkel 4.02
Vabaparras
- Artikkel 4.03
Minimaalne vabaparras
- Artikkel 4.04
Lastimärgid
- Artikkel 4.05
Suurima koormuse süvis veesõidukitel, mille kere ei ole alati kinnine ega ole seega ka pritsme- ja ilmastikukindel
- Artikkel 4.06
Süviseskaalad

Kolmapäev, 5. juuli 2006

5. PEATÜKK

MANÖÖVERDUSVÕIME

Artikkel 5.01

Üldnõuded

Artikkel 5.02

Navigeerimiskatsed

Artikkel 5.03

Katsetamispiirkond

Artikkel 5.04

Laevade ja koosseisude koormusaste navigeerimiskatse ajal

Artikkel 5.05

Pardaseadmete kasutamine navigeerimiskatsetes

Artikkel 5.06

Ettenähtud kiirus (edasisuunas)

Artikkel 5.07

Peatumisvõime

Artikkel 5.08

Tagasisuunas liikumise võime

Artikkel 5.09

Kõrvalepõigete sooritamise võime

Artikkel 5.10

Pööramisvõime

6. PEATÜKK

ROOLISÜSTEEM

Artikkel 6.01

Üldnõuded

Artikkel 6.02

Roolimehhanismi ajamid

Artikkel 6.03

Roolimehhanismi hüdrauliline ajam

Artikkel 6.04

Jõuallikas

Artikkel 6.05

Käsiajam

Artikkel 6.06

Kruvirool, veepaiskur, tsükloidsõukruvi ja vööri trastersüsteemid

Artikkel 6.07

Näiturid ja seireseadmed

Artikkel 6.08

Pöördekiiruse regulaatorid

Artikkel 6.09

Tunnustamismenetlus

Kolmapäev, 5. juuli 2006

7. PEATÜKK

ROOLIKAMBER

Artikkel 7.01

Üldnõuded

Artikkel 7.02

Takistusteta väljaade

Artikkel 7.03

Juhtimis-, näitur- ja seireseadmetele esitatavad üldnõuded

Artikkel 7.04

Peamootorite ja roolisüsteemi juhtimis-, näitur- ja seireseadmetele esitatavad erinõuded

Artikkel 7.05

Laevatuled, valgus- ja helisignaalid

Artikkel 7.06

Radarseadmed ja pöördekiiruse näiturid

Artikkel 7.07

Raadiotelefonisüsteemid laevadel, mille roolikambrid on konstrueeritud laeva ainuisikuliseks juhtimiseks radari abil

Artikkel 7.08

Laevade omavahelise sidepidamise seadmed

Artikkel 7.09

Häiresüsteem

Artikkel 7.10

Küte ja ventilatsioon

Artikkel 7.11

Ahtriankru käitamisseade

Artikkel 7.12

Sissetõmmatavad roolikambrid

Artikkel 7.13

Vastava kande tegemine ühenduse tunnistusele laevade puhul, mille roolikamber on konstrueeritud laeva ainuisikuliseks juhtimiseks radari abil

8. PEATÜKK

MASINA EHITUS

Artikkel 8.01

Üldnõuded

Artikkel 8.02

Ohutusvarustus

Artikkel 8.03

Jõuallikas

Artikkel 8.04

Masina väljalasketoru

Artikkel 8.05

Kütusetankid, torud ja abiseadmed

Artikkel 8.06

Määrdeõli hoidmine, torud ja abiseadmed

Artikkel 8.07

Jõuülekandesüsteemides, juhtimis- ja aktiveerimissüsteemides ning küttesüsteemides, torudes ja abiseadmetes kasutatava õli hoidmine

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel 8.08
Pilsu pumpamine ja äravoolusüsteemid

Artikkel 8.09
Õlise vee ja kasutatud õli hoidmine

Artikkel 8.10
Laevade tekitatud müra

8.a PEATÜKK

(välja jäetud)

9. PEATÜKK

ELEKTRISEADMED

Artikkel 9.01
Üldnõuded

Artikkel 9.02
Elektrivarustussüsteemid

Artikkel 9.03
Kaitse füüsilise kokkupuute, tahkete esemetega tekitatavate vigastuste ning vee sissetuleku eest

Artikkel 9.04
Plahvatuskaitse

Artikkel 9.05
Kaitsemaandus

Artikkel 9.06
Suurim lubatav pinge

Artikkel 9.07
Jaotussüsteemid

Artikkel 9.08
Ühendus kaldaga või teiste välisvõrkudega

Artikkel 9.09
Teiste veesõidukite elektriga varustamine

Artikkel 9.10
Generaatorid ja mootorid

Artikkel 9.11
Akud

Artikkel 9.12
Lülitusseadmete paigaldamine

Artikkel 9.13
Vooluahela avariikatkestid

Artikkel 9.14
Armatuurid

Artikkel 9.15
Kaablid

Artikkel 9.16
Valgustusseadmed

Artikkel 9.17
Laevatuled

Artikkel 9.18
(välja jäetud)

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel 9.19

Mehaaniliste seadmete häire- ja ohutussüsteemid

Artikkel 9.20

Elektroonilised seadmed

Artikkel 9.21

Elektromagnetiline vastavus

10. PEATÜKK

SEADMED

Artikkel 10.01

Ankruseadmed

Artikkel 10.02

Muu varustus

Artikkel 10.03

Käsitulekustutid

Artikkel 10.03a

Püsivalt paigaldatud tulekustutussüsteemid eluruumides, roolikambris ja reisijateruumides

Artikkel 10.03b

Püsivalt paigaldatud tulekustutussüsteemid masina-, katla- ja pumbaruumides

Artikkel 10.04

Jollid

Artikkel 10.05

Poid ja päästevestid

11. PEATÜKK

TÖÖKOHTADE OHUTUS

Artikkel 11.01

Üldnõuded

Artikkel 11.02

Kaitse kukkumise eest

Artikkel 11.03

Töökohtade mõõtmed

Artikkel 11.04

Külgtekid

Artikkel 11.05

Juurdepääs töökohtadele

Artikkel 11.06

Väljapääsud ja avariiväljapääsud

Artikkel 11.07

Redelid, astmed ja samalaadsed seadised

Artikkel 11.08

Siseruumid

Artikkel 11.09

Kaitse müra ja vibratsiooni eest

Artikkel 11.10

Luugikaaned

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel 11.11

Vintsid

Artikkel 11.12

Kraanad

Artikkel 11.13

Tuleohtlike vedelike hoidmine

12. PEATÜKK

ELURUUMID

Artikkel 12.01

Üldnõuded

Artikkel 12.02

Konstruktsiooni erinõuded

Artikkel 12.03

Sanitaarseadmed

Artikkel 12.04

Kambüüsid

Artikkel 12.05

Joogivesi

Artikkel 12.06

Küte ja ventilatsioon

Artikkel 12.07

Muu eluruumide sisustus

13. PEATÜKK

KÜTTE-, TOIDUVALMISTAMIS- JA KÜLMUTUSSEADMED

Artikkel 13.01

Üldnõuded

Artikkel 13.02

Vedelkütuse kasutamine, õlikütteseadmed

Artikkel 13.03

Õliaurustuspõletiga ahjud ja õlipihustuspõletiga kütteseadmed

Artikkel 13.04

Õliaurustuspõletiga ahjud

Artikkel 13.05

Õlipihustuspõletiga kütteseadmed

Artikkel 13.06

Sundõhuga köetavad seadmed

Artikkel 13.07

Kütmine tahke kütusega

14. PEATÜKK

MAJAPIDAMISES KASUTATAVAD VEDELGAASISEADMED

Artikkel 14.01

Üldnõuded

Artikkel 14.02

Seadmed

Artikkel 14.03

Balloonid

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel 14.04
Toiteallikate asukoht ja korraldus

Artikkel 14.05
Tagavara- ja tühjad balloonid

Artikkel 14.06
Reduktorid

Artikkel 14.07
Rõhk

Artikkel 14.08
Torud ja painduvad torud

Artikkel 14.09
Jaotussüsteem

Artikkel 14.10
Gaasi tarbivad seadmed ja nende paigaldamine

Artikkel 14.11
Ventilatsioon ja põlemisgaaside eemaldamine

Artikkel 14.12
Kasutus- ja ohutusnõuded

Artikkel 14.13
Heakskiitmiskatse

Artikkel 14.14
Katsed

Artikkel 14.15
Kinnitus

15. PEATÜKK**REISILAEVADELE KOHALDATAVAD ERINÕUDED**

Artikkel 15.01
Üldsätted

Artikkel 15.02
Laevakered

Artikkel 15.03
Püstuvus

Artikkel 15.04
Süvise ohutusvaru ja vabaparras

Artikkel 15.05
Reisijate maksimaalne lubatud arv pardal

Artikkel 15.06
Reisijateruumid ja reisijate poolt kasutatavad alad

Artikkel 15.07
Käitursüsteem

Artikkel 15.08
Ohutusseadised ja -varustus

Artikkel 15.09
Päästevarustus

Artikkel 15.10
Elektriseadmed

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel 15.11

Tulekaitse

Artikkel 15.12

Tule kustutamine

Artikkel 15.13

Ohutusmeetmed

Artikkel 15.14

Reovee kogumise ja kõrvaldamise seadmed

Artikkel 15.15

Teatavatele reisilavadele tehtavad erandid

15a. PEATÜKK

REISIPURJELAEVADELE KOHALDATAVAD ERINÕUDED

Artikkel 15a.01

II osa kohaldamine

Artikkel 15a.02

Teatavatele reisijateveoks mõeldud purjelaevadele tehtavad erandid

Artikkel 15a.03

Püstuvusnõuded purjedega sõitvatele laevadele

Artikkel 15a.04

Laevaehitus ja laevamehaanika alased nõuded

Artikkel 15a.05

Taglasest üldiselt

Artikkel 15a.06

Mastidest ja peeledest üldiselt

Artikkel 15a.07

Erisätted mastide kohta

Artikkel 15a.08

Erisätted marsstengide kohta

Artikkel 15a.09

Erisätted pukspriitide kohta

Artikkel 15a.10

Erisätted kliiverpoomide kohta

Artikkel 15a.11

Erisätted grootpoomide kohta

Artikkel 15a.12

Erisätted kahvlite kohta

Artikkel 15a.13

Üldsätted seisevtaglase ja jooksevtaglase kohta

Artikkel 15a.14

Erisätted seisevtaglase kohta

Artikkel 15a.15

Erisätted jooksevtaglase kohta

Artikkel 15a.16

Kinnitused ja taglase osad

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel 15a.17

Purjed

Artikkel 15a.18

Seadmed

Artikkel 15a.19

Katsetamine

16. PEATÜKK

PUKSIIRIS VEETAVA, TÕUGATAVA VÕI PARRAS PARDAGA HAALATAVA KOOSSEISU OSAKS OLEVATELE VEESÕIDUKITELE KOHALDATAVAD ERINÕUDED

Artikkel 16.01

Tõukurpuksiiriks sobivad veesõidukid

Artikkel 16.02

Tõugatavaks sobivad veesõidukid

Artikkel 16.03

Parras-pardaga haalatava koosseisu liigutamiseks sobivad veesõidukid 204

Artikkel 16.04

Koosseisus pukseeritavateks sobivad veesõidukid

Artikkel 16.05

Pukseerimiseks sobivad veesõidukid

Artikkel 16.06

Koosseisude navigeerimiskatsed

Artikkel 16.07

Kanded ühenduse tunnistusele

17. PEATÜKK

UJUVMEHHAMNISMIDELE KOHALDATAVAD ERINÕUDED

Artikkel 17.01

Üldnõuded

Artikkel 17.02

Erandid

Artikkel 17.03

Täiendavad nõuded

Artikkel 17.04

Süvise ohutusvaru jääk

Artikkel 17.05

Jääkvabaparras

Artikkel 17.06

Kallutuskatse

Artikkel 17.07

Püstuvuse tunnustamine

Artikkel 17.08

Püstuvuse tunnustamine vähendatud jääkvabaparda puhul

Artikkel 17.09

Lastimärgid ja süviseskaalad

Artikkel 17.10

Ujuvmehhanismid, millele ei nõuta püstuvuse tunnustamist

Kolmapäev, 5. juuli 2006

18. PEATÜKK

ERINÕUDED, MIDA KOHALDATAKSE TÖÖKOHAL KASUTAMISEKS ÕELDUD VEESÕIDUKITELE

Artikkel 18.01

Käitamistingimused

Artikkel 18.02

II osa kohaldamine

Artikkel 18.03

Randid

Artikkel 18.04

Süvise ohutusvaru ja vabaparras

Artikkel 18.05

Jollid

19. PEATÜKK

AJALOOLISTELE LAEVADELE KOHALDATAVAD ERINÕUDED
(välja jäetud)

19a. PEATÜKK

KANALIPARGASTELE KOHALDATAVAD ERINÕUDED
(välja jäetud)

19b. PEATÜKK

TSOONI VEETEEDEL SÕITVATELE LAEVADELE KOHALDATAVAD ERINÕUDED

Artikkel 19b.01

4. peatüki kohaldamine

20. PEATÜKK

MERELAEVADELE KOHALDATAVAD ERINÕUDED
(välja jäetud)

21. PEATÜKK

LÕBUSÕIDULAEVADELE KOHALDATAVAD ERINÕUDED

Artikkel 21.01

Üldnõuded

Artikkel 21.02

II osa kohaldamine

Artikkel 21.03

(välja jäetud)

22. PEATÜKK

KONTEINERILAEVADE PÜSTUVUS

Artikkel 22.01

Üldnõuded

Artikkel 22.02

Püstuvuse tunnustamise piirtingimused ja arvutusmeetod kinnitamata konteinerite transpordil

Artikkel 22.03

Püstuvuse tunnustamise piirtingimused ja arvutusmeetod kinnitatud konteinerite transpordil

Artikkel 22.04

Menetlus püstuvuse hindamiseks laeva pardal

Kolmapäev, 5. juuli 2006**22a. PEATÜKK****ÜLE 110 M PIKKUSTELE VEESÕIDUKITELE KOHALDATAVAD ERINÕUDED**

Artikkel 22a.01

I osa kohaldamine

Artikkel 22a.02

II osa kohaldamine

Artikkel 22a.03

Tugevus

Artikkel 22a.04

Ujuvus ja püstuvus

Artikkel 22a.05

Täiendavad nõuded

Artikkel 22a.06

IV osa kohaldamine ümberehitamise korral

22b. PEATÜKK**KIIRLAEVADELE KOHALDATAVAD ERINÕUDED**

Artikkel 22b.01

Üldnõuded

Artikkel 22b.02

I osa kohaldamine

Artikkel 22b.03

II osa kohaldamine

Artikkel 22b.04

Istmed ja turvavööd

Artikkel 22b.05

Vabaparras

Artikkel 22b.06

Ujuvus, püstuvus ja osadeks jaotamine

Artikkel 22b.07

Roolikamber

Artikkel 22b.08

Täiendav varustus

Artikkel 22b.09

Kinnised alad

Artikkel 22b.10

Väljapääsud ja pääseteed

Artikkel 22b.11

Tulekaitse ja tulekahju ennetamine

Artikkel 22b.12

Üleminekusätted

III OSA**23. PEATÜKK****LAEVA MEHITAMISEGA SEOTUD VARUSTUS**

Artikkel 23.01

(välja jäetud)

Artikkel 23.02

(välja jäetud)

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel 23.03
(välja jäetud)

Artikkel 23.04
(välja jäetud)

Artikkel 23.05
(välja jäetud)

Artikkel 23.06
(välja jäetud)

Artikkel 23.07
(välja jäetud)

Artikkel 23.08
(välja jäetud)

Artikkel 23.09
Laevade varustus

Artikkel 23.10
(välja jäetud)

Artikkel 23.11
(välja jäetud)

Artikkel 23.12
(välja jäetud)

Artikkel 23.13
(välja jäetud)

Artikkel 23.14
(välja jäetud)

Artikkel 23.15
(välja jäetud)

IV OSA

24. PEATÜKK

ÜLEMINEKU- JA LÖPPSÄTTED

Artikkel 24.01
Üleminekusätete kohaldamine juba kasutuses olevatele veesõidukitele

Artikkel 24.02
Kasutuses olevatele laevadele tehtavad erandid

Artikkel 24.03
Erandid veesõidukitele, mille kiil on maha pandud enne 1. aprilli 1976

Artikkel 24.04
Muud erandid

Artikkel 24.05
(välja jäetud)

Artikkel 24.06
Erandid veesõidukitele, mis ei ole hõlmatud artikliga 24.01

Artikkel 24.07
(välja jäetud)

Kolmapäev, 5. juuli 2006

24a. PEATÜKK

ÜLEMINEKUSÄTTED VEESÕIDUKITELE, MIS EI NAVIGEERI R TSOONI VEETEEDEL

Artikkel 24a.01

Juba kasutuses olevatele veesõidukitele üleminekusätete rakendamine ja eelmiste ühenduse tunnistuste kehtivus

Artikkel 24a.02

Erandid juba kasutuses olevatele laevadele

Artikkel 24a.03

Erandid veesõidukitele, mille kiil on maha pandud enne 1. jaanuari 1985

Artikkel 24a.04

Muud erandid

I liide

OHUSIGNAALID

II liide

HALDUSJUHENDID

I OSA

1. PEATÜKK

ÜLDOSA

Artikkel 1.01

Mõisted

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

Veesõidukite liigid

1. *Veesõiduk* — laev või ujumehhanismi osa.
2. *Laev* — siseveelaev või merelaev.
3. *Siseveelaev* — üksnes või peamiselt siseveeteedel sõitmiseks mõeldud laev.
4. *Merelaev* — meresõidukõlblikuks tunnistatud laev.
5. *Liikurlaev* — tavaline liikurkaubalaev või liikurtanker.
6. *Liikurtanker* — sisseehitatud tankides kaubaveoks mõeldud laev, mis on ehitatud nii, et see saab iseseisvalt oma liikumapaneva jõu abil sõita.
7. *Tavaline liikurkaubalaev* — laev, mis pole liikurtanker ja mis on mõeldud kaubaveoks ning mis on ehitatud nii, et saab iseseisvalt oma liikumapaneva jõu abil sõita.
8. *Kanalipraam* — siseveelaev pikkusega mitte üle 38,5 m ja laiusega mitte üle 5,05 m, mida tavaliselt kasutatakse Reini-Rhône'i kanalil.
9. *Vedurpuksiir* — spetsiaalselt pukseerimiseks ehitatud laev.
10. *Tõukurpuksiir* — spetsiaalselt tõugatava koosseisu edasilükkamiseks ehitatud laev.
11. *Praam* — teisaldatav praam või praamtanker.
12. *Praamtanker* — sisseehitatud tankides kaubaveoks mõeldud laev, mis on ehitatud nii, et seda saab pukseerida, ning mis ei ole võimeline üldse iseseisvalt oma liikumapaneva jõu abil sõitma või mis on oma liikumapaneva jõu abil suuteline sooritama vaid piiratud manöövreid.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

13. *Teisaldatav praam* — laev, mis ei ole praamtanker ning mis on ehitatud nii, et seda saab pukseerida, ning mis ei ole võimeline üldse iseseisvalt oma liikumapaneva jõu abil sõitma või mis on oma liikumapaneva jõu abil suuteline sooritama vaid piiratud manöövreid.
14. *Lihter* — lihtertanker, kaubalihter, või praamkonteiner.
15. *Lihtertanker* — sisseehitatud tankides kaubaveoks mõeldud laev, mis on ehitatud või mida on spetsiaalselt muudetud nii, et seda saab tõukepukseerida, ning mis ei ole üldse võimeline iseseisvalt oma liikumapaneva jõu abil sõitma või mis on oma liikumapaneva jõu abil suuteline sooritama vaid piiratud manöövreid, kui see ei ole tõugatava koosseisu osa.
16. *Kaubalihter* — kaubaveoks mõeldud laev, mis pole lihtertanker ja mis on ehitatud või mida on spetsiaalselt muudetud nii, et seda saab tõukepukseerida, ning mis ei ole üldse võimeline iseseisvalt oma liikumapaneva jõu abil sõitma või mis on oma liikumapaneva jõu abil suuteline sooritama vaid piiratud manöövreid, kui see ei ole tõugatava koosseisu osa.
17. *Praamkonteiner* — lihter, mis on mõeldud merelaevadel vedamiseks ja siseveeteedel teisaldamiseks.
18. *Reisilaev* — ühepäevareiside laev või kajutitega laev, mis on ehitatud ja varustatud nii, et see saab vedada rohkem kui 12 reisijat.
19. *Reisipurjelaev* — reisilaev, mis on ehitatud ja varustatud nii, et see saab edasi liikuda purjede abil.
20. *Ühepäevareiside laev* — reisilaev, milles pole reisijatele ööbimiseks kajuteid.
21. *Kajutitega laev* — reisilaev, milles on reisijatele ööbimiseks kajutid.
22. *Kiirlaev* — liikurlaev, mis suudab saavutada vee suhtes kiirust üle 40 kilomeetri tunnis.
23. *Ujuvmehhanism* — ujuvalus, millel on tööseadmed, nagu näiteks kraanad, süvendusseadmed, vaia-rammid või tõstukid.
24. *Töökohal kasutatav veesõiduk* — laev, mis on ehitatud ja varustatud nii, et see sobib töökohtadel kasutamiseks, näiteks jäätmekogumispraam, punker- või pontoonpraam, pontoon- või kivikallurlaev.
25. *Lõbusõidulaev* — laev, mis pole reisilaev ja mis on mõeldud spordiks või vaba aja veetmiseks.
26. *Joll* — transpordiks, päästetegevuseks ja töökohustuste täitmiseks kasutatav paat.
27. *Ujuvrajatis* — mis tahes ujuvalus, mida tavaliselt ei liigutata (näiteks ujumisebassein, dokk, sadamasild või paadikuur).
28. *Ujuv objekt* — parv või mis tahes muu ehitus, asi või koost, mis on suuteline navigeerima, kuid mis ei ole laev, ujuvmehhanism ega -rajatis.

Veesõidukite koostud

29. *Koosseis* — jäigalt või puksiirkõitega ühendatud veesõidukite koosseis.
30. *Koostamisviis* — koosseisu moodustamise viis.
31. *Jäik koosseis* — tõugatav koosseis või parras-pardaga haalataav koosseis.
32. *Tõugatav koosseis* — jäik veesõidukite koost, millest vähemalt üks on paigutatud koosseisu liigutava veesõiduki ette, mida nimetatakse tõukurpuksiiri(de)ks; jäigalt ühendatuks peetakse samuti koostu, mis koosneb suunatud liigendühendusega omavahel ühendatud tõukurpuksiirist ja tõugatavast veesõidukist.
33. *Parras-pardaga haalataav koosseis* — veesõidukite koost, milles veesõidukid on ühendatud jäigalt külge kõrvale ning ükski neist ei ole paigutatud koostu liigutava veesõiduki ette.
34. *Puksiiris veetatav koosseis* — koost, mis koosneb ühest või mitmest veesõidukist, ujuvrajatisest või ujuvalusest, mida pukseerib üks või mitu koosseisu kuuluvat iseliikuvat veesõidukit.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Erineva otstarbega alad laevas

- 35. *Peamasinaruum* — ruum, kuhu on paigaldatud jõuseadmed.
- 36. *Masinaruum* — ruum, kuhu on paigaldatud sisepõlemismootorid.
- 37. *Katlaruum* — ruum, kus asub köetav seade auru tootmiseks või soojusvahetusvedeliku soojendamiseks.
- 38. *Suletud tekiehitis* — jäikade seintega veetihe, jäik ja kompaktne ehitis tekil, mis on sinna püsivalt ja veetihedalt kinnitatud.
- 39. *Roolikamber* — ala, kus asuvad kõik manööverdamiseks vajalikud juhtimis- ja seirevahendid.
- 40. *Eluruumid* — ruumid, mida kasutavad laevas tavaliselt elavad isikud, sealhulgas kambüüsid, toidumooni hoiuruumid, tualetid ja pesuruumid, pesupesemisruumid, trepimademed ja vahekäigud, kuid mitte roolikamber.
- 41. *Reisijateala* — reisijatele kasutamiseks mõeldud alad laevas ning sellised kinnised ruumid, nagu näiteks salongid, kauplused, juuksurisalongid, kuivatusruumid, pesupesemisruumid, saunad, tualettruumid, pesuruumid, vahekäigud, ühenduskäigud ja trepid, mis pole seintega ümbritsetud.
- 42. *Juhtimiskeskus* — roolikamber, koht, kus asuvad avariielektri jaam või selle osad, või koht, kus pidevalt viibib tulekahju häireseadmete, uste kaugjuhtimisseadmete või tulekustutite eest vastutav pardaperisonal või laevapere.
- 43. *Trepišaht* — sisetrepi või lifti šaht.
- 44. *Salong* — eluruumi või reisijateala juurde kuuluv ruum. Reisilaevade kambüüse ei peeta salongideks.
- 45. *Kambüüs* — pliidi või samalaadse keeduseadmega ruum.
- 46. *Hoiuruum* — tuleohtlike vedelike hoidmiseks või toidumooni säilitamiseks mõeldud ruum, mille pindala on suurem kui 4 m².
- 47. *Trümm* — vöörist ja ahtrist vaheseintega piiratud laeva osa, mida avatakse ja suletakse luugikatete abil ja mis on mõeldud nii pakendatud kui ka puistekauba veoks või tankide mahutamiseks ja mis ei ole laevakere osa.
- 48. *Sisesehitatud tank* — laevaga ühendatud tank, mille seinteks on laevakere ise või laevakerest eraldi olev plaadistus.
- 49. *Töökoht* — ala, kus laevapere liikmed oma tööülesandeid täidavad, kaasa arvatud maabumissild, laadimiskraana ja joll.
- 50. *Vahekäik* — ala, mis on mõeldud inimeste tavapäraseks liikumiseks ja kaupade teisaldamiseks.
- 51. *Ohutu ala* — ala, mis on väljastpoolt piiratud suurima süvise veeliinist $1/5 B_{WL}$ kaugusel paralleelselt veeliiniga kulgeva vertikaalpinnaga.
- 52. *Kogunemisalad* — alad laevas, mis on eriti kaitstud ning kuhu reisijad kogunevad ohu korral.
- 53. *Evakuatsioonialad* — laeva kogunemisalade osad, kust on võimalik inimesi evakueerida.

Laevade ehitust käsitlevad mõisted

- 54. *Suurima süvise veejoone tasand* — veetasand, mis vastab suurimale süvisele, mille juures laev tohib sõita.
- 55. *Süvise ohutusvaru* — vahemaa, mis jääb suurima süvise veejoone tasandi ja selle paralleeltasandi vahele, mis läbib madalaimat punkti, millest kõrgemal ei loeta laeva veekindlaks.
- 56. *Süvise ohutusvaru jääk* — kasutada olev vertikaalne süvisevaru, mis laeva kreeni korral jääb veetasapinna ja sügavamale vajunud parda madalaima punkti vahele, millest alates laeva ei saa enam lugeda veekindlaks.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

57. *Vabaparras* (*f*) — vahemaa, mis jääb suurima süvise veejoone tasandi ja külgteki madalaimat punkti läbiva paralleeltasapinna vahele, külgteki puudumisel kasutatakse parda ülaserva madalaimat punkti.
58. *Jääkvabaparras* — kasutada olev vertikaalne süvisevaru, mis laeva kreeni korral jääb veetasapinna ja teki pealispinna vahele sügavamale vette vajunud parda madalaimas punktis või kui tekki ei ole, siis kasutatakse sügavamale vette vajunud parda madalaimat punkti.
59. *Ujuvusvaru veeliin* — ettekujutatav veeliin, mis on tõmmatud pardaplaadistusele vähemalt 10 cm allpool vaheseinte tekki ja vähemalt 10 cm allpool laeva parda madalaimat mitteveekindlat punkti. Kui vaheseinte tekki ei ole, on veeliin tõmmatud vähemalt 10 cm allapoole kõige alumisest liinist, milleni välisplaadistus on veekindel.
60. *Mahtveeväljasurve* (∇) — laeva poolt välja tõrjutava vee ruumala kuupmeetrites.
61. *Veeväljasurve* (Δ) — laeva kogumass tonnides, kaasa arvatud last.
62. *Täidlustegur* (C^B) — laeva mahtveeväljasurve ja pikkuse L_{WL} , laiuse B_{WL} ja süvise T korrutise suhe.
63. *Purjesuspind* (A_V) — laeva veeliinist üleval pool oleva osa projektsioon pikitasandile ruutmeetrites.
64. *Vaheseinte tekk* — tekk, milleni ulatuvad veetihedad vaheseinad ning alates millest mõõdetakse vabaparrast.
65. *Vahesein* — ettenähtud kõrgusega sein, mis tavaliselt on vertikaalne, jagab laeva osadeks ning mis piirneb laeva põhjaga, plaadistusega või teiste vaheseintega.
66. *Põikvahesein* — vahesein, mis ulatub laeva ühest pardast teise pardani.
67. *Sein* — ruumi osadeks jagav pind, mis tavaliselt on vertikaalne.
68. *Jaotussein* — sein, mis ei ole veetihe.
69. *Pikkus* (L) — laevakere maksimaalne pikkus ilma rooli ja pukspriidita.
70. *Üldpikkus* (L_{OA}) — laeva maksimaalne pikkus meetrites, kaasa arvatud kinnitatud mehhanismid, nagu näiteks roolisüsteemi või jõuülekande osad, mehaanilised või muud sarnased seadmed.
71. *Veeliini pikkus* (L_{WL}) — laevakere pikkus meetrites mõõdetuna suurima süvise veetasandis.
72. *Laius* (B) — laevakere suurim laius meetrites katteplaadistuse välisservast mõõdetuna (arvestamata sõurattaid, kaitsereelinguid jms).
73. *Üldlaius* (B_{OA}) — laeva suurim laius meetrites, kaasa arvatud kinnitatud mehhanismid, nagu näiteks sõurattad, kaitsereelingud, mehaanilised seadmed jms.
74. *Veeliini laius* (L_{WL}) — laevakere laius meetrites, mõõdetuna pardaplaadistuse välispinnalt suurima süvise veetasandis.
75. *Kõrgus* (H) — kõige lühem vertikaalne vahemaa meetrites laevakere või kiilu kõige madalama punkti ja teki madalaima punkti vahel laevaküljel.
76. *Süvis* (T) — vertikaalne vahemaa meetrites laevakere või kiilu kõige madalama punkti ja suurima süvise veetasandi vahel.
77. *Vööri loodsirge* — vertikaaljoon laevakere ja suurima süvise veetasandi lõikejoone vööripunktist.
78. *Külgteki puhaslaius* — vahemaa vertikaalsete joonte vahel, millest üks läbib külgteki küljel oleva luugikoomingu kõige väljaulatuvamat osa ning teine külgteki välisküljel oleva libisemiskaitse (kaitsereeling, jalalatt) siseserva.

Roolisüsteem

79. *Roolisüsteem* — kõik laeva roolimiseks vajalikud seadmed, mis tagavad 5. peatükis ettenähtud manööverdusvõime.
80. *Rool* — rool või roolid koos balleriga, kaasa arvatud roolisektor ja seda roolimehhanismiga ühendavad komponendid.
81. *Roolimehhanism* — roolisüsteemi osa, mis liigutab rooli.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

82. *Ajam* — roolimehhanismi ajam jõuallika ja roolimehhanismi vahel.
83. *Jõuallikas* — roolimehhanismi juhtija ja roolimehhanismi jõuallikas, milleks kasutatakse laeva elektrivõrku, akusid või sisepõlemismootorit.
84. *Roolimehhanismi juhtija* — jõuajamiga käitatava roolimehhanismi juhtimist tagavad komponendid ja elektriahel.
85. *Roolimehhanismi ajam* — roolimehhanismi juhtija, selle ajam ja jõuallikas.
86. *Käsiajam* — süsteem, kus rooliratta käsitsi liigutamine liigutab rooli mehaanilise ülekande abil ilma täiendavat jõuallikat kasutamata.
87. *Käsijuhtimisega hüdrauliline ajam* — hüdraulilise ülekande töö käsitsi juhtimine.
88. *Pöördekiiruse regulaator* — seade laeva eelnevalt kindlaksmääratud pöördekiiruse saavutamiseks ja hoidmiseks.
89. *Roolikamber, mis on sisustatud ainuisikuliseks navigeerimiseks radari abil* — roolikamber, mis on sisustatud nii, et radari abil navigeerides saab laevaga manööverdada üks inimene.

Konstruksiooniosade ja materjalide omadused

90. *Veetihe* — konstruktsiooniosa või seade, mille teostus väldib vee sissetungimist.
91. *Pritsme- ja ilmastikukindel* — konstruktsiooniosa või seade, mis on teostatud selliselt, et sellesse imbub tavalistes tingimustes ainult natuke vett.
92. *Gaasitihe* — konstruktsiooniosa või seade, mis on teostatud selliselt, et gaasi ja auru sissetungimine on välditud.
93. *Mittesüttiv* — aine, mis ei põle ega eralda isesüttimiseks piisavas koguses tuleohtlikku auru kuumutamisel temperatuurini umbes 750 °C.
94. *Leegiaeglustaja* — materjal, mis kergesti ei sütti või mille pind vähemalt piirab leekide levikut artikli 15.11 lõike 1 punktis c osutatud viisil.
95. *Tulekindlus* — konstruktsiooniosade või seadmete artikli 15.11 lõike 1 punkti d kohaste katsetega kinnitatud omadus.
96. *Tulekatsekoodiks* — IMO meresõiduohutuse komitee otsuse MSC.61(67) kohane rahvusvaheline tulekatsete kohaldamise koodiks.

Muud mõisted

97. *Volitatud klassifikatsiooniühing* — direktiivi VI lisas sätestatud kriteeriumide ja menetluste kohaselt tunnustatud klassifikatsiooniühing.
98. *Radarseade* — elektrooniline abiseade navigeerimisel ümbruse ja liikluse tuvastamiseks ja kuvamiseks.
99. *Sisevete ECDIS (sisevete elektronkaartide kuva- ja infosüsteem)* — standarditud süsteem sisevete elektrooniliste navigatsioonikaartide ning seonduva teabe kuvamiseks, mis esitab valitud teavet haldajate elektroonilistelt sisevete navigatsioonikaartidelt ja valikukohast teavet veesõiduki muudelt anduritelt.
100. *Sisevete ECDIS-seade* — seade sisevete elektrooniliste navigatsioonikaartide kuvamiseks, mida on võimalik kasutada kahel erineval viisil: teavitamisrežiimis ja navigeerimisrežiimis.
101. *Teavitamisrežiim* — sisevete ECDISi kasutatakse üksnes teabe edastamiseks ilma radarikatteta.
102. *Navigeerimisrežiim* — sisevete ECDISi kasutatakse veesõiduki navigeerimiseks koos radarikattega.
103. *Pardapersonal* — kõik reisilaeva pardal olevad töötajad, kes pole laevapere liikmed.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

104. *Liikumispuudega isikud* — isikud, kellel on raskusi ühistranspordi kasutamisel, sealhulgas eakad isikud, puudega isikud, meelepuudega isikud ja ratastooli kasutajad, rasedad ja väikelastega isikud.
105. *Ühenduse tunnistus* — pädeva asutuse poolt laevale väljastatud tunnistus, mis kinnitab vastavust käesoleva direktiivi tehnilistele nõuetele.

Artikkel 1.02
(välja jäetud)

Artikkel 1.03
(välja jäetud)

Artikkel 1.04
(välja jäetud)

Artikkel 1.05
(välja jäetud)

Artikkel 1.06
Ajutised nõuded

Kui siseveetranspordi kohandamine tehnilise arenguga nõuab kiiresti erandite tegemist käesolevast direktiivist enne selle eeldatavat muutmist, või kui see on vajalik katsete lubamiseks, võib käesoleva direktiivi artiklis 19 lõikes 2 osutatud menetluse kohaselt vastu võtta ajutisi nõudeid. Nõuded tuleb avaldada ning need kehtivad kõige rohkem kolm aastat. Need nõuded peavad jõustuma kõikides liikmesriikides samaaegselt ning need tühistatakse kõikides liikmesriikides samade tingimuste kohaselt.

Artikkel 1.07
Haldusjuhendid

Direktiivi rakendamise lihtsustamiseks ja ühtlustamiseks võib kontrolli käsitlevaid siduvaid haldusjuhendeid võtta vastu käesoleva direktiivi artikli 19 lõikes 2 osutatud menetluse kohaselt.

2. PEATÜKK

MENETLUS

Artikkel 2.01
Kontrollorgan

1. Liikmesriigid moodustavad kontrollorganid.
2. Kontrollorganid koosnevad esimehest ja ekspertidest.

Igasse kontrollorganisse kuuluvad vähemalt järgmised eksperdid:

- a) siseveelaevanduse eest vastutava haldusasutuse töötaja;
- b) siseveelaevade laeva- ning masinaehituse ekspert;
- c) laevajuhtimistunnistusega laevandusekspert.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

3. Kontrollorgani juhi ja eksperdid määravad selle riigi asutused, milles kontrollorgan on moodustatud. Töökohustuste täitmisele asumisel esitavad kontrollorgani juht ja eksperdid kirjaliku kinnituse selle kohta, et nad täidavad oma tööülesandeid täiesti sõltumatult. Ametiisikutelt kinnitust ei nõuta.
4. Kooskõlas kohaldatavate liikmesriigi sätetega võivad kontrollorganeid abistada erialaekspertid.

Artikkel 2.02*Kontrolli läbiviimise taotlus*

1. Kontrolli läbiviimise taotluse menetlemine ning kontrollimiskoha ja -aja kindlaksmääramine kuulub ühenduse tunnistusi väljastavate asutuste pädevusse. Pädev asutus otsustab, millised dokumendid esitada tuleb. Menetlemisel peab olema tagatud kontrolli läbiviimine mõistliku aja jooksul pärast taotluse esitamist.
2. Omanik või tema esindaja võib taotleda ühenduse tunnistust veesõidukile, millele käesolevat direktiivi ei kohaldata. Tema taotlus tuleb rahuldada, kui laev vastab käesoleva direktiivi nõuetele.

Artikkel 2.03*Veesõiduki esitamine kontrolliks*

1. Omanik või tema esindaja peab esitama kontrolliks tühimassiga, puhastatud ja varustatud veesõiduki. Ta peab andma kontrolli läbiviimiseks igakülgset abi, varustades kontrollijaid näiteks sobiva jolli ja personali, ning ta peab kontrollijatele avama mis tahes laevakere osad või sisseehitised, mis pole otseselt ligipääsetavad või nähtavad.
2. Kontrollorgan peab kõigepealt nõudma kuivkontrolli. Kuivkontrolli võib ära jätta, kui on esitatud klassifikatsioonitunnistus või volitatud klassifikatsiooniühingu poolt väljastatud nõuetekohasustõend või kui on olemas tunnistus selle kohta, et pädev asutus on kuivkontrolli mingil muul eesmärgil juba teinud. Perioodilise kontrolli või käesoleva direktiivi artiklis 15 sätestatud kontrolli puhul võib kontrollorgan nõuda kontrolli vee peal.

Kontrollorgan peab tegema proovisõite liikurlaevade või konvoide esmasel kontrollimisel ja siis, kui laeva jõu- või rooliseadmetes on tehtud suuri muudatusi.

3. Kontrollorgan võib nõuda täiendavaid sõidukateid ja lisadokumente. Käesolevat sätet tuleb ka kohaldada veesõiduki ehitamise ajal.

Artikkel 2.04

(välja jäetud)

Artikkel 2.05*Ajutine ühenduse tunnistus*

1. Pädev asutus võib väljastada ajutise ühenduse tunnistuse:
 - a) veesõidukitele, et lubada neil ühenduse tunnistuse saamiseks sõita teatud kindlasse kohta;
 - b) veesõidukitele, mille ühenduse tunnistus on ajutiselt tagasi võetud ühel artiklis 2.07 või käesoleva direktiivi artiklites 12 ja 16 osutatud juhtudest;
 - c) veesõidukitele, mis ootavad ühenduse tunnistuse kättesaamist pärast edukalt läbitud kontrolli;
 - d) veesõidukitele, mis ei vasta kõikidele V lisa I osas esitatud tingimustele, mis on ühenduse tunnistuse saamiseks vajalikud;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- e) veesõidukitele, mis saadud vigastuse tõttu ei vasta enam ühenduse tunnistusele;
 - f) ujuvalustele või -mehhanismidele, kui erivedude eest vastutavad asutused nõuavad liikmesriikide navigatsiooniasutuste kohaldatavate määruste kohaselt eriveoloa väljastamisel nimetatud ühenduse tunnistuse omamist;
 - g) veesõidukitele, mis artikli 2.19 lõikes 2 sätestatu kohaselt ei vasta II osa sätetele.
2. Kui veesõidukit, ujuvalust või ujuvmehhanismi sõidukõlblikkust peetakse piisavaks, koostatakse V lisa III osas esitatud näidise kohaselt ajutine ühenduse tunnistus.

See peab sisaldama pädeva asutuse poolt vajalikuks peetavaid tingimusi ning see kehtib:

- a) lõike 1 punktides a, d-f osutatud juhtudel ühe konkreetse sõidu jaoks sobiva ajavahemiku jooksul, mis ei ületa ühte kuud;
- b) lõike 1 punktides b ja c osutatud juhtudel asjakohase aja jooksul;
- c) lõike 1 punktis g nimetatud juhtudel kuus kuud. Ajutist ühenduse tunnistust võib pikendada korraga kuni kuueks kuuks kuni selle ajani kui komitee teeb otsuse.

Artikkel 2.06

Ühenduse tunnistuse kehtivus

1. Pädevad asutused määravad uute laevade ühenduse tunnistustele, mis on väljastatud käesoleva direktiivi sätete kohaselt, järgmised kehtivusperioodid:
- a) reisilaevadel mitte rohkem kui viis aastat;
 - b) muudel veesõidukitel mitte rohkem kui kümme aastat.
- Kehtivusperiood märgitakse ühenduse tunnistusele.
2. Veesõidukitel, mis on enne kontrolli juba kasutuses, määrab pädev asutus nende ühenduse tunnistuse kehtivusperioodi iga kord eraldi kontrolli tulemuste põhjal. Siiski ei tohi kehtivusaeg ületada lõikes 1 määratud ajaperioode.

Artikkel 2.07

Ühenduse tunnistuse sisu ja muutmine

1. Veesõiduki omanik või tema esindaja teatab pädevale asutusele igast muudatusest veesõiduki nimes või omandilises kuuluvuses, igast ülemõõtmisest ning igasugusest ametliku numbri, registreeringu või kodusadama muutmisest ning saadab muudatuse sisseviimiseks nimetatud asutusele ühenduse tunnistuse.
2. Iga pädev asutus võib ühenduse tunnistust täiendada või muuta.
3. Kui pädev asutus muudab või täiendab ühenduse tunnistust, teatab ta sellest asutusele, kes ühenduse tunnistuse väljastas.

Artikkel 2.08

(välja jäetud)

Artikkel 2.09

Perioodiline kontroll

1. Enne ühenduse tunnistuse kehtivusaja lõppemist tuleb veesõidukile teha perioodiline kontroll.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

2. Omaniku või tema esindaja põhjendatud taotluse korral võib pädev asutus erandkorras ning ilma täiendava kontrollita pikendada ühenduse tunnistuse kehtivust mitte rohkem kui kuus kuud. Nimetatud pikenduse kohta väljastatakse kirjalik dokument, mida tuleb hoida veesõidukis.
3. Eespool nimetatud kontrolli tulemuste põhjal määrab pädev asutus ühenduse tunnistusele uue kehtivusperioodi.

Kehtivusperiood märgitakse ühenduse tunnistusele ning sellest teatatakse nimetatud tunnistuse väljastanud asutusele.
4. Kui ühenduse tunnistus asendatakse lõikes 3 ettenähtud korras pikendamise asemel uuega, tagastatakse varasem ühenduse tunnistus pädevale asutusele, kes selle väljastas.

Artikkel 2.10

Vabatahtlik kontroll

Veesõiduki omanik või tema esindaja võib igal ajal taotleda vabatahtlikku kontrolli.

Kontrollimistaotlust tuleb käsitleda.

Artikkel 2.11

(välja jäetud)

Artikkel 2.12

(välja jäetud)

Artikkel 2.13

(välja jäetud)

Artikkel 2.14

(välja jäetud)

Artikkel 2.15

Kulud

Veesõiduki omanik või tema esindaja kannab kõik laeva kontrolli ning ühenduse tunnistuse väljastamisega seotud kulud vastavalt iga liikmesriigi poolt kehtestatud maksumääradele.

Artikkel 2.16

Teave

Pädev asutus võib lubada isikel, kes tõendavad oma huvi põhjendatust, tutvuda ühenduse tunnistuse sisuga ning ta võib kindlaksmääratud eesmärgil väljastada nimetatud isikutele ühenduse tunnistuste väljavõtteid ja koopiaid, mille õigsus on tõendatud.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel 2.17

Ühenduse tunnistuste register

1. Pädevad asutused annavad nende poolt väljastatud ühenduse tunnistustele järjekorranumbrid. Nad peavad direktiivi VI lisas esitatud näidise kohast registrit kõikide nende poolt väljastatud ühenduse tunnistuste kohta.
2. Pädevad asutused säilitavad kõikide nende poolt väljastatud ühenduse tunnistuste protokollid või koopiad ning kannavad nendele kõik andmed ja muudatused, samuti ühenduse tunnistuse tühistamist ja asendamist puudutava teabe.

Artikkel 2.18

Ametliku number

1. Ühenduse tunnistuse väljastanud pädev asutus märgib ühenduse tunnistusele ametliku numbriga, mille nimetatud veesõidukile on andnud selle liikmeriigi pädev asutus, kus veesõiduk on registreeritud või kus on selle kodusadam.

Kolmandate riikide veesõidukitele annab ühenduse tunnistusele kantava ametliku numbriga ühenduse tunnistuse väljastanud pädev asutus.

Neid nõudeid ei kohaldata lõbusõidulaevadele.

2. (välja jäetud).
3. (välja jäetud).
4. Veesõiduki omanik või tema esindaja esitab pädevale asutusele ametliku numbriga saamise taotluse. Veesõiduki omanik või tema esindaja vastutab ka ühenduse tunnistusele kantud ametliku numbriga laevale kinnitamise eest ning selle eemaldamise eest kohe, kui see enam ei kehti.

Artikkel 2.19

Võrdvärsus ja erandid

1. Kui II osa sätteid nõuavad teatud materjalide, paigaldiste või seadmete veesõidukis kasutamist või nende pardalolekut või teatud konstruktsiooniaspektide või paigutuse kasutamist, võib pädev asutus lubada nimetatud veesõidukite puhul teiste materjalide, paigaldiste või seadmeüksuste kasutamist või pardalolekut või teiste konstruktsioonelementide või paigutuste kasutamist, kui need on käesoleva direktiivi artikli 19 lõikes 2 osutatud menetluse kohaselt tunnistatud võrdväärseks.
2. Kui komitee ei suuda käesoleva direktiivi artikli 19 lõikes 2 osutatud menetluse kohaselt teha otsust lõikes 1 sätestatud võrdvärsuse kohta, võib pädev asutus väljastada ajutise ühenduse tunnistuse.

Käesoleva direktiivi artikli 19 lõikes 2 osutatud menetluse kohaselt teatab pädev asutus ühe kuu jooksul pärast ajutise ühenduse tunnistuse väljastamist sellest komiteele, näidates ära veesõiduki nime ja ametliku numbriga, kõrvalekalde liigi ning riigi, kus veesõiduk on registreeritud või kus on selle kodusadam.

3. Pädev asutus võib käesoleva direktiivi artikli 19 lõikes 2 osutatud menetluse kohaselt komitee soovitusel alusel väljastada katseliselt ning piiratud ajaks teatud konkreetsele veesõidukile ühenduse tunnistuse, mis sisaldab uusi tehnilisi nõudeid, mis erinevad II osas sätestatust, kui need nõuded pakuvad võrdväärset ohutust.
4. Lõigetes 1 ja 3 osutatud võrdvärsus ja erandid märgitakse ühenduse tunnistusele. Sellest teatatakse komisjonile.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

II OSA

3. PEATÜKK

LAEVAEHITUSNÕUDED

Artikkel 3.01

Põhinõue

Laevad ehitatakse vastavalt heale laevaehitustavale.

Artikkel 3.02

Tugevus ja püstuvus

1. Laevakere on piisavalt tugev, et pidada vastu kõikidele jõududele, mis kerele tavatingimustes mõjuvad:

- a) äsjaehitatud laevade puhul ning laevade tugevust mõjutavate suuremate ümberehitamiste puhul esitatakse piisava tugevuse tõendamiseks tõendusmaterjal konstruktsiooniarvutuste kohta. Nimetatud tõendusmaterjali ei nõuta, kui on esitatud klassifikatsioonitunnistus või volitatud klassifikatsiooniühingu tõend;
- b) artiklis 2.09 osutatud kontrolli puhul kontrollitakse põhja-, pils- ja pardaplaatide minimaalset paksust järgmiste tingimuste kohaselt:

Teraslaevade minimaalseks paksuseks $t_{\min}$ võetakse järgmise valemi kohaselt arvutatud suurim väärtus:

1. laevadel, mis on pikemad kui 40 m: $t_{\min} = f \cdot b \cdot c (2,3 + 0,04 L) \text{ [mm]}$;

laevadel, mis ei ole pikemad kui 40 m: $t_{\min} = f \cdot b \cdot c (1,5 + 0,06 L) \text{ [mm]}$, kuid mitte vähem kui 3,00 mm

2. $t_{\min} = 0,005 \cdot a \sqrt{T} \text{ [mm]}$

kus:

a = kaaresamm [mm];

f = kaaresammu tegur:

$f = 1$, kui $a \leq 500 \text{ mm}$

$f = 1 + 0,0013 (a - 500)$, kui $a > 500 \text{ mm}$

b = põhja-, pils- või pardaplaatide tegur

$b = 1,0$ põhja- ja pardaplaatidele

$b = 1,25$ pilsiplaatidele

f = Pardaplaatide minimaalse paksuse korral võib kaaresammuks olla 1. Pilsiplaatide minimaalne paksus ei tohi siiski põhjaplaatide ja pardaplaatide omast mingil juhul väiksem olla.

c = struktuuritüübi tegur:

$c = 0,95$ topeltpõhjaga ning kimmipilsikanaliga laevadel, kui pardaäärse kanali ning trümmi vaheline piire on paigutatud vertikaalselt samale joonele koominguga

$c = 1,0$ kõikide struktuuritüüpide puhul.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- c) Kahekordse põhja ning kimmipilsikanaliga pikisuunas tugevdatud laevade puhul võib punkti b kohaselt välja arvatud plaatide minimaalseid paksusi vähendada laevakere piisava tugevuse puhul (piki-, põik- ja kohalik tugevus) arvatud väärtuseni, mille volitatud klassifikatsiooniühing on kinnitanud.

Plaadid tuleb välja vahetada, kui põhja-, pils- või pardaplaatide väärtused on sellisel viisil saadud lubatud väärtustest madalamad.

Sel viisil arvatud miinimumväärtused on piirväärtused, milles arvestatakse tavalist ühtlast kulumist ja eeldatakse, et kasutatud on laevaehitusterast ning et sellised sisestruktuuri komponendid nagu kaared, kaarepõrand, piki- ja põiksuunalised põhistruktuuri üksused on heas seisukorras ning laevakerel ei ole mingeid märke pikisuunalisest ülekoormusest.

Niipea, kui nendest väärtustest ei ole enam kinni peetud, tuleb kõnealused plaadid parandada või välja vahetada. Siiski on lubatud arvatud väärtusest kuni 10 % väiksema paksusega plaatide kasutamine lokaalselt väikestel pindadel.

2. Kui laevakere ehitamiseks kasutatakse muud materjali kui terast, tuleb arvutustega tõendada, et kere tugevus (pikisuunas, ristsuunas ja kohalik tugevus) on vähemalt võrdne tugevusega, mille annab terase kasutamine, kui minimaalne paksus vastab lõikes 1 sätestatule. Kui esitatakse volitatud klassifikatsiooniühingu poolt väljastatud klassitunnistus või tõend, võib arvutuste abil tõendamise ära jätta.
3. Laevade püstuvus peab vastama nende kasutuseesmärgile.

Artikkel 3.03

Laevakere

1. Kuni tekini, või kui tekki pole, siis sandekini ulatuvad vaheseinad tuleb paigaldada järgmistesse punktidest:

- a) Põrkevahesein sobivale kaugusele võõrist ning sellisel viisil, et oleks tagatud lastis laeva süvise ohutuse varu jääk 100 mm, kui vesi tungib põrkevaheseina ees olevasse veetihedasse sektsiooni.

Üldiselt peetakse lõikes 1 nimetatud nõuet täidetuks, kui põrkevahesein on paigaldatud kaugusele 0,04 L kuni 0,04 L + 2 m võõri loodsirgest suurima süvise veejoone tasandil.

Kui nimetatud kaugus ületab 0,04 L + 2 m, tuleb lõikes 1 sätestatud nõuet tõendada arvutustega.

Vahemaad võib vähendada kuni 0,03 L-ini. Sellisel juhul tuleb tõendada vastavust lõikes 1 nimetatud nõudele arvutustega, eeldades, et põrkevaheseinast eespool olev sektsioon ning sellega piirnevad sektsioonid on täitunud veega.

- b) Kui laeva pikkus L on rohkem kui 25 m, peab ahtrist piisaval kaugusel olema ahterpiigivahesein.
2. Põrkevaheseina pinnast eespool ei tohi olla ei eluruume ega laeva ohutuseks või tegutsemiseks vajalikke paigaldisi. Seda nõuet ei kohaldata ankruseadmele.
3. Eluruumid, masina- ja katlaruumid ning nende juurde kuuluvad mis tahes tööruumid tuleb eraldada trümmidest tekini ulatuvate veetihedate põikvahesintega.
4. Eluruumid peavad olema masina- ja katlaruumidest ning trümmidest gaasitihedalt eraldatud ja neisse peab pääseda otse tekilt. Kui selline ligipääs puudub, peab üks avariiväljapääs viima ka otse tekile.
5. Lõigetes 1 ja 3 määratletud vaheseinad ning lõikes 4 määratletud alade piirded ei tohi sisaldada avasid.

Lubatud on aga ahterpiigi uks ning läbiviigud, mis on mõeldud eeskätt šahtide ja torustike jaoks, kui nende konstruktsioon ei vähenda nimetatud vaheseinte ning alade piirete tõhusust. Ahterpiigivaheseina ustel peab olema mõlemal pool järgmine kergesti loetav juhend:

„Uks tuleb pärast kasutamist viivitamata sulgeda”.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

6. Laevakere külge kinnitatud veevõtu- ja vee äravoolukohti ning torustikke loetakse veetihedateks, kui need on ehitatud nii, et vesi ei saa juhuslikult laeva sisse voolata.
7. Laeva vööriosad ehitatakse nii, et ankur ei ulatu ei osaliselt ega täielikult pardaplaadistuse tagant välja.

Artikkel 3.04***Masina- ja katlaruumid, punkrid***

1. Masina- ja katlaruumid peavad olema sisustatud nii, et neis olevaid seadmeid oleks kerge ja ohutu käitada, kontrollida ning hooldada.
2. Vedelkütuse või määrdõli punkritel ning reisijatealadel ja eluruumidel ei tohi olla ühiseid piirdeid, mis on nende tavakasutuse ajal vedeliku staatilise surve all.
3. Mootoriruumi, katlaruumi ja punkri vaheseinad, laed ja ukSED peavad olema valmistatud terasest või muust sarnasest mittesüttivast materjalist.

Mootoriruumis kasutatav isolatsioonimaterjal peab olema kaitstud kütuse sissetungimise ja kütuseaurude eest.

Kõik masinaruumide, katlaruumide ja punkrite seintes, lagedes ja ustes olevad avad peavad olema väljastpoolt suletavad. Lukustusseadmed peavad olema tehtud terasest või sarnasest mittesüttivast materjalist.

4. Masina- ja katlaruume ning muid ruume, kus võivad koguneda tuleohtlikud või mürgised gaasid, peab saama piisavalt ventileerida.
5. Kajutitrepid ning masina- ja katlaruumidesse ja punkritesse viivad redelid peavad olema tugevalt kinnitatud ja need peavad olema valmistatud terasest või muust löögikindlast ja mittesüttivast materjalist.
6. Masina- ja katlaruumidel peab olema kaks väljapääsu, millest üks võib olla avariiväljapääs.

Teist väljapääsu pole vaja, kui:

- a) mootori- või katlaruumide kogu põrandapind (keskmine pikkus x keskmine laius põrandaplaatide tasandil) ei ole suurem kui 35 m² ja
 - b) tee pikkus väljapääsu juurest hooldus- või kontrollimiskohani või kaugus välisväljapääsu juures asuvast kajutitrepi platvormist ei ole suurem kui 5 m ja
 - c) tulekustuti on paigaldatud avariiväljapääsust kõige kaugemal asetsevasse hoolduskohta, ning samuti erandina artikli 10.03 lõike 1 punktist e, kui mootorite seadistatud võimsus ei ole suurem kui 100 kW.
7. Maksimaalne lubatud helirõhk masinaruumis tohib olla 110 dB(A). Mõõtepunktid ruumis valitakse vastavalt töötaja asukohale seadmete tavahooldusel.

4. PEATÜKK**SÜVISE OHUTUSVARU, VABAPARRAS JA LASTIMÄRGID****Artikkel 4.01*****Süvise ohutusvaru***

1. Süvise ohutusvaru peab olema vähemalt 300 mm.
2. Laevadel, mille avasid ei saa pritsme- ja ilmastikukindlalt sulgeda, ning katmata trümmidega sõitvatel laevadel suurendatakse süvise ohutusvaru nii, et iga nimetatud ava asub vähemalt 500 mm kõrgusel suurima süvise veejoone tasandist.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel 4.02

Vabaparras

1. Ilma teki pikinõguseta ja tekiehitisteta pideva tekiga laevade vabaparras on 150 mm.
2. Pikinõgusa tekiga ja tekiehitistega laevade vabaparras arvutatakse järgmise valemi järgi:

$$F = 150 \cdot (1 - \alpha) - \frac{\beta_v \cdot Se_v + \beta_a \cdot Se_a}{15} \text{ [mm]}$$

kus:

 α on parandustegur, mis arvestab kõiki asjakohaseid tekiehitisi; β_v on laeva pikkuse L vööri poolses veerandis asuvast tekiehitisest tulenev vööri teki tõusu mõju parandustegur; β_a on laeva pikkuse L ahtri poolses veerandis asuvast tekiehitisest tulenev ahtri teki tõusu mõju parandustegur; Se_v on teki efektiivne tõus vööril millimeetrites; Se_a on teki efektiivne tõus ahtris millimeetrites.

3. Tegur α arvutatakse järgmise valemi abil:

$$\alpha = \frac{\sum le_a + \sum le_m + \sum le_v}{L}$$

kus:

 le_m on keskosas asuva tekiehitise efektiivne pikkus meetrites, mis vastab poolele laeva pikkusest L ; le_v on tekiehitise efektiivne pikkus meetrites laeva pikkuse L vööri poolses veerandis; le_a on tekiehitise efektiivne pikkus meetrites laeva pikkuse L ahtri poolses veerandis.

Tekiehitise efektiivne pikkus arvutatakse järgmise valemi abil:

$$le_m = 1 \left(2,5 \cdot \frac{b}{B} - 1,5 \right) \cdot \frac{h}{0,36} \text{ [m]}$$

$$le_v, le_a = 1 \left(2,5 \cdot \frac{b}{B_1} - 1,5 \right) \cdot \frac{h}{0,36} \text{ [m]}$$

kus:

 l on asjaomase tekiehitise efektiivne pikkus meetrites; b on asjaomase tekiehitise efektiivne laius meetrites; B_1 on laeva laius meetrites, mõõdetuna vertikaalsete pardaplaatide välispinnal teki tasapinnas asjaomase tekiehitise poolel pikkusel; h on asjaomase tekiehitise kõrgus meetrites. Luukide puhul lahutatakse h saamiseks koomingute kõrgusest pool artikli 4.01 lõigetes 1 ja 2 osutatud ohutust sügavusvarust. Mingil juhul ei tohi h olla suurem kui 0,36 m.Kui vastavalt $\frac{b}{B}$ ja $\frac{b}{B_1}$ on väiksem kui 0,6, on tekiehitise efektiivne pikkus le null.

4. Tegurid β_v ja β_a arvutatakse järgmiste valemite abil:

$$\beta_v = 1 - \frac{3 \cdot le_v}{L}$$

$$\beta_a = 1 - \frac{3 \cdot le_a}{L}$$

Kolmapäev, 5. juuli 2006

5. Efektiivsed ahtri-/vööriteki tõusud Se_v/Se_a arvutatakse järgmiste valemite abil:

$$Se_v = S_v \cdot p$$

$$Se_a = S_a \cdot p$$

kus:

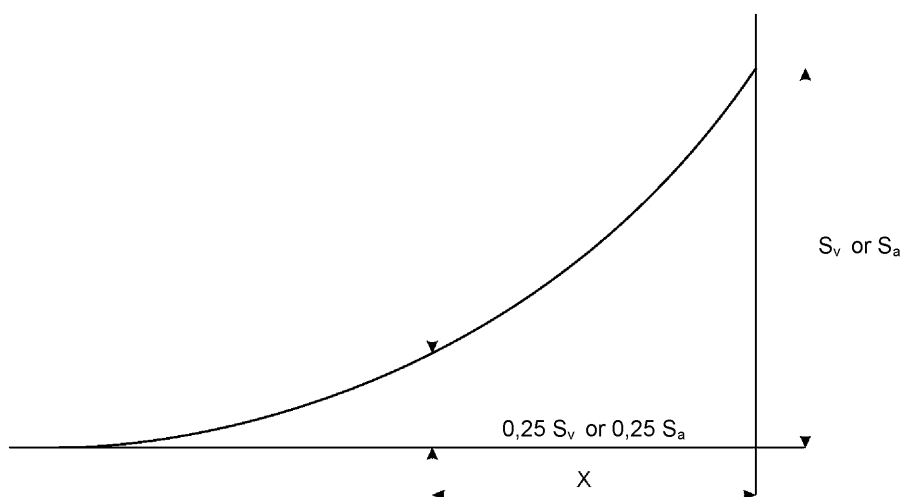
S_v on tegelik vööriteki tõus millimeetrites, S_v ei tohi siiski olla suurem kui 1 000 mm;

S_a on tegelik ahtriteki tõus millimeetrites, S_a ei tohi siiski olla suurem kui 500 mm;

p on järgmise valemi abil arvutatav tegur:

$$p = 4 \cdot \frac{x}{L}$$

x on tõusuga $0,25 S_v/S_a$ tekipunkti abstsiss otpunktist (vt joonist).



Tegur p ei tohi siiski olla suurem kui 1.

6. Kui $\beta_a \cdot Se_a$ on suurem kui $\beta_v \cdot Se_v$, võib $\beta_v \cdot Se_v$ väärtuse lugeda võrdseks $\beta_a \cdot Se_a$ väärtusega.

Artikkel 4.03*Minimaalne vabaparras*

Võttes arvesse artiklis 4.02 osutatud vähendusi, ei tohi minimaalne vabaparras olla väiksem kui 0 mm.

Artikkel 4.04*Lastimärgid*

1. Suurima süvise veejoone tasandi kindlaksmääramisel peavad olema täidetud minimaalse vabaparda ja minimaalse süvise ohutusvaru nõuded. Ohutuskaalutlustel võib kontrollorgan ka ette näha süvise ohutusvaru või vabaparda suuremad väärtused. Suurima süvise veejoone tasand määratakse kindlaks vähemalt 3. tsooni jaoks.
2. Suurima süvise veejoone tasand peab olema tähistatud hästi nähtavate kustumatute lastimärkidega.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

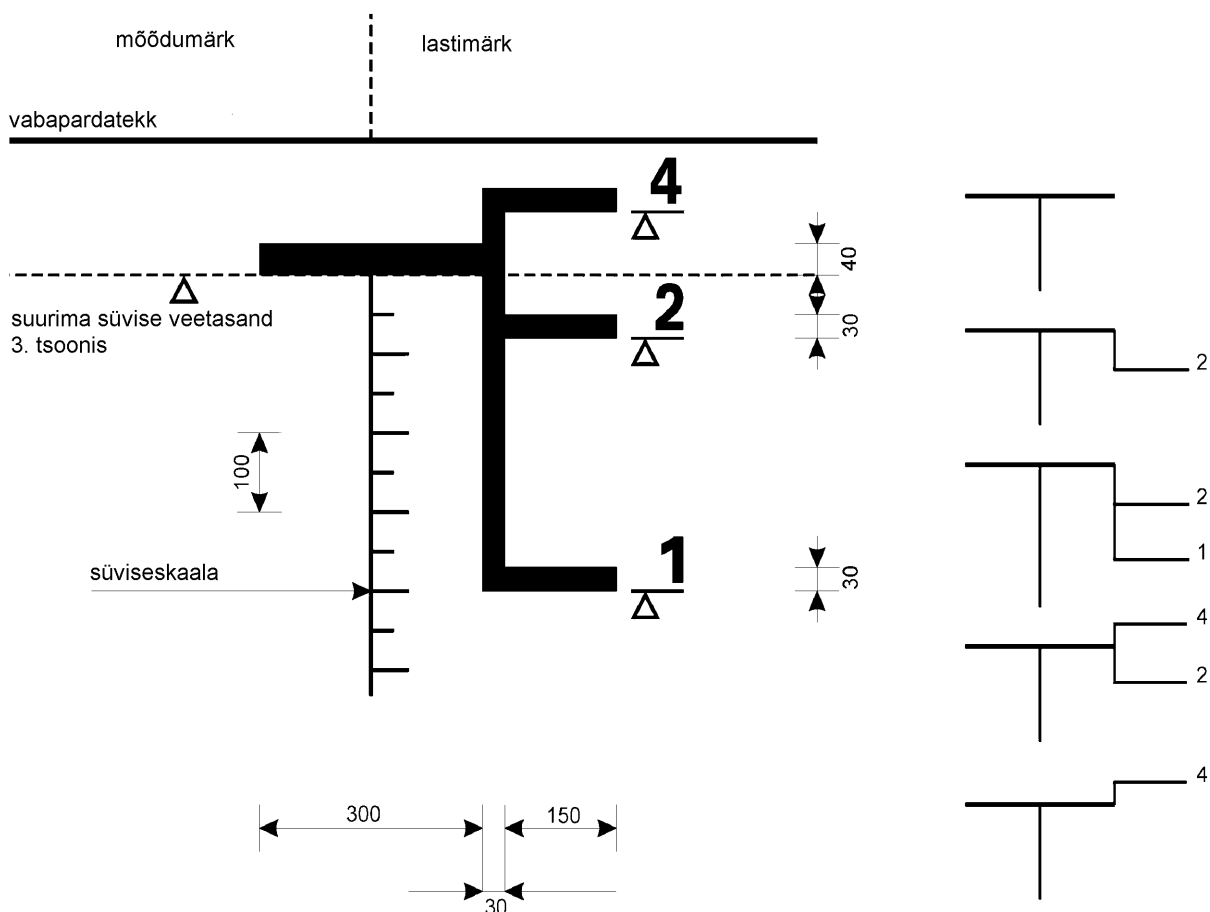
3. tsooni lastimärgid peavad koosnema 300 mm pikkusest ja 40 mm kõrgusest riskülikust, mille põhi on horisontaalne ning ühtib suurima lubatud süvise veetasandiga. Mis tahes muud erinevad lastimärgid peavad sisaldama sellist riskülikut.
4. Laevadel peab olema vähemalt kolm paari lastimärke, kusjuures üks paar peab asuma laeva keskosal ning kahe ülejäänud paari kaugus vastavalt siis vööri ja ahtrist peab vastama umbes ühele kuuendikule laeva pikkusest.

Siiski:

- a) kui laeva pikkus on väiksem kui 40 m, piisab kahe paari lastimärkide kinnitamisest, mille kaugus vastavalt siis vööri ja ahtrist võrdub veerandiga laeva pikkusest;
 - b) kui laev pole mõeldud kaubaveoks, piisab märkidepaarist, mis asub umbes laevapikkuse keskel.
5. Märgid ja tähised, mis pärast kontrolli kaotavad kehtivuse, tuleb kontrollorgani järelevalve all kustutada või märkida mittekehtivaks. Kui lastimärk peaks laevalt kaduma, võib selle asendada vaid kontrollorgani järelevalve all.
 6. Kui laev on mõõdetud siseveelaevade mõõtmise 1966. aasta konventsiooni kohaselt ja mõõdumärkide tasand vastab käesoleva direktiivi nõuetele, asendavad need mõõdumärgid lastimärke ning see märgitakse siis ka ühenduse tunnistusele.
 7. Muijal kui siseveeteede 3. tsoonis (tsoonid 1, 2 ja 4) sõitvate laevade lõikes 4 sätestatud vööri ja ahtri lastimärkide paare täiendatakse vertikaalse joonega, millele kinnitatakse üks, või kui sõidetakse mitmes tsoonis, siis mitu täiendavat 150 mm pikkust süvisejoont 3. tsooni lastimärgist vööri poole.

Vertikaalne joon ja horisontaalne joon on 30 mm laiused. Laeva vööri lastimärgi juurde kantakse asjakohaste tsoonide numbrid mõõtmetega 60 × 40 mm (vt joonist 1).

Joonis 1



Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel 4.05

Suurima koormuse süvis veesõidukitel, mille kere ei ole alati kinnine ega ole seega ka pritsme- ja ilmastikukindel

Kui laeva 3. tsooni suurima süvise veejoone tasandi kindlaksmääramisel eeldatakse, et trümme on võimalik pritsme- ja ilmastikukindlalt sulgeda ning kui suurima süvise veejoone tasandi ja koomingute ülaserjade vahekaugus on väiksem kui 500 mm, tuleb kindlaks määrata suurim süvis sõitmisel avatud trümmidega.

Ühenduse tunnistusele tuleb teha järgmine kanne:

„Kui trümmiluugid on osaliselt või täielikult katmata, võib laev olla lastitud üksnes kuni ... mm allpool 3. tsooni lastimärke”.

Artikkel 4.06

Süviseskaalad

1. Laevadel, mille süvis võib olla rohkem kui 1 m, peab ahtri pool kummalgi pardal olema süviseskaala; laevadel võib olla ka täiendavaid süviseskaalasid.
2. Kõikide süviseskaalade nullpunkt võetakse vertikaalsuunas suurima süvise veejoone tasandiga paralleelselt tasandilt nii, et see läbib laevakere või kiilu (kui see on olemas) madalaimat punkti. Vertikaalset vahemaad nullist üleval tuleb gradueerida detsimeetrites. Stantsitud või graveeritud jaotised, mis on värvitud kahe erineva värviga ning moodustavad hästi nähtava rea, peavad olema kõikidel skaaladel alates lastita veeliinist kuni kõrguseni 100 mm üle suurima süvise veetasandi. Need jaotised peavad olema tähistatud numbritega skaala kõrval iga viie detsimeetri järel ning skaala tipus.
3. Ahtri kaks mõõteskaalat, mis on kinnitatud artikli 4.04 lõikes 6 osutatud konventsiooni kohaselt, võivad asendada süviseskaalasid, kui neil on nõuetele vastav jaotus ning kui see on asjakohane, siis ka süvist näitavad numbrid.

5. PEATÜKK

MANÖÖVERDUSVÕIME

Artikkel 5.01

Üldnõuded

Laevadel ja koosseisudel peab olema piisav navigeerimis- ja manööverdusvõime.

Mitteliikurlaevad, mis on mõeldud pukseerimiseks, peavad vastama kontrollorgani poolt kehtestatud erinõuetele.

Liikurlaevad ja koosseisud peavad vastama artiklites 5.02-5.10 esitatud nõuetele.

Artikkel 5.02

Navigeerimiskatsed

1. Navigeerimis- ja manööverdusvõimet kontrollitakse navigeerimiskatsetega. Kontrollitakse eeskätt vastavust artiklites 5.06-5.10 esitatud nõuetele.
2. Kontrollorgan võib ära jätta osa katsetest või kõik katsed, kui vastavus navigeerimis- ja manööverdusvõimele esitatud tingimustele on tõendatud muul viisil.

Artikkel 5.03

Katsetamispiirkond

1. Artiklis 5.02 osutatud navigeerimiskatsed viiakse läbi pädevate asutuste poolt selleks otstarbeks määratud siseveeteede piirkondades.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

2. Need katsetamispirkonnad peavad asuma kas voolaval või seisval veel, olema võimalikult sirged, vähemalt 2 km pikkused ning piisavalt laiad ja olema varustatud väga selgelt eristatavate märkidega laeva asukoha kindlaksmääramiseks.
3. Kontrollorganil peab olema võimalik kaardile kanda hüdroloogilisi andmeid, nagu näiteks erinevatest veetasemetest tulenevat vee sügavust, laevatitava ala laiust ning keskmist voolukiirust laevatuspiirkonnas.

Artikkel 5.04

Laevade ja koosseisude koormusaste navigeerimiskatse ajal

Kaubalaevad ja nende koosseisud peavad navigeerimiskatsete ajal olema lastitud vähemalt 70 % ulatuses nende tonnaažist ja last peab olema paigutatud nii, et oleks tagatud võimalikult horisontaalne asend. Kui katsed tehakse väiksema lastiga, saab allavoolu navigeerimise katse kiita heaks selle koormuse piirides.

Artikkel 5.05

Pardaseadmete kasutamine navigeerimiskatsetes

1. Navigeerimiskatse ajal võib kasutada kõiki ühenduse tunnistuse lahtrites 34 ja 52 osutatud ja roolikambrist aktiveeritavaid seadmeid, välja arvatud ankur.
2. Võõriankruid võib katse ajal siiski kasutada vastuvoolu pööramisel, nagu on osutatud artiklis 5.10.

Artikkel 5.06

Ettenähtud kiirus (edasisuunas)

1. Laevad ja koosseisud peavad saavutama vee suhtes kiiruse vähemalt 13 km/h. See tingimus ei ole kohustuslik, kui vedur-tõukurpuksiirid tegutsevad üksi.
2. Kontrollorgan võib lubada erandeid üksnes suudmealades ja sadamates tegutsevatele laevadele ja koosseisudele.
3. Kontrollorgan kontrollib, kas lastimata laev suudab vee suhtes ületada kiirust 40 km/h. Kui seda on võimalik kinnitada, võib ühenduse tunnistuse lahtrisse 52 teha järgmise kande:

Laev on vee suhtes suuteline ületama kiirust 40 km/h

Artikkel 5.07

Peatumisvõime

1. Laevad ja koosseisud peavad suutma aegsasti peatuda võõr allavoolu, jäädes seejuures piisavalt manööverdusvõimeliseks.
2. Kui laevad ja konvoid ei ole pikemad kui 86 m ja laiemad kui 22,90 m, võib eespool nimetatud peatumisvõime asendada pööramisvõimega.
3. Peatumisvõimet tuleb tõendada peatumismanöövriga artiklis 5.03 osutatud katsetamispirkonnas ning pööramisvõimet tuleb tõendada pööramismanöövriga artiklis 5.10 sätestatu kohaselt.

Artikkel 5.08

Tagasisuunas liikumise võime

Kui artikli 5.07 kohaselt nõutav peatumismanööver viiakse läbi seisvas vees, peab sellele järgnema navigeerimiskatse tagasisuunas liikumisel.

Artikkel 5.09

Kõrvalepõigete sooritamise võime

Laevad ja koosseisud peavad olema võimelised sooritama aegsasti kõrvalepõikeid. Seda omadust tuleb tõendada kõrvalepõikamismanöövriga, mis viiakse läbi artiklis 5.03 osutatud katsetamispirkonnas.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel 5.10

Pööramisvõime

Laevad ja koosseisud, mis ei ole pikemad kui 86 m ja laiemad kui 22,90 m, peavad olema võimelised aegsasti pöörama.

Selle pööramisvõime võib asendada artiklis 5.07 osutatud peatumisvõimega.

Pööramisvõimet tõendatakse vastuvoolu tehtavate pööramismanöövritega.

6. PEATÜKK

ROOLISÜSTEEM

Artikkel 6.01

Üldnõuded

1. Laevad peavad olema varustatud usaldusväärse roolisüsteemiga, mis annab vähemalt 5. peatükis nõutava manööverdusvõime.
2. Jõuajamiga roolisüsteemid peavad olema konstrueeritud nii, et rool ei muudaks tahtmatult oma asendit.
3. Roolisüsteem tervikuna peab olema konstrueeritud nii, et see taluks kuni 15° püsikreeni ja ümbritseva õhu temperatuuri alates – 20 °C kuni + 50 °C.
4. Roolisüsteemi osad peavad olema selliste mõõtmetega, et need peaksid vastu maksimaalpingele normaalses töötingimustes. Mitte mingisugused roolile rakendatavad välismõjud ei tohi halvendada roolimehhanismi ning selle ajami töövõimet.
5. Roolisüsteemi juurde peab kuuluma jõuajam, kui see on vajalik rooli käitamiseks vajaliku jõu saamiseks.
6. Mitte mingisugused roolile rakendatavad välismõjud ei tohi halvendada roolimehhanismi ning selle ajami töövõimet.
7. Rooliballerite läbiviigud peavad olema konstrueeritud nii, et vett saastavate määrdeainete levik oleks takistatud.

Artikkel 6.02

Roolimehhanismi ajamid

1. Kui roolimehhanismil on jõuajam, peab saama teise iseseisva ajami või käsiajami viie sekundi jooksul kasutusele võtta, kui roolimehhanismi ajam lakkab töötamast või selles tekib talitlushäire.
2. Kui teine ajam või käsiajam ei lülitu töösse automaatselt, peab roolimehel olema võimalik seda ühe kiire ja lihtsa liigutusega sisse lülitada.
3. Ka teine ajam või käsiajam peab tagama 5. peatükis nõutava manööverdusvõime.

Artikkel 6.03

Roolimehhanismi hüdrauliline ajam

1. Roolimehhanismi hüdraulilise ajamiga ei tohi ühendada teisi võimsustarbijaid. Kui on kaks sõltumatut ajamit, võib nimetatud ühenduse ühe ajamiga siiski teha, kui tarbijad on ühendatud tagasijuhiga ning neid on võimalik ajamist eraldusseadmega lahutada.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

2. Kui on kaks hüdraulilist ajamit, peab kummalgi neist olema eraldi õlitank. Siiski lubatakse ka topelttanke. Õlitankidel peab olema hoiatussüsteem, mis teatab õlitaseme igast langusest madalaimast töökindlust tagavast tasemest allapoole.
3. Juhtventiili pole vaja dubleerida, kui seda on võimalik sisse lülitada käsitsi või käsitsi juhitava hüdraulilise käivitusega roolikambri.
4. Torustiku mõõdud, konstruktsioon ja kompleksus peavad aitama nii palju kui võimalik vältida mehhaanilisi vigastusi või tulekahjustusi.
5. Hüdrauliliste ajamite puhul ei nõuta eraldi torustikusüsteemi teisele ajamile, kui kahe ajami sõltumatu toimimine on tagatud ja kui torustikusüsteem suudab vastu pidada vähemalt 1,5kordsele maksimaalsele töö rõhule.
6. Painduv torustik on lubatud üksnes siis, kui selle kasutamine aitab oluliselt summutada vibratsiooni või võimaldab komponentide vaba liikumist. See peab olema konstrueeritud vähemalt maksimaalse töö rõhuga võrdsele rõhule.

Artikkel 6.04

Jõuallikas

1. Kahe jõuajamiga rooliseadmetel peab olema vähemalt kaks jõuallikat.
2. Kui jõuajami teine jõuallikas ei ole laeva teeloleku ajal pidevalt kättesaadav, peab käivitamiseks vajaliku võimsusvaru andma küllaldase võimsusega puhverseade.
3. Elektrilise jõuallika puhul ei tohi rooliseadme peajõuallikas varustada teisi tarbijaid.

Artikkel 6.05

Käsiajam

1. Käsiajami ratast ei tohi käitada jõuajamiga.
2. Olenemata rooli asendist peab olema välditud ratta tagasilööki käsiajami automaatsel sisselülitumisel.

Artikkel 6.06

Kruvirool, veepaiskur, tsükloidsõukruvi ja vööri trastersüsteemid

1. Kui kruvirooli, veepaiskuri, tsükloidsõukruvi või vööri trasteri vektorjuhtimine aktiveeritakse kaugjuhtimise teel elektriliste, hüdrauliliste või pneumaatiliste vahenditega, peab roolikambri ja käituri või trasterseadme vahel olema kaks teineteisest sõltumatut aktiveerimissüsteemi, mis vastavad artiklite 6.01 kuni 6.05 nõuetele *mutatis mutandis*.

Käesoleva lõike nõudeid nimetatud süsteemidele ei kohaldata, kui need ei ole vajalikud 5. peatükis nõutava manööverdusvõime saavutamiseks või kui need on vajalikud üksnes peatumiskatseks.

2. Kui on kaks või enam üksteisest sõltumatut kruvirooli, veepaiskurit, tsükloidsõukruvi või vööri trasterit, pole teine aktiveerimissüsteem vajalik, kui laev säilitab 5. peatükis nõutud manööverdusvõime ühe süsteemi rikke korral.

Artikkel 6.07

Näituriid ja seireseadmed

1. Rooli asend peab olema roolimiskohal selgelt näha. Kui rooli asendit näidatakse elektrilise näituriiga, peab sellel olema oma toide.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

2. Roolimiskohal peavad olema vähemalt järgmised näitured ja seireseadmed:
 - a) õlitase õlitankides vastavalt artikli 6.03 lõikele 2 ja hüdraulilise süsteemi tööõhk;
 - b) rike roolimehhanismi juhtija elektrivarustuses;
 - c) ajami elektrivarustuse rike;
 - d) pöördekiiruse regulaatori rike;
 - e) nõutava puhverseadme rike.

Artikkel 6.08*Pöördekiiruse regulaatorid*

1. Pöördekiiruse regulaatorid ning nende komponendid peavad vastama artiklis 9.20 sätestatud nõuetele.
2. Pöördekiiruse regulaatori nõuetekohane töö peab olema kuvatud roolimiskohas roheline indikaatortulega.

Seireseadme peab registreerima pinge puudumise või lubamatu kõikumise ja güroskoobi pöörlemiskiiruse lubamatu vähenemise.
3. Kui lisaks pöördekiiruse regulaatorile on veel muud rooliseadmed, peab roolimiskohal olema võimalik selgelt eristada, milline neist süsteemidest on aktiveeritud. Peab olema võimalik viivitamata lülituda ühelt süsteemilt ümber teisele süsteemile. Pöördekiiruse regulaatoril ei tohi olla mitte mingisugust mõju nendele muudele juhtimisseadmetele.
4. Pöördekiiruse regulaatori elektrivarustus ei tohi sõltuda muudest jõutarbijatest.
5. Pöördekiiruse regulaatorites kasutatavad güroskoobid, detektorid ja pöörlemiskiiruse näitured peavad vastama miinimumspetsifikatsioonide miinimumnõuetele ja katsetingimustele, mis on sätestatud IX lisas siseveeteede pöördekiiruse kuvamisseadmetele.

Artikkel 6.09*Tunnustamismenetlus*

1. Paigaldatud roolisüsteemi vastavust kontrollib kontrollorgan. Selleks võib ta nõuda järgmiste dokumentide esitamist:
 - a) roolisüsteemi kirjeldus;
 - b) joonised ning teave ajami ja roolimehhanismi juhtija kohta;
 - c) roolimehhanismi puudutav teave;
 - d) elektriskeem;
 - e) pöördekiiruse regulaatori kirjeldus;
 - f) roolisüsteemi kasutusjuhendid.
2. Kogu roolisüsteemi toimimist kontrollitakse navigeerimiskatse abil. Kui pöördekiiruse regulaator on paigaldatud, tuleb kontrollida, kas eelnevalt kindlaks määratud kurssi on võimalik usaldusväärselt säilitada ning kas on võimalik kurssi ohutult muuta.

7. PEATÜKK**ROOLIKAMBER****Artikkel 7.01***Üldnõuded*

1. Roolikambrid peavad olema sisustatud nii, et roolimees saaks laeva teel olles kogu aeg oma ülesandeid täita.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

2. Tavapärastes töötingimustes ei tohi laeva tekitatud müra helirõhk roolimehe pea juures ületada 70 dB(A).
3. Kui roolikamber on sisustatud laeva ainuisikuliseks juhtimiseks radari abil, peab roolimehel olema võimalik täita oma tööülesandeid istudes ning kõik laeva tegevuseks vajalikud kuvamis- või seireseadmed ning kõik juhtimisseadmed peavad paiknema nii, et roolimees saaks neid laeva teel olles kasutada, lahkumata selleks oma kohalt ja kaotamata silmist radariekraani.

Artikkel 7.02

Takistusteta väljavaade

1. Roolimiskohalt peab olema igas suunas piisav takistusteta väljavaade.
2. Roolimehe takistatud väljavaateala veepinnal laeva ees traaversite vahelise kaare ulatuses, kui laev on lastimata, sellel on pool moonavarudest, kuid puudub ballast, ei või ületada kahte laevapikkust või 250 m, olenevalt sellest, kumb on väiksem.

Kontrollimisel ei tohi võtta arvesse optilisi ja elektroonilisi abivahendeid, millega piiratud nähtavusega ala vähendatakse.

Takistatud nähtavuse vähendamiseks võib kasutada üksnes sobivaid elektroonilisi seadmeid.

3. Roolimehe takistusteta väljavaateala tema tavapärases asendis peab olema vähemalt 240° horisondi ulatusest ja sellest vähemalt 140° peab asuma tema ees olevas poolringis.

Roolimehe tavapärases vaateväljas ei tohi olla aknaraami, posti ega tekiehitist.

Isegi siis, kui 240° takistusteta vaateväli on olemas, kuid puudub piisav takistusteta vaateväli tagasisuunas, võib kontrollorgan nõuda muude vahendite kasutamist, eeskätt sobivate optiliste ja elektrooniliste abiseadmete paigaldamist.

Külgakende alumine serv peab olema võimalikult madalal, külg- ja tagaakende ülemine serv peab olema võimalikult kõrgel.

Kui kontrollitakse roolikambri vastavust käesolevas artiklis nähtavuse kohta sätestatud nõuetele, eeldatakse, et roolimehe silmad on roolimiskohal tekist 1 650 mm kõrgusel.

4. Roolikambri esiakende ülaserf peab olema nii kõrgel, et juhtimiskohal oleval inimesel, kelle silmad on 1 800 mm kõrgusel, oleks selge nähtavus vähemalt 10° silmade tasandist kõrgemale.
5. Peavad olema vahendid, mis aitavad igasuguse ilmaga selgelt läbi esiklaasi näha.
6. Roolikambri klaaspinnad peavad olema valmistatud turvaklaasist, mille valguse läbilaskvus on vähemalt 75 %.

Peegelduste vältimiseks peavad silla esiaknad olema mittepimestavad ning vertikaaltasapinnast mitte vähem kui 10° ja mitte rohkem kui 25° väljapoole kallutatud.

Artikkel 7.03

Juhtimis-, näitur- ja seireseadmetele esitatavad üldnõuded

1. Laeva käitamiseks vajalikke juhtimisseadmeid peab saama kergesti tööasendisse viia. Tööasend peab olema ühetäenduslikult selge.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

2. Seireseadmed peavad olema kergesti loetavad. Nende valgustust peab olema võimalik sujuvalt reguleerida kuni kustumiseni. Valgusallikad ei tohi olla häirivad ega halvendada jälgitavate mõõteriistade loetavust.
3. Peab olema süsteem hoiatus- ja märgutulede kontrollimiseks.
4. Peab olema selgelt tuvastatav, kas süsteem on sisse lülitatud. Süsteemi toimimist näitav näidikutuli peab olema roheline.
5. Kõik seiresüsteemide poolt registreeritavad rikked või tõrked peavad olema näidatud punaste hoiatustuledega.
6. Punase hoiatustule süttimisega peab kaasnema hoiatav helisignaal. Hoiatavaks helisignaalsiks võib olla ühekordne ühissignaal. Selle signaali helirõhutase peab ületama roolimiskoha keskkonnamüra helirõhutaset vähemalt 3 dB(A) võrra.
7. Hoiatav helisignaal peab olema väljalülitatav, kui rike või tõrge on teadmiseks võetud. Selline väljalülitamine ei tohi takistada häiresignaali vallandumist muude rikete puhul. Punased hoiatustuled tohivad kustuda alles siis, kui rike on kõrvaldatud.
8. Seire- ja näiturseadmed peavad alternatiivsele toiteallikale automaatselt ümber lülituma, kui nende toiteallikas läheb rikki.

Artikkel 7.04*Peamootorite ja roolisisüsteemi juhtimis-, näitur- ja seireseadmetele esitatavad erinõuded*

1. Roolimiskohalt peab saama juhtida ja jälgida peamasinaid ning roolisisüsteeme. Peamasinaid, mis on varustatud roolimiskohalt sisselülitatava siduriga või mis ajavad ringi roolimiskohalt juhivat reguleeritava sammuga sõukruvi, peab saama mootoriruumist üksnes käivitada ja seisata.
2. Iga masina juhtimiseks peab olema üks kang, mille liikumine toimub kaarekujuliselt laeva pikiteljega enam-vähem paralleelsel vertikaaltasapinnal. Kangi liigutamine ettepoole peab panema laeva liikuma edasisuunas ja liigutamine ahtri poole peab panema laeva liikuma tagasisuunas. Siduri sisselülitamine ja liikumissuuna muutmine peab toimuma kangi neutraalsest asendist. Kangil peab olema fikseeritud neutraalasend.
3. Kui roolikamber on konstrueeritud ainuisikuliseks juhtimiseks radari abil, peavad laevale ülekantav tõukejõud ning sõukruvi või peamootorite pöörlemiskiirused olema roolikambris kuvatud.
4. Artikli 6.07 lõikes 2, artikli 8.03 lõikes 2 ja artikli 8.05 lõikes 13 nõutud seire- ja näiturseadmed peavad olema roolimiskoha juures.
5. Laev, mille roolikamber on konstrueeritud ainuisikuliseks juhtimiseks radari abil, peab olema roolitav juhtimiskangi abil. See kang peab olema käega kergesti liigutatav. Kangi asend laeva pikisuunalise telje suhtes peab vastama täpselt roolilehtede asendile. Kangi peab olema võimalik vabastada igas antud asendis ilma selleks roolilehti liigutamata. Kangi neutraalne asend peab olema selgelt tajutav.
6. Kui roolikamber on sisustatud ainuisikuliseks juhtimiseks radari abil ning laev on varustatud vööri- või eriroolidega eelkõige tagasisuunas sõitmiseks, peavad need olema aktiveeritavad eraldi kangidega, mis *mutatis mutandis* vastavad lõikes 5 sätestatud nõuetele.

Seda nõuet kohaldatakse ka koosseisude puhul, kus kasutatakse roolisisüsteemi, mis on paigaldatud teisele veesõidukile kui see, mis koosseisu liigutab.

7. Kui kasutatakse pöördekiiruse regulaatoreid, peab pöördekiiruse regulaatori vabastamine olema võimalik igas määratud asendis ilma seejuures valitud kiirust muutmata.

Juhtija pööramise kaar peab olema piisavalt lai selleks, et tagada piisavalt täpne positsioneerimine. Kangi neutraalasend peab olema teistest asenditest selgelt eristatav. Skaala valgustus peab olema sujuvalt muudetav.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

8. Kogu roolisüsteemi kaugjuhtimisseade peab olema püsivalt paigaldatud ning see peab olema korraldatud nii, et valitud kurss oleks selgelt nähtav. Kui kaugjuhtimisseadet saab välja lülitada, peab sellel olema näidik, millelt on näha, kas seade töötab või on välja lülitatud. Juhtijate paigutus ja käsitsemine peab olema funktsionaalne.

Roolisüsteemi täiendavate süsteemide, nagu näiteks aktiivsete võõrtrahrite, mittestatsionaarsete kaugjuhtimisseadmete kasutamine on lubatud, kui nimetatud abiseadmeid saab igal ajal roolikambrist aktiveerida.

9. Kruvirooli, veepaiskuri, tsükloidsõukruvi ning võõriroolisüsteemide puhul on lubatud juhtimis-, näitur- ja seireseadmetena kasutada võrdväärseid seadmeid.

Lõigetes 1-8 sätestatud nõudeid kohaldatakse *mutatis mutandis*, pidades silmas eespool nimetatud aktiveeritud roolimis- ja käituriüksuste eriomadusi ja nende jaoks valitud korraldusi. Näiturseade peab iga seadme puhul selgelt näitama laeva mõjutava tõukejõu või veejoa suunda.

Artikkel 7.05

Laevatudel, valgus- ja helisignaalid

1. Käesolevas peatükis kasutatakse järgmisi mõisteid:

- a) *laevatudel* — mastitopi-, parda- ja ahtrituled ning kõikidest suundadest nähtavad tuled, sinised stsintilleeruvad tuled, kiirlaevade kollased kiirstsintilleeruvad tugevad tuled ning sinised tuled ohtlike kaupade veol;
- b) *valgussignaalid* — helisignaalidega kaasnevad valgussignaalid ja sinise paneeli tuli.

2. Laevatudelele vastavad märgutuled või muud märgutuledega samaväärsed seadmed, mida kasutatakse laevatudel seireks, peavad asuma roolikambris, kui laevatulesid ei saa otse roolikambrist jälgida.

3. Roolikambrites, mis on konstrueeritud ainuisikuliseks juhtimiseks radari abil, peavad märgutuled asuma juhtimispaneelil, et oleks võimalik jälgida laevatulesid ja valgussignaale. Laevatudel lülitid peavad olema ühendatud märgutuledega või asuma nende kõrval.

Laevatudel ning valgussignaalide märgutulede paigutus ja värv peab vastama nende tulede ja signaalide tegelikule asendile ja värvile.

Laevatule või valgussignaali rikke korral peab vastav märgutuli kustuma või andma rikkest märku mõnel muul viisil.

4. Roolikambrites, mis on konstrueeritud ainuisikuliseks juhtimiseks radari abil, peab olema võimalik aktiveerida helisignaale jalaga manipuleeritava lüliti abil. Liikmesriikide navigatsiooniasutuste kohaldatavate määruste kohaselt ei pea seda nõuet kohaldama signaalile „Ära lähene”.

5. Laevatudel peavad vastama kõikidele IX lisa I osas sätestatud nõuetele.

Artikkel 7.06

Radarseadmed ja pöördekiiruse näituriid

1. Radarseadmel ja pöördekiiruse näituril peab olema pädeva asutuse tüübikinnitus. IX lisas sätestatud nõuded radarseadmete ning pöördekiiruse näituriid paigaldamise ja toimivuskatsete kohta peavad olema täidetud. Sisevete ECDISi seadmeid, mida saab kasutada navigeerimiseks, peetakse radarseadmeteks. Lisaks peavad olema täidetud ka sisevete ECDISi standardi nõuded.

Pöördekiiruse näitur peab asuma roolimehe ees tema vaateväljas.

2. Roolikambrites, mis on konstrueeritud ainuisikuliseks juhtimiseks radari abil:

- a) ei tohi radariakraan tavaasendis oluliselt roolimehe vaateväljast kõrvale jääda;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- b) peab radarikuva olema ilma pimeduskaitse või filtrita täielikult nähtav, olenemata valgustustingimustest väljaspool roolikambrit;
- c) peab pöördekiiruse näitur paiknema otse radarikuva kohal, selle all või olema sellega ühendatud.

Artikkel 7.07

Raadiotelefonisüsteemid laevadel, mille roolikambrid on konstrueeritud laeva ainuisikuliseks juhtimiseks radari abil

1. Laeval, mille roolikamber on konstrueeritud laeva ainuisikuliseks juhtimiseks radari abil, peab laevadevahelise sidepidamise käigus saadav teave ning meresõiduteave olema vastu võetav valjuhääldi kaudu ning info edastamine peab toimuma kinnitatud mikrofoni abil. Üleminek vastuvõtmiselt edastamisele ja vastupidi peab toimuma surunupu abil.

Nende võrkude mikrofonide kasutamine telefonikõnedeks avalike võrkude kaudu ei tohi olla võimalik.

2. Kui laeval, mille roolikamber on konstrueeritud laeva ainuisikuliseks juhtimiseks radari abil, on seadmed telefonikõnedeks avalike võrkude kaudu, peab nende kõnede vastuvõtmine olema võimalik roolimehe istmelt.

Artikkel 7.08

Laevade omavahelise sidepidamise seadmed

Laevadel, mille roolikamber on konstrueeritud laeva ainuisikuliseks juhtimiseks radari abil, peavad olema omavahelise sidepidamise seadmed.

Roolimiskohast peab olema võimalik pidada sidet:

- a) laeva või koosseisu vööriga;
- b) laeva või koosseisu ahtriga, kui otseside roolimiskohalt ei ole võimalik;
- c) laevapere eluruumidega;
- d) laevajuhi kajutiga.

Omavahelisel sidepidamisel võetakse info vastu valjuhääldi kaudu ning info edastatakse kinnitatud mikrofoni kaudu. Ühendust laeva või koosseisu vööri ja ahtriga võib pidada raadiotelefoni abil.

Artikkel 7.09

Häiresüsteem

1. Laevas peab olema sõltumatu häiresüsteem eluruumide, masinaruumide ja vajaduse korral ka eraldi pumbaruumide jaoks.
2. Roolimehe käeulatuses peab olema lüliti häiresignaali sisse-/väljalülitamiseks, ei ole lubatud kasutada lüliteid, mis lahtilaskmisel automaatselt välja lülituvad.
3. Häiresignaali helirõhutase peab olema eluruumides vähemalt 75 dB(A).

Masina- ja pumbaruumides tuleb häiresignaal anda vilkuva tulega, mis on nähtav kõikidest külgedest ning selgelt tajutav ruumi kõikides punktides.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel 7.10

Küte ja ventilatsioon

Roolikambris peab olema tõhus kütte- ja ventilatsioonsüsteem, mida on võimalik reguleerida.

Artikkel 7.11

Ahtriankru käitamisseade

Laevades, mille roolikamber on konstrueeritud laeva ainuisikuliseks juhtimiseks radari abil ja mis on pikemad kui 86 m või laiemad kui 22,90 m, peab roolimees saama oma kohalt ahtriankrut sisse lasta.

Artikkel 7.12

Sissetõmmatavad roolikambrid

Sissetõmmatavad roolikambrid peavad olema varustatud hädaolukorras allalaskmise süsteemiga.

Kõik allalaskmistoimingud peavad automaatselt vallandama selgelt kuuldava hoiatussignaali. Seda nõuet ei kohaldata, kui asjakohase konstruktsiooni abil on välditud vigastuste tekitamise oht.

Roolikambrist peab selle asendist olenemata olema võimalik ohutult välja pääseda.

Artikkel 7.13

Vastava kande tegemine ühenduse tunnistusele laevade puhul, mille roolikamber on konstrueeritud laeva ainuisikuliseks juhtimiseks radari abil

Kui laev vastab artiklites 7.01, 7.04-7.11 sätestatud eritingimustele, mis esitatakse roolikambritele laeva ainuisikulisel juhtimisel radari abil, tehakse ühenduse tunnistusele järgmine kanne:

„Roolikamber on konstrueeritud laeva ainuisikuliseks juhtimiseks radari abil”.

8. PEATÜKK

MASINA EHITUS

Artikkel 8.01

Üldnõuded

1. Masinad ja nendega seotud seadmed peavad olema konstrueeritud, ehitatud ja paigaldatud vastavalt hea inseneritava reeglitele.
2. Regulaarset kontrollimist nõudvad paigaldised, eriti katlad ja muud surveanumad ning nende lisavarustus ning töteseadmed, peavad vastama eeskirjadele, mis kehtivad ühenduse ühes liikmesriigis.
3. Paigaldada võib üksnes sisepõlemismootoreid, milles põlevate kütuste leekpunkt on kõrgem kui 55 °C.

Artikkel 8.02

Ohutusvarustus

1. Kõik masinad tuleb paigaldada ja varustada nii, et töötamise ja hooldamise ajal oleks neile piisav juurdepääs ning et need ei oleks ohtlikud antud ülesandeid täitvatele isikutele. Peab olema võimalik takistada nende tahtmatut käivitumist.
2. Peamasinad, abimasinad, katlad ja survemahutid peavad olema varustatud ohutusseadmetega.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

3. Hädalukorras peab olema võimalik seisata surve- ja tõmbeventilaatoreid käitavad mootorid väljastpoolt seda ruumi, kus need asuvad, ning väljastpoolt masinaruumi.
4. Kui see on vajalik, tuleb kütteõli-, määrideõli- ning jõuülekandesüsteemides, juhtimis- ja aktiveerimissüsteemides ning küttesüsteemides kasutatavate õlide torustike ühendused varjestada või tuleb neid muul viisil kaitsta, et vältida pritsmete ning lekkiva õli sattumist kuumadele pindadele, masinate õhusiselaske-süsteemidesse või mujale, kus see võib süttida. Selliste torustike ühenduste arv peab olema võimalikult väike.
5. Diiselmootorite välised kõrgsurvestatud kütuse etteande torud, mis asuvad kütuse kõrgsurvepumpade ja kütusepihustite vahel, peavad olema kaitstud mantelkorude süsteemiga, millega saab kokku koguda kõrgsurvetoru rikke puhul lekkiva kütuse. Mantelkorude süsteemi peab kuuluma vahend lekkinud õli kogumiseks ning tagada tuleb häire andmine kütusetoru rikke korral; kui mootoril ei ole rohkem kui kaks silindrit, siis häire andmist ei nõuta. Mantelkorude süsteemi ei ole vaja kasutada avatud tekkidel asuvate pelisid ja kepsleid teenindavate mootorite puhul.
6. Masinaosade isolatsioon peab vastama artikli 3.04 lõike 3 punkti 2 nõuetele.

Artikkel 8.03*Jõuallikas*

1. Laeva käiturseadmeid peab saama kiiresti ja ohutult käivitada, seisata või reverseerida.
2. Sobivate seadmetega, mis kriitilise tasemeni jõudmisel annavad häiresignaali, tuleb jälgida järgmist:
 - a) peamasina jahutusvee temperatuur;
 - b) peamasinat ja jõuülekannete määrideõli rõhk;
 - c) peamasina reverseerimiseadmete, reverseeritavate jõuülekannete või sõukruvide õli- ja õhurõhk.
3. Kui laevas on vaid üks peamasin, ei tohi see masin olla automaatselt seistav, välja arvatud kaitseks ülekii-ruse vastu.
4. Kui laevas on vaid üks peamasin, võib see olla varustatud masina kiiruse automaatse vähendamise sead-mega ainult sel juhul, kui masina kiiruse automaatsest vähendamisest antakse roolikambris märku nii optiliste- kui ka akustiliste vahenditega ning kui masina kiiruse vähendamise seadet saab roolimehe kohalt välja lülitada.
5. Võllipuksid peavad olema konstrueeritud nii, et vettsaastavate määrideainete levik oleks takistatud.

Artikkel 8.04*Masina väljalasketoru*

1. Heitgaasid tuleb laevast täielikult välja juhtida.
2. Tuleb võtta kõik sobivad meetmed, et vältida heitgaaside sissepääsu erinevatesse ruumidesse. Eluruume või roolikambrit läbivad väljalasketorud peavad olema nende piires kaetud kaitsva gaasitiheda ümbrisega. Välisõhk peab pääsema väljalasketoru ja selle ümbrise vahel olevasse vahesse.
3. Väljalasketorud peavad olema paigaldatud ja kaitstud nii, et need ei saaks tekitada tulekahju.
4. Väljalasketorused tuleb masinaruumides piisavalt isoleerida või jahutada. Väljaspool masinaruume piisab sellest, kui on olemas kaitse füüsiliste kontaktide eest.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel 8.05

Kütusetankid, torud ja abiseadmed

1. Vedelkütust tuleb hoida terastankides, mis on kas laevakere lahutamatu osa või kindlalt selle külge kinnitatud. Kui laeva konstruktsioon seda nõuab, võib kasutada muid võrdväärse tulekindlusega materjale. Seda nõuet ei kohaldata tankidele, mille mahutavus ei ole suurem kui 12 liitrit ning mis on valmistamise ajal abiseadmetega kokku ehitatud. Kütusetankidel ei tohi olla joogiveetankidega ühiseid piirdeid.
2. Tankid koos torustike ning abiseadmetega tuleb paigaldada ja korraldada nii, et kütus ega kütuseaurud ei pääseks juhuslikult laeva sisemusse. Tankiventiliid peavad kütuseproovide võtmisel või vee äravoolu puhul automaatselt sulguma.
3. Kütusetanke ei tohi olla pörkevaheseinast eespool.
4. Kütusetankid ning nende armatuur ei tohi paikneda otse masinate või väljalasketorude kohal.
5. Kütusetankide täiteavad peavad olema eristatavalt märgistatud.
6. Kütusetankide täiteavade kaelad peavad olema tekil, välja arvatud kulutankidel. Täiteava kael peab olema varustatud Euroopa standardile EN 12 827:1999 vastava ühendusotsakuga.

Sellised tankid peavad olema varustatud rõhuühtlustamistoruga, mille ots on vabas õhus teki kohal ning mis on nii paigaldatud, et vee sissepääs selsse ei ole võimalik. Rõhuühtlustamistoru ristlõige peab olema vähemalt võrdne 1,25 kordse täiteava kaela ristlõikega.

Kui tankid on omavahel ühendatud, peab ühendustoru ristlõige võrduma vähemalt 1,25 kordse täiteava kaela ristlõikega.

7. Kütuse jaotustorudel peab olema otse tanki väljavoolu juures sulgur, mida on võimalik kasutada tekilt.

Seda nõuet ei kohaldata otse masinale monteeritud tankile.

8. Kütusetorud, nende ühendused, tihendid ja liitmikud peavad olema materjalist, mis peab vastu mehhaanilisele, keemilisele ja termilisele koormusele, mida neil tõenäoliselt taluda tuleb. Kütusetorud ei tohi kokku puutuda kuumuse kahjuliku toimega ning neid peab saama kogu pikkuses kontrollida.
9. Kütusetankid peavad olema varustatud sobiva mahumõõturiga. Mahumõõturid peavad olema loetavad kuni maksimaalse täitetasemeni. Klaasmõõturid peavad olema tõhusalt kaitstud löökide eest, need peavad olema varustatud automaatse sulgurseadmega põhjas ning nende ülaots peab olema ühendatud tankidega üleväljpool nende maksimaalset täitetaset. Klaasmõõturites kasutatud materjal ei tohi deformeeruda tavalisel välistemperatuuril. Peiltorud ei tohi lõppeda eluruumides. Masina- või katlaruumis lõppevad peiltorud peavad olema varustatud asjakohase isesulguva seadisega.
10. a) Kütusetankid peavad olema kaitstud punkerdusel kütuse üle ääre loksumise eest laeva asjakohaste tehniliste seadmetega, mis tuleb märkida ühenduse tunnistuse lahtrisse 52.
b) Kui kütust võetakse punkerdusjaamadest, millel on oma tehnilised seadmed kütuse tekile loksumise takistamiseks punkerdamise ajal, ei kohaldata seadmete kohta punktis a ning lõikes 11 sätestatud nõudeid.
11. Kui kütusetankidel on automaatsed sulgurid, peavad andurid peatama tanki kütusega täitmise siis, kui 97 % sellest on täidetud; nimetatud seadmed peavad vastama töökindlusele esitatavatele nõuetele.

Kui andur aktiveerib elektrikontakti, mis võib katkestada punkerdusjaamaga kahendsignaali abil moodustatud elektrialahela, peab olema võimalik edastada signaali punkerdusjaama veekindla pistiku abil, mis vastab IEC väljaandes 60309-1:1999 sätestatud nõuetele ja on ette nähtud 40-50 V alalisvoolu jaoks, mille kate on valge ning kontakti maandusasend on kella kümne asend.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

12. Vedelkütusetankidel peavad olema lekkekindlalt suletavad avad nende puhastamiseks ja kontrollimiseks.
13. Laeva peamasinaid ning laeva turvaliseks käitamiseks vajalikke masinaid otsetoitvatel vedelkütusetankidel peab olema seade, mis lähetab roolikambrisse nii valgus- kui ka helisignaali juhul, kui tankide täitetas ei ole laeva edasiseks ohutuks käitamiseks piisav.

Artikkel 8.06*Määrdeõli hoidmine, torud ja abiseadmed*

1. Määrdeõli tuleb hoida terastankides, mis on kas laevakere lahutamatu osa või kindlalt laevakere külge kinnitatud. Kui laeva konstruktsioon seda nõuab, võib kasutada muid võrdväärse tulekindlusega materjale. Seda nõuet ei kohaldata tankidele, mille mahutavus ei ületa 25 liitrit. Määrdeõlitankidel ei tohi olla joogiveetankidega ühiseid piirdeid.
2. Määrdeõlitankid ja nende torustikud ning muud abiseadmed tuleb paigutada ja korraldada nii, et määrdeõli ja määrdeõliaurud ei pääseks juhuslikult laeva sisemusse.
3. Põrkevaheseinast eespool ei tohi olla määrdeõlitanke.
4. Määrdeõlitankid ning nende toruliitmikud ei tohi paikneda otse masinate või väljalasketorude kohal.
5. Määrdeõlitankide täiteavad peavad olema eristatavalt märgistatud.
6. Määrdeõlitorud, nende ühendused, tihendid ja aparatuur peavad olema materjalist, mis peavad vastu mehhaanilisele, keemilisele ja termilisele koormusele, mida neil tõenäoliselt taluda tuleb. Torud ei tohi kokku puutuda kuumuse kahjuliku toimega ning neid peab saama kogu pikkuses kontrollida.
7. Määrdeõlitankid peavad olema varustatud sobiva mahumõõturiga. Mahumõõturid peavad olema loetavad kuni maksimaalse täitumistasemeni. Klaasmõõturid peavad olema tõhusalt kaitstud löökide eest, need peavad olema varustatud automaatse põhjasulguriga ning nende ülaots peab olema ühendatud tankidega ülevalpool nende maksimaalset täitumistaset. Kontrollitorude materjal ei tohi deformeeruda tavalisel välis-temperatuuril. Peilitorud ei tohi lõppeda eluruumides. Masina- või katlaruumis lõppevad peilitorud peavad olema varustatud asjakohase isesulgurseadmega.

Artikkel 8.07*Jõuülekanandesüsteemides, juhtimis- ja aktiveerimissüsteemides ning küttesüsteemides, torudes ja abiseadmetes kasutatava õli hoidmine*

1. Jõuülekanandesüsteemides, juhtimis- ja aktiveerimissüsteemides ning küttesüsteemides kasutatavat õli tuleb hoida terastankides, mis on kas laevakere lahutamatu osa või kindlalt laevakere külge kinnitatud. Kui laeva konstruktsioon seda nõuab, võib kasutada muid võrdväärse tulekindlusega materjale. Seda nõuet ei kohaldata tankidele, mille mahutavus ei ületa 25 liitrit. Sellistel õlitankidel ei tohi olla joogiveetankidega ühiseid piirdeid.
2. Sellised õlitankid ning nende torustikud ning muud abiseadmed tuleb paigaldada ja korraldada nii, et ei õli ega õliaurud pääseks juhuslikult laeva sisemusse.
3. Põrkevaheseinast eespool ei tohi selliseid õlitanke olla.
4. Nimetatud õlitankid ning nende aparatuur ei tohi paikneda otse masinate või väljalasketorude kohal.
5. Selliste õlitankide täiteavad peavad olema eristatavalt märgistatud.
6. Sellised õlitorud, nende ühendused, tihendid ja liitmikud peavad olema materjalist, mis peab vastu mehhaanilisele, keemilisele ja termilisele koormusele, mida neil tõenäoliselt taluda tuleb. Torud ei tohi kokku puutuda kuumuse kahjuliku toimega ning neid peab saama kogu pikkuses kontrollida.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

7. Sellised õlitankid peavad olema varustatud sobiva mahumõõturiga. Mahumõõturid peavad olema loetavad kuni maksimaalse täitumistasemeni. Klaasmõõturid peavad olema tõhusalt kaitstud löökide eest, need peavad olema varustatud automaatse põhjasulguriga ning nende ülaots peab olema ühendatud tankidega ülevalpool tankide maksimaalset täitumistaset. Kontrolltorude materjal ei tohi deformeeruda tavalisel välistemperatuuril. Peiltorud ei tohi lõppeda eluruumides. Masina- või katlaruumis lõppevad peiltorud peavad olema varustatud asjakohase isesulgurseadmega.

Artikkel 8.08

Pilsi pumpamine ja äravoolusüsteemid

1. Iga veetihedat sektsiooni peab olema võimalik eraldi tühjaks pumbata. Seda nõuet ei kohaldata siiski veetihedatele sektsioonidele, mis on tavaliselt laeva käitamise ajal hermeetiliselt tihendatud.
2. Laevaperega laevades peab olema kaks sõltumatut pilsipumpa, mis ei tohi asuda samas ruumis. Vähemalt üks neist peab olema mootorpump. Kuid laevadel, mille jõud on väiksem kui 225 kW või mille kandevõime on väiksem kui 350 tonni või mis ei ole mõeldud kaubaveoks ja mille veeväljasurve on väiksem kui 250 m³, piisab ühest pumpast, mis võib olla kas käsipump või mootorpump.

Kõiki nõutud pumpasid peab saama kasutada kõikides veetihedates sektsioonides.

3. Esimese pilsipumba minimaalne pumpamismaht Q_1 arvutatakse järgmise valemi abil:

$$Q_1 = 0,1 \cdot d_1^2 \text{ [l/min]}$$

d_1 arvutatakse järgmise valemi abil:

$$d_1 = 1,5 \cdot \sqrt{L(B + H)} + 25 \text{ [mm]}$$

Teise pilsipumba minimaalne pumpamismaht Q_2 arvutatakse järgmise valemi abil:

$$Q_2 = 0,1 \cdot d_2^2 \text{ [l/min]}$$

d_2 arvutatakse järgmise valemi abil:

$$d_2 = 2 \cdot \sqrt{l(B + H)} + 25 \text{ [mm]}$$

Kuid d_2 väärtus ei pea olema suurem d_1 väärtusest.

Q_2 arvutamisel on l pikima veetiheda sektsiooni pikkus.

Nendes valemities:

l kõnesoleva veetiheda sektsiooni pikkus meetrites;

d_1 peaäravoolutoru arvutatud siseläbimõõt millimeetrites;

d_2 harutoru arvutatud siseläbimõõt millimeetrites.

4. Pilsipumpade äravoolusüsteemiga ühenduse kohas peab äravoolutorude sisseläbimõõt olema vähemalt d_1 millimeetrites ja harutorude sisseläbimõõt peab olema vähemalt d_2 millimeetrites.

Kui laeva pikkus on vähem kui 25 m, võib d_1 ja d_2 väärtusi vähendada 35 millimeetrini.

5. Lubatud on ainult iseimevad pilsipumbad.
6. Äravoolusüsteemiga lamedapõhjalistes sektsioonides, mis on laiemad kui 5 m, peab olema vähemalt üks imitoru nii tüürpoordi kui ka pakpoordi poolsel küljel.
7. Ahtriruumi peab saama tühjendada peamasinaruumist kergesti ligipääsetava automaatselt sulguva armatuuri abil.
8. Üksiksektsioonide harutorud tuleb ühendada peaäravoolutoruga lukustatava ühesuunalise ventiili abil.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Ballastiruumid ja muud ballasti jaoks kasutatavad kohad tuleb äravoolusüsteemi ühendada lihtsalt suletava seadmega. Seda nõuet ei kohaldata siiski trümmidele, mida saab kasutada ballasti vedamiseks. Sellised trümmid tuleb täita ballastveega ballastitorustiku abil, mis on püsivalt paigaldatud ega sõltu äravoolutorudest, või harutorude abil, mida saab ühendada peaaravoolutoruga painduvate torude või painduvate adapterite abil. Trümmi põhjas asuvaid vee sissevõtuventiile selleks kasutada ei tohi.

9. Trümmi pilss tuleb varustada mõõteseadmetega.
10. Kui äravoolusüsteemi kuulub püsivalt paigaldatud torustik, peavad õlise vee väljaimamiseks mõeldud pilsipõhja äravoolutorud olema varustatud kontrollorgani poolt paigalduskohas plommitud sulguritega. Selliste sulgurite arv ja asukohad tuleb märkida ühenduse tunnistusele.
11. Sulgurite paigalduskohades lukustamist tuleb pidada võrdväärseks nende plommimisega löike 10 kohaselt. Sulgurite lukustusseadiste võti või võtmed peavad olema vastavalt märgistatud ning neid tuleb hoida märgistatud ja kergesti ligipääsetavas kohas masinaruumis.

Artikkel 8.09*Õlise vee ja kasutatud õli hoidmine*

1. Laevas peab olema võimalik hoida selle käitamise ajal kogunenud õlist vett. Selliseks hoidmiskohaks on masinaruumi pilss.
2. Kasutatud õlide hoidmiseks peab masinaruumis olema üks või mitu spetsiaalset anumad, mille maht vastab vähemalt 1,5kordselt kõikide paigaldatud sisepõlemismootorite ja jõuülekannete karteripõhjade kasutatud õli mahule, kaasa arvatud hüdraulilised vedelikud hüdrauliliste vedelike tankides.

Eespool nimetatud anumate tühjendamiseks kasutatavad liitmikud peavad vastama Euroopa standardile EN 1305:1999.

3. Kui laeva kasutatakse vaid lühivedudeks, võib kontrollorgan lubada erandeid löike 2 nõuetest.

Artikkel 8.10*Laevade tekitatud müra*

1. Lavade teel olles tekitatud müra, eriti masinate õhu sisse- ja väljalaskega kaasnev müra, tuleb asjakohaste vahenditega summutada.
2. Laeva teel olles tekitatud müra ei tohi ületada 75 dB(A) külgahe puhul 25 m laeva pardast.
3. Kui ümberlastimist mitte arvestada, siis ei tohi liikumatu laeva poolt tekitatud müra ületada 65 dB(A) külgahe puhul 25 m laeva pardast.

8.a PEATÜKK

(välja jäetud)

9. PEATÜKK**ELEKTRISEADMED****Artikkel 9.01***Üldnõuded*

1. Kui puuduvad erinõuded seadme teatud osade kohta, tuleb ohutustaset pidada rahuldavaks, kui need osad on valmistatud kehtiva Euroopa standardi või volitatud klassifikatsiooniühingu nõuete kohaselt.

Kontrollorganile tuleb esitada asjakohased dokumendid.

Asukoht	Minimaalse kaitse liik (IEC väljaande 60529:1992 kohaselt)					
	Generaatorid	Mootorid	Trafod	Paneelid Jagajad Lülitid	Armatuurid	Valgustuss- eadmed
Tööruumid, masinaruumid, rooli- seadme ruumid	IP 22	IP 22	(2) (1) IP 22	(1) IP 22	IP 44	IP 22
Trümmid					IP 55	IP 55
Akud ja värvikapid						IP 44 u (Ex) (3)
Vabatekid ja avatud roolimiskohad		IP 55		IP 55	IP 55	IP 55
Roolikamber		IP 22	IP 22	IP 22	IP 22	IP 22
Eluruumid, välja arvatud sanitaar- sõlmed ja pesuruumid				IP 22	IP 20	IP 20
Sanitaarsõlmed ja pesuruumid		IP 44	IP 44	IP 44	IP 55	IP 44

Märkused:

(1) Kui aparaadid eraldavad suurtes kogustes soojust: IP 12

(2) Kui aparaatidel või paneelidel ei ole seda tüüpi kaitset, peab nende asukoht vastama tingimustele, mida seda liiki kaitsele kohaldatakse.

(3) Kinnitatud ohutustüübiga elektriseadmed kooskõlas

a) Euroopa standarditega EN 50014: 1997; 50015: 1998; 50016: 2002; 50017: 1998; 50018: 2000; 50019: 2000 ja 50020: 2002
või

b) IEC 1. oktoobri 2003. aasta väljaandega 60079.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel 9.04

Plahvatuskaitse

Ruumidesse, kus võivad koguneda potentsiaalselt plahvatusohtlikud gaasid või gaasisegud (sektisioonid akude või eriti tuleohtlike toodete hoidmiseks), võib paigaldada üksnes plahvatuskindlaid elektriseadmeid. Nendes ruumidesse ei tohi paigaldada valgustuse lüliteid või muid elektriseadmeid. Plahvatuskaitse puhul tuleb arvestada tõenäoliselt tekkida võivate potentsiaalselt plahvatusohtlike gaaside või segude omadusi (plahvatuspotentsiaali grupp, temperatuuriklass).

Artikkel 9.05

Kaitsemaandus

1. Süsteemid pingega üle 50 V tuleb maandada.
2. Metallosad, millega võidakse kokku puutuda ja mis tavakäitusel ei ole elektriliselt laetud, nagu näiteks masinaraamid ja korpused, aparaadid ja valgustusseadmed, peavad olema eraldi maandatud, kui neil puudub elektrikontakt laevakorpusega nende isolatsiooni tõttu.
3. Teisaldavate võimsustarbijate ning kaasaskantavate vahendite korpused peavad tavakasutuse ajal olema maandatud jõukaabli täiendava maandusjuhtme abil.

Seda sätet ei kohaldata, kui kasutatakse vooluahelat väljalülitavat kaitsetrafot või kui seadmed on varustatud kaitseisolatsiooniga (topeltisolatsioon).

4. Maandusjuhtmete ristlõige ei tohi olla väiksem allpool olevas tabelis osutatust.

Välisjuhtmete ristlõige [mm ²]	Maandusjuhtmete minimaalne ristlõige	
	isoleeritud kaablites [mm ²]	eraldi paigaldatuna [mm ²]
0,5-4	sama ristlõige kui välisjuhtmel	4
rohkem kui 4-16	sama ristlõige kui välisjuhtmel	sama ristlõige kui välisjuhtmel
rohkem kui 16-35	16	16
rohkem kui 35-120	pool välisjuhtme ristlõikest	pool välisjuhtme ristlõikest
rohkem kui 120	70	70

Artikkel 9.06

Suurim lubatav pinge

1. Järgmisi pingeid ei tohi ületada:

Paigaldise liik	Suurim lubatav pinge		
	Alalisvool	Ühefaasiline vahelduvvool	Kolmefaasiline vahelduvvool
a. Jõu- ja kütteseadmed koos üldiseks kasutamiseks ettenähtud pistikupe-sadega	250 V	250 V	500 V
b. Valgustus-, side-, juhtimis- ja teabeedastusseadmed, kaasa arvatud üldotstarbelised pistikupesad	250 V	250 V	-

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Paigaldise liik	Suurim lubatav pinge		
	Alalisvool	Ühefaasiline vahelduvvool	Kolmefaasiline vahelduvvool
c. Teisaldatavate seadmete toiteks kasutatavad pistikupesad, mida kasutatakse avatud tekil või kitsastes ja niisketes metallkappides, arvestamata katlaid ja tanke:			
1. Üldiselt.	50 V ⁽¹⁾	50 V ⁽¹⁾	–
2. Kui vooluahela katkestamise kaitsetrafo varustab toitega vaid ühte aparaati.	–	250 V ⁽²⁾	–
3. Kui kasutatakse kaitseisolatsiooniga (topeltisolatsioon) aparaate.	250 V ⁽¹⁾	250 V ⁽¹⁾	–
4. Kui kasutatakse ≤ 30 mA lekkevooluga rakenduvaid kaitselüliteid.	–	250 V ⁽¹⁾	500
d. Teisaldatavad võimsustarbijad, nagu näiteks konteinerid, mootorid, puhurid ja teisaldatavad pumbad, mida tavaliselt kasutamise ajal ei liigutata ning mille voolu juhtivate osadega on võimalik kokku puutuda, on maandatud jõukaabli täiendava maandusjuhtme abil ning lisaks nimetatud maandusjuhtmele on need veel täiendavalt ühendatud laevakerega oma asendi või täiendava juhtme abil.	250 V	250 V	500 V
e. Kateldes ja tankides kasutatavate teisaldatavate seadiste toiteks ette nähtud pistikupesad.	50 V ⁽¹⁾	50 V ⁽¹⁾	—
Märkused: ⁽¹⁾ Kui pinge saadakse kõrgema pingega võrkudest, tuleb kasutada galvaanilist eraldamist (ohutustrafo). ⁽²⁾ Kõik teise elektri ahela poolused tuleb maapinnast isoleerida.			

2. Erandina lõikest 1 on kõrgem pinge lubatud järgmistel juhtudel, kui rakendatakse vajalikke kaitsemeetmeid:

- a) jõuseadmetel, kui nende võimsus seda nõuab;
- b) spetsiaalsetel pardaseadmetel, nagu näiteks raadio ja süütesüsteemidel.

Artikkel 9.07

Jaotussüsteemid

1. Alalisvoolu ja ühefaasilise vahelduvvoolu puhul on lubatud järgmised jaotussüsteemid:

- a) süsteemid, mis koosnevad kahest juhtmest, millest üks on maandatud (L1/N/PE);
- b) süsteemid, mis koosnevad ühest juhtmest ning kasutavad laevakere kaudu tagasijuhtimise põhimõtet ja mis on mõeldud üksnes kohapealsetele seadmetele (näiteks sisepõlemismootorite käivitusseade, katoodkaitse) (L1/PEN);
- c) süsteemid, mis koosnevad kahest laevakerest isoleeritud juhtmest (L1/L2/PE).

2. Kolmefaasilise vahelduvvoolu puhul on lubatud järgmised jaotussüsteemid:

- a) neljajuhtmelised maandatud nulliga süsteemid, mis ei kasuta laevakere kaudu tagasijuhtimise põhimõtet (L1/L2/L3/N/PE) = (võrk TN-S) või (võrk TT);
- b) kolmejuhtmelised laevakerest isoleeritud süsteemid (L1/L2/L3/PE) = (võrk IT);
- c) kolmejuhtmelised maandatud nulliga süsteemid, mis ei kasuta laevakere kaudu tagasijuhtimise põhimõtet, see ei ole siiski lubatud terminali vooluahelatele (L1/L2/L3/PEN).

3. Kontrollorgan võib lubada teiste süsteemide kasutamist.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel 9.08

Ühendus kaldaga või teiste välisvõrkudega

1. Kaldavõrkudest või teistest välisvõrkudest sissetulevatel toiteliinidel, mis on ühendatud pardavõrgu seadmetega, peab olema pardal püsiühendus püsiterminali või fikseeritud pistikupesade vormis. Kaabelühendustele ei tohi rakendada mitte mingisuguseid tõmbekoormusi.
2. Laevakeret peab saama tõhusalt maandada, kui ühenduspinge on suurem kui 50 V. Maaühendus peab olema erimärgistusega.
3. Ühenduste lülitusseadmed peavad võimaldama vältida pardal asuvate võrgugeneraatorite ning kaldavõrgu või muude välisvõrkude samaaegset kasutamist. Lubatud on lühike samaaegne kasutusperiood, kui ühte süsteemi vahetatakse teisega ilma pinget katkestamata.
4. Ühendus peab olema kaitstud lühise ja ülekoormuse eest.
5. Elektri peakilbil peab olema näidik, mis näitab, kas ühendus on pinge all.
6. Peavad olema näiturseadmed, mille abil on võimalik võrrelda polaarsust ühenduse ja pardavõrgu vahel alalisvoolu ning kolmefaasilise vahelduvvoolu puhul.
7. Ühenduse juures oleval paneelil peavad olema järgmised näidikud:
 - a) ühenduse loomiseks vajalikud meetmed;
 - b) voolu liik ja nimipinge ning vahelduvvoolu puhul sagedus.

Artikkel 9.09

Teiste veesõidukite elektriga varustamine

1. Teiste veesõidukite elektriga varustamisel tuleb kasutada eraldi ühendust. Kui teiste veesõidukite elektriga varustamiseks kasutatakse rohkem kui 16 A voolu jaoks ettenähtud pistikupesi, peavad olema paigaldatud seadised (lülitid või blokeerijad) mis tagaksid, et sisselülitamine ja väljalülitamine toimub üksnes siis, kui liin ei ole pingestatud.
2. Kaablitele ei tohi rakendada mitte mingisuguseid tõmbekoormusi.
3. Artikli 9.08 lõikeid 3 — ohaldatakse *mutatis mutandis*.

Artikkel 9.10

Generaatorid ja mootorid

1. Generaatorid, mootorid ning nende klemmikarbid peavad olema ligipääsetavad kontrollimiseks, parandamiseks ja mõõtmiseks. Isolatsiooni liik peab vastama asukohale (vt artiklit 9.03).
2. Peamasina, sõukruvivõlli või teiste muul eesmärgil kasutatavate abimasinate jõul töötavad generaatorid peavad olema konstrueeritud nii, et need oleksid töötamise ajal suutelised taluma pöördekiiruse muutumist.

Artikkel 9.11

Akud

1. Akud peavad olema ligipääsetavad ning paigaldatud nii, et veesõiduki liikumine neid ei nihutaks. Need peavad olema sellises asendis, et ei puutuks kokku ülemäärase kuumuse, ekstreemse külma, pritsmete, auru või niiskusega.

Neid ei tohi paigaldada roolikambrisse, eluruumidesse ega trümmidesse. See nõue ei kehti teisaldatavate seadmete akude kohta või akude kohta, mis mille laadimisvõimsus on väiksem kui 0,2 kW.

2. Akud, mis vajavad laadimisvõimsust rohkem kui 2 kW (arvutatud suurima laadimisvoolu ja aku nimipinge põhjal ning arvesse võttes laadimiseadme laadimiskõverat) peavad olema paigaldatud eriruumi. Akude paigaldamisel tekile piisab sellest, kui need asuvad kapis.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

kud, mille laadimiseks on vaja väiksemat voolu kui 2,0 kW, võivad olla paigaldatud kappi või kasti mitte üksnes siis, kui need on tekil, vaid ka siis, kui need on teki all. Neid võib paigaldada ka masinaruumi või mujale hästi ventileeritud kohta, kui need on kaitstud kukkuvate esemete ja tilkuva vee eest.

3. Kõikide ruumide, kappide või kastide, riulite või muude akude jaoks ehitatud konstruktsioonide sise-pinnad peavad olema kaitstud elektrolüütide kahjustava toime eest.
4. Kui akud paiknevad suletud kambris, kapis või kastis, peab seal olema tõhus ventilatsioon. Üle 2 kW kaadiumnikkelakudele ja üle 3 kW pliiakudele tuleb tagada sundventilatsioon.

Õhk peab sisenema põhjast ja väljuma ülevalt, nii et on tagatud kogu gaasi eemaldamine.

Ventilatsioonikanalites ei tohi olla õhuvoolu takistavaid seadiseid nagu näiteks sulgemisarmatuure.

5. Vajalik õhu läbivool (Q) tunni kohta arvutatakse järgmise valemi abil:

$$Q = 0,11 I n \text{ [m}^3/\text{h]}$$

kus:

I = ¼ laadimisvoolu poolt antavast maksimaalvoolust A -s;

n = kambrite arv.

Pardavõrgu puhverakude puhul võib kontrollorgan lubada teiste arvutamismeetodite kasutamist, kus arvestatakse ka laadimisvoolu iseloomulikke laadimiskõverat, kui need meetodid põhinevad volitatud klassifikatsiooniühingute sätetel või asjakohastel standarditel.

6. Kui kasutatakse loomulikke ventilatsiooni, peab ventilatsioonikanalite ristlõige olema piisav nõutava õhu läbivoolu jaoks, mille kiirus on 0,5 m sekundis. Siiski peab ristlõige olema vähemalt 80 cm² pliiakudele ning 120 cm² kaadiumnikkelakudele.
7. Sundventilatsiooni puhul tuleb kasutada ventilaatorit, soovitatavalt imevat, mille mootor peab olema eraldatud gaasi- või õhuvoolust.

Ventilaatorid peavad olema sellise konstruktsiooniga, et oleks välistatud sademete teke ventilaatori laba ja korpuse vahel ning elektrostaatiliste laengute teke.

8. Vastavalt I liite joonisele tuleb paigaldada akukambrite, -kappide ja -kastide ustele ja katetele tähised „Tuli, lahtine leek ja suitsetamine keelatud” minimaalse diameetriga 10 cm.

Artikkel 9.12

Lülitusseadmete paigaldamine

1. Elektrikilbid:

- a) Aparaadid, lülid, kaitsmed ja kilbimõõdikud peavad olema selge asetusega ning ligipääsetavad hool-duseks ja paranduseks.

Terminalid pingele kuni 50 V, ja sellest kõrgema pingega terminalid, tuleb hoida eraldi ja need peavad olema asjakohaselt märgistatud.

- b) Kilpidele peavad olema kinnitatud markerimisplaadid, millel on näidatud kõikide lülite ja aparaatide elektriahelad.

Näidatud peavad olema nimivool ja kaitsmete vooluahel.

- c) Kui aparaadid, mille käitamispinge on üle 50 V, on paigaldatud uste taha, peavad nende aparaatide pingele all olevad komponendid olema kaitstud juhusliku kokkupuute eest, kui ukseks on lahti.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- d) Elektrikilpide ehitamiseks kasutatud materjalid peavad olema sobiva mehaanilise tugevusega ja vastupidavad, leeki aeglustavad ning isekustuvad, ka ei tohi need olla hügroskoopsed.
- e) Kui elektrikilpidele on paigaldatud kõrge katkestusvõimega kaitsmed (HRC), peab olema võimalik kasutada lisaseadmeid ja isiklike kaitsevahendeid nende kaitsmete paigaldamiseks ning eemaldamiseks.

2. Lülitid, kaitseseadised

- a) Generaatori vooluahelad peavad olema kaitstud lühisvoolu ning liigkoormuse eest kõikide mittemaandatud juhtmete puhul. Selleks võib kasutada lühisvoolu- või liigkoormusvabastiga automaatseid kaitselülitid või kaitsmeid.

Ajamite elektrimootoreid varustavad vooluahelad (roolisüsteem) ja nende juhtimisahelad peavad olema kaitstud ainult lühiste eest. Kui vooluahelasse kuuluvad termilised vooluahela katkestajad, tuleb need neutraliseerida või reguleerida vähemalt kahekordsele tavalisele voolutugevusele amprites.

- b) Väljundid peakilbist üle 16 A tugevust voolu kasutavatele jõutarbijatele peavad olema varustatud koormus- või jõulülitiga.
- c) Veesõiduki käituri, roolisüsteemi, rooli asendi näituri, navigeerimis- või ohutussüsteemide elektritarbijatel ning üle 16 A tugevusega nimivoolu kasutatavatel tarbijatel peavad olema eraldi vooluahelad.
- d) Laeva edasitõukamiseks ja manööverdamiseks vajalike jõuallikate vooluahelad peavad saama voolu otse peakilbi kaudu.
- e) Vooluahela katkestusseadmed tuleb valida nimivoolu tugevuse, termilise või dünaamilise tugevuse ning rakendumise alusel. Lülitid peavad samaaegselt välja lülitama kõik voolu all olevad juhtmed. Lülitusaend peab olema tuvastatav.
- f) Kaitsmed peavad olema kinnised sulavkaitsmed ning need peavad olema tehtud keraamilisest või sellega samaväärsest materjalist. Nende vahetamine peab olema võimalik ilma operaatorile füüsilise kokkupuute ohtu tekitamata.

3. Mõõte- ja seireseadmed

- a) Generaator, aku ja jaotusahelad peavad olema varustatud mõõte- ja seireseadmetega, kui paigaldise ohutu käitamine seda nõuab.
- b) Maandamata võrgud pingega üle 50 V peavad olema varustatud maaühenduse jälgimissüsteemidega, mis suudavad anda häiret nii valgus- kui helisignaali abil. Teistes paigaldistes nagu näiteks juhtimise vooluahelad, võidakse neid seadmeid mitte nõuda.

4. Elektrikilpide asukoht

- a) Elektrikilbid peavad asuma ligipääsetavates ja hästi ventileeritud kohtades ning olema kaitstud vee ja mehhaaniliste kahjustuste eest.

Torustikud ja õhukanalid peavad olema paigutatud nii, et elektrikilp ei saaks lekke korral kahjustatud. Kui torude paigaldamine elektrikilpide lähedusse on vältimatu, ei tohi kilpide läheduses olla torude lahtivõetavaid ühendusi.

- b) Kapid ja seinasüvendid, kus paiknevad kaitseta lülitusseadmed, peavad olema leeki aeglustavast materjalist või kaitstud metallist või muust leeki aeglustavast materjalist kattega.
- c) Kui pinge on üle 50 V, tuleb operaatori töökoha juurde peakilbi ette paigaldada isolatsioonivõred või -matid.

Artikkel 9.13**Vooluahela avariikatkestid**

Õlipõletite, kütusepumpade, kütuse separaatorite ja masinaruumi ventilaatorite vooluahela avariikatkestid peavad olema paigaldatud keskele kohale väljaspool ruumi, kus asuvad seadmed.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel 9.14

Armatuurid

1. Kaablite sisenemiskohtade suurus peab vastama ühendatavate kaablite funktsioonile ning kasutatavatele kaabliliikidele.
2. Erinevate pingete või sagedustega jaotusahelate pistikupesade segiajamine ei tohi olla võimalik.
3. Lülitid peavad samaaegselt välja lülitama kõik vooluahela maandamata juhtmed. Siiski on maandamata vooluahelas lubatud ühe polaarsusega lülitid eluruumide valgustuse puhul, välja arvatud pesupesemisruumid, duširuumid, pesuruumid ning muud märgruumid.
4. Kui voolutugevus amprites ületab 16 A, peab olema võimalik lukustada pistikupesa lüliti abil nii, et pistik on võimalik üksnes sisse pista ja välja tõmmata siis, kui vool on välja lülitatud.

Artikkel 9.15

Kaablid

1. Kaablid peavad olema leeki aeglustavad, isekustuvad ning vee- ja õlikindlad.

Eluruumides võib kasutada ka muud liiki kaableid, kui need on tõhusalt kaitstud, leeki aeglustavad ning isekustuvad.

Kaablite leegileviku aeglustamise standardid peavad olema kooskõlas järgmiste dokumentidega:

- a) rahvusvahelise elektrotehnikakomisjoni väljaanded 60332-1:1993, 60332-3:2000 või
- b) samaväärsed eeskirjad, mis üks liikmesriikidest on vastu võtnud.

2. Jõu- ja valgustusahelate kaablite juhtmete ristlõige peab olema vähemalt 1,5 mm².
3. Tavaliste käitamistingimuste puhul ei kasutata kaablite metallturvist, -katet või -ümbrist ei juhtmete ega maanduse jaoks.
4. Jõu- ja valgustuskaablite metallkatted ja -ümbrised peavad olema maandatud vähemalt ühest otsast.
5. Juhtmete ristlõike puhul tuleb arvestada nende maksimaalset lubatud lõpp-temperatuuri (voolujuhtivus) ning lubatavat pingelangust. Pingelangus peakilbi ning paigaldise kõige ebasoodsama punkti vahel ei tohi olla nimipingega võrreldes üle 5 % valgustusel ning üle 7 % jõu- või kütteahelatel.
6. Kaablid peavad olema kaitstud mehhaaniliste vigastuste eest.
7. Kaabliarmatuurid peavad tagama, et mis tahes tõmbekoormus ei ületaks lubatud piirväärtusi.
8. Kui kaablid läbivad vaheseinu või tekke, ei tohi läbiviigud kahjustada nende vaheseinte ja tekkide tugevust, veetihedust ega tulekindlust.
9. Kõikide juhtmete otsad ja ühendused tuleb teha nii, et oleks säilitatud juhtmete esialgsed elektrilised, mehhaanilised ja vajaduse korral ka tulekindlusomadused.
10. Sissetõmmatavate roolikambritega ühendatud kaablid peavad olema piisavalt painduvad ning nende isolatsioon peab olema piisava paindlikkusega temperatuurini – 20 °C, samuti peavad need olema vastupidavad aurule ja niiskusele, ultraviolettkiirgusele ning osoonile.

Artikkel 9.16

Valgustusseadmed

1. Kõik valgustusseadmed peavad olema paigaldatud nii, et nendest eralduv soojus ei süütaks lähedal asuvaid tuleohtlikke esemeid või seadmeid.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

2. Avatud tekkidel asuvad valgustusseadmed peavad olema paigaldatud nii, et need ei segaks laevatulede nägemist.
3. Kui ühte masina- või katlaruumi on paigaldatud kaks või rohkem valgustusseadet, peab neil olema vähemalt kaks erinevat vooluahelat. Seda nõuet kohaldatakse ka ruumidele, kuhu on paigaldatud jahutus-seadmed, hüdraulikaseadmed või elektrimootorid.

Artikkel 9.17*Laevatuled*

1. Laevatulede kilp peab asuma roolikambris. Laevatulesid varustatakse peakilbi eraldi fiidrist või kahest sõltumatust teisest jagajast.
2. Laevatulel peab olema laevatulede kilbist eraldi olev toide, kaitse ja lülitus.
3. Artikli 7.05 lõikes 2 sätestatud seireseadme viga ei tohi mõjutada selle tule toimimist, mida antud seadmega jälgitakse.
4. Mitmel tuel, kui need moodustavad funktsionaalse üksuse ning on paigaldatud koos samasse kohta, võib olla ühine elektrivarustus, lülitus ja jälgimine. Seireseadmega peab saama tuvastada kõikide nimetatud tulede rikkeid. Siiski ei tohi olla võimalik mõlema valgusallika kasutamine topelttulena (kaks tuld, mis on ühe kaitseümbrise sees monteeritud teineteise peale) samaaegselt.

Artikkel 9.18*(välja jäetud)***Artikkel 9.19***Mehaaniliste seadmete häire- ja ohutussüsteemid*

Mehaaniliste seadmete seireks ja kaitseks ettenähtud häire- ja ohutussüsteemid peavad vastama järgmistele nõuetele:

a) Häiresüsteemid

Häiresüsteemid peavad olema konstrueeritud nii, et häiresüsteemi rike ei põhjustaks jälgitava aparaadi või seadme rikkiminekut.

Kahendsaatjad peavad olema konstrueeritud jõudevoolu või jälgitava koormusvoolu põhimõtte kohaselt.

Visuaalsed häiresignaalid peavad jääma nähtavaks kuni vea parandamiseni; teadmiseks võetud häiresignaal peab olema eristatav häiresignaalist, mida veel teadmiseks võetud ei ole. Iga häiresignaali juurde peab kuuluma helisignaal. Helisignaale peab olema võimalik välja lülitada. Helisignaali seiskamine ei tohi takistada häiresignaali vallandumist muude rikete puhul.

Lubatud on erandid, kui häiresüsteemid hõlmavad vähem kui viit mõõtepunkti.

b) Ohutussüsteemid

Ohutussüsteemid peavad olema konstrueeritud nii, et need peataksid mõjutatud seadme või aeglustaksid selle tööd või hoiataksid pidevalt mehitatud keskust enne kriitilise seisundi saavutamist.

Kahendsaatjad peavad olema konstrueeritud koormusvoolu põhimõtte kohaselt.

Kui ohutussüsteemid ei ole konstrueeritud eneseseireks, peab olema võimalik nende nõuetekohast toimimist kontrollida.

Ohutussüsteemid peavad olema sõltumatud teistest süsteemidest.

Artikkel 9.20*Elektroonilised seadmed***1. Üldnõuded**

Allpool lõikes 2 sätestatud katsetingimusi kohaldatakse üksnes elektroonilistele seadmetele, mis on vajalikud roolisüsteemidele ning veesõiduki jõuallikatele, kaasa arvatud nende abiseadmed.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

2. Katsetingimused

- a) Järgnevalt esitatud katsetest tulenevad koormused ei tohi põhjustada elektrooniliste seadmete kahjustusi või rikkeid. Vastavalt asjakohastele rahvusvahelistele standarditele, nagu näiteks IEC väljaanne 60092-504:2001, viiakse katsed läbi sisselülitatud seadmel, välja arvatud külmakatsed. Katsete käigus tuleb kontrollida seadme nõuetekohast toimimist.

- b) Pinge ja sageduse muutused

		Muutused	
		pidevad	lühiajalised
Üldnõuded	sagedus	$\pm 5 \%$	$\pm 10 \%$ 5 s
	pinge	$\pm 10 \%$	$\pm 20 \%$ 1,5 s
Aku toimimine	pinge	+ 30 %/- 25 %	—

- c) Kuumuskatse

Näidise temperatuur tõstetakse poole tunni jooksul temperatuurini 55 °C. Kui nimetatud temperatuur on saavutatud, hoitakse seda 16 tundi. Seejärel viiakse läbi toimivuskatse.

- d) Külmakatsed

Näidis lülitatakse välja ning jahutatakse temperatuurini – 25 °C ning hoitakse sellel temperatuuril kaks tundi. Seejärel tõstetakse temperatuur 0 °C-ni ning viiakse läbi toimivuskatse.

- e) Vibratsioonikatse

Vibratsioonikatse viiakse läbi piki seadmete või komponentide kolme telge resonantssagedusel 90 minutit kõikidel juhtudel. Kui selget resonantsi ei teki, tuleb vibratsioonikatse teha 30 Hz juures.

Vibratsioonikatse tehakse sinusoidse ostsilleerimisega järgmiste piirväärtuste raames:

Üldnõuded

$f = 2,0$ kuni 13,2 Hz; $a = \pm 1$ mm

(amplituud $a = \frac{1}{2}$ vibratsiooni ulatusest)

$f = 13,2$ Hz kuni 100 Hz: kiirendus $\pm 0,7$ g.

Rooliaparaatidele või diiselmootoritele kinnitatavaid seadmeid katsetatakse järgmiselt:

$f = 2,0$ kuni 25 Hz; $a = \pm 1,6$ mm

(amplituud $a = \frac{1}{2}$ vibratsiooni ulatusest)

$f = 25$ Hz kuni 100 Hz; kiirendus ± 4 g.

Diiselmootorite heitgaasitorudesse paigutatavatele anduritele võib rakendada oluliselt suuremaid koormusi. Katsete ajal tuleb seda arvestada.

- f) Elektromagnetilise vastavuse katse tehakse IEC väljaannete 61000-4-2:1995, 61000-4-3:2002, 61000-4-4:1995 põhjal, testistmel number 3.
- g) Tõendid elektrooniliste seadmete vastavuse kohta nimetatud katsetingimustele peab esitama tootja. Klassifikatsiooniühingu tunnistust võib samuti pidada sellekohaseks tõendiks.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel 9.21

Elektromagnetiline vastavus

Elektri- ja elektrooniliste süsteemide toimivust ei tohi halvenda elektromagnetilised häired. Üldmõõtmised peavad pidama võrdselt oluliseks ning hõlmama järgmist:

- a) häireallika ja mõjutatud seadme vaheliste ülekandeteede katkestamine;
- b) häire põhjuste vähendamine häireallikas;
- c) mõjutatud seadme tundlikkuse vähendamine häire suhtes.

10. PEATÜKK

SEADMED

Artikkel 10.01

Ankruseadmed

1. Kaubalaevad, välja arvatud praamkonteinerid, mille pikkus L ei ületa 40 m, peavad olema varustatud vööriankruga, mille täismass P saadakse järgmise valemi abil:

$$P = k \cdot B \cdot T \text{ [kg]}$$

kus:

k tegur, mis arvestab pikkuse L ja laiuse B suhet ning laeva liiki:

$$k = c \sqrt{\frac{L}{8 \cdot B}}$$

lihtrite puhul siiski $k = c$;

- c) empiiriline tegur, mis on esitatud järgmises tabelis:

Täiskandevõime tonnaaz tonnides	Tegur c
kuni 400, viimane kaasa arvatud.	45
400–650, viimane kaasa arvatud	55
650–1 000, viimane kaasa arvatud	65
rohkem kui 1 000	70

Laevadel, mille täiskandevõime tonnaaz ei ole suurem kui 400 t ja mida vastavalt nende konstruktsioonile ja ettenähtud kasutuseesmärgile kasutatakse üksnes eelnevalt kindlaksmääratud lühivedudeks, võib kontrollorgan lubada vööriankrute puhul üksnes kahte kolmandikku kogumassist P.

2. Reisilaevad ja laevad, mis pole mõeldud kaubaveoks, välja arvatud tõukurpuksiirid, peavad olema varustatud vööriankrute, mille kogumass P saadakse järgmise valemi abil:

$$P = k \cdot B \cdot T \text{ [kg]}$$

kus:

k löikele 1 vastav tegur, kuid kus empiirilise teguri (c) saamiseks tuleb täiskandevõime tonnaazi asemel võtta ühenduse tunnistusele märgitud veeväljasurve kuupmeetrites.

3. Löikes 1 osutatud laevad, mille maksimaalne pikkus ei ületa 86 m, peavad olema varustatud ahtriankrutega, mille mass võrdub 25 %ga P massist.

Laevad, mille maksimaalne pikkus on üle 86 m, peavad siiski olema varustatud ahtriankrutega, mille kogumass võrdub 50 %ga P massist, mis on välja arvatud löigete 1 või 2 kohaselt.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Ahtriankruid ei nõuta:

a) laevadel, millel ahtriankrumass oleks väiksem kui 150 kg, löike 1 viimases lõigus osutatud laevade puhul tuleb arvesse võtta ankrute vähendatud massi;

b) lihtritel.

4. Jäigalt ühendatud koosseisude, mille pikkus ei ületa 86 m, tõukamiseks ette nähtud laevad peavad olema varustatud ahtriankrutega, mille kogumass võrdub 25 %ga maksimaalsest massist P, mis on löike 1 kohaselt ühenduse tunnistusele kantud ning lubatud koostamisviisi (käsitatakse laevasõiduüksusena) kohta välja arvatud.

Jäigalt ühendatud koosseisude, mille pikkus on üle 86 m, allavoolu tõukamiseks ette nähtud laevad peavad olema varustatud ahtriankrutega, mille kogumass võrdub 50 % maksimaalsest massist P, mis on löike 1 kohaselt ühenduse tunnistusse kantud ning lubatud koostamisviisi (käsitatakse laevasõiduüksusena) kohta välja arvatud.

5. Lõigetes 1 + 4 ette nähtud ankrute massi võib teatud konkreetsete ankrute puhul vähendada.
6. Vööriankrutele ette nähtud kogumassi P võib jagada ühe või kahe ankru vahel. Seda võib vähendada 15 %, kui laeval on ainult üks vööriankur ning ankruklüüsi toru asub laeva keskkohas.

Tõukurpuksiiridele ja laevadele maksimaalpikkusega üle 86 m ette nähtud vööriankrute kogumassi võib jagada ühe või kahe ankru vahel.

Kõige kergema ankru mass ei tohi olla vähem kui 45 % nimetatud kogumassist.

7. Malmankrud ei ole lubatud.

8. Ankrutel peab olema näidatud nende mass kulumatute reljeefsete tähemärkidega.

9. Üle 50 kg massiga ankrud peavad olema varustatud pelidega.

10. Kõikide vööriankrute keti minimaalne pikkus peab olema:

- a) 40 m, kui laeva pikkus ei ole suurem kui 30 m;
- b) 10 m laevast pikem, kui laeva pikkus on 30-50 m;
- c) 60 m laevadel, mis on pikemad kui 50 m.

Kõik ahtriankru ketid peavad olema vähemalt 40 m pikad. Kui aga laevad peavad peatuma vöör allavoolu, peavad neil olema vähemalt 60 m pikkused ahtriankru ketid.

11. Ankrukettide minimaalne tõmbetugevus R tuleb välja arvutada järgmise valemi abil:

a) ankrud massiga kuni 500 kg: $R = 0,35 \cdot P'$ [kN];

b) ankrud mille mass on üle 500 kg ja mitte üle 2 000 kg:

$$R = \left(0,35 - \frac{P' - 500}{15\,000} \right) P' \text{ [kN]};$$

c) ankrud massiga üle 2 000 kg: $R = 0,25 \cdot P'$ [kN],

kus:

P' iga ankru teoreetiline mass, mis on kindlaks määratud lõigete 1-4 ja 6 kohaselt.

Ankrukettide tõmbetugevus määratakse kindlaks liikmesriigis kehtiva standardi alusel.

Kui ankrute mass ületab lõigetes 1-6 sätestatu, määratakse ankruketi tõmbetugevus kindlaks tegeliku ankrumassi funktsioonina.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

12. Kui laeval on raskemad ankrud, millel on ka vastavalt tugevamad ankruketid, märgitakse ühenduse tunnistusele üksnes lõigetes 1-6 ja 11 nõutud miinimummassid ja minimaalsed tõmbetugevused.
13. Ankrut ketiga ühendavad osad (pöörliid) peavad vastu pidama vastavate ankrukettide tõmbetugevusest 20 % suuremale tõmbekoormusele.
14. Ankrukettide asemel on lubatud kasutada trosse. Trosside tõmbetugevus peab olema sama, mida nõutakse kettidelt, kuid need peavad olema 20 % pikemad.

Artikkel 10.02*Muu varustus*

1. Vastavalt liikmesriikides kehtivatele kohaldatavatele navigatsiooniasutuste määrustele peab laeva pardal olema vähemalt järgmine varustus:
 - a) raaditelefoniüsteem;
 - b) seadmed ja aparaadid heli- ja valgussignaalide andmiseks ning laevade tähistamiseks päeval ja öösel;
 - c) ettenähtud sildumistulesid dubleerivad tuled;
 - d) tulekindel kaanega suletav märgistatud anum õliste puhastuslappide jaoks;
 - e) tulekindel kaanega suletav märgistatud anum ohtlike või saastavate tahkete jäätmete jaoks, mis vastab navigatsiooniasutuse asjakohastele kohaldatavatele määrustele;
 - f) tulekindel kaanega suletav märgistatud anum naftajääkide jaoks.

2. Lisaks peavad varustusse kuuluma vähemalt:

- a) Sildumistrossid

Laevadel peab olema kolm sildumistrossid. Nende minimaalne pikkus peab olema vähemalt järgmine:

— esimene tross: $L + 20$ m, kuid mitte üle 100 m,

— teine tross: $2/3$ esimesest trossist,

— kolmas tross: $1/3$ esimesest trossist.

Kõige lühemat trossi ei ole vaja laevadel, mille pikkus on alla 20 m.

Trosside tõmbetugevus R_s arvutatakse välja järgmise valemi abil:

kui $L \cdot B \cdot T$ kuni $1\,000\text{ m}^3$: $R_s = 60 + \frac{L \cdot B \cdot T}{10}$ (kN);

kui $L \cdot B \cdot T$ on üle $1\,000\text{ m}^3$: $R_s = 150 + \frac{L \cdot B \cdot T}{100}$ [kN].

Nõutud trosside kohta peab laevas olema Euroopa standardi EN 10 204:1991 numbri 3.1 kohane tunnistus.

Trossid võib asendada sama pikkuse ja tõmbetugevusega köitega. Trosside minimaalne tõmbetugevus peab olema märgitud tunnistusele.

- b) Pukseerimistrossid

Vedurpuksiirid peavad olema varustatud nende tööks sobiva arvu trossidega.

Siiski peab peatross olema vähemalt 100 m pikk ning selle tõmbetugevus kN-des ei tohi olla väiksem ühest kolmandikust peamasina (masinate) koguvõimsusest kW-des mõõdetuna.

Liikurlaevadel ning tõukurpuksiiridel, millega saab ka järelepukseerida, peab olema vähemalt 100 m pikkune pukseerimistross, mille tõmbetugevus mõõdetuna kN-des ei tohi olla väiksem ühest neljandikust peamasina (masinate) koguvõimsusest mõõdetuna kW-des.

- c) Viskenöör

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- d) Maabumissild, mis on vähemalt 0,4 m lai ning 4 m pikk ning mille servad on märgistatud eredat värvi triibuga; sellel maabumissillal peab olema ka käsipuu. Kontrollorgan võib väiksematele laevadele lubada lühemaid maabumissildu.
 - e) Pootshaak
 - f) Liikmesriigi asjakohasele standardile vastav sidemepakk. Sidemepakki tuleb hoida eluruumis või roolikambris ning see peab asuma sellises kohas, et seda oleks vajaduse korral kerge ja ohutu kätte saada. Kui sidemepakki hoitakse varjatud kohas, peab selle kattel olema 1.liite joonisele 8 vastav sidemepaki sümbol, mille külje kõrgus on vähemalt 10 cm.
 - g) Binokkel 7 × 50 või suurema läätse diameetriga.
 - h) Juhend üle parda kukkunud isikute päästmise ja elustamise kohta.
 - i) Prožektor, mida on võimalik käitada roolikambrist.
3. Laevadel, mille parda kõrgus lastita veeliini kohal on rohkem kui 1,50 m, peab olema laevale minekuks trepp või redel.

Artikkel 10.03

Käsitulekustutid

1. Euroopa standardi EN 3:1996 kohaselt peab vähemalt üks käsitulekustuti olema järgmistes kohtades:
 - a) roolikambris;
 - b) iga sissepääsu läheduses, mis viib tekilt eluruumidesse;
 - c) iga sissepääsu läheduses, mis viib teenindusruumidesse, kuhu eluruumidest ei pääse ja kus asuvad tahkel või vedelkütusel või vedelgaasil töötavad kütte-, toiduvalmistamis- või külmutusseadmed;
 - d) iga masina- ja katlaruumide sissepääsu juures;
 - e) teki all masina- või katlaruumides sobivates kohtades nii, et antud ruumide ühestki punktist ei oleks üle 10 m lähima tulekustutini.
2. Lõikes 1 nõutud käsitulekustutitena võib kasutada üksnes vähemalt 6 kg mahutavaid pulberkustuteid või muid sama tulekustutusvõimsusega käsitulekustuteid. Need peavad sobima A, B ja C klassi tulele ning tulele elektrisüsteemides kuni 1 000 V.
3. Lisaks pulber-, vesi- ja vahtkustutitele võib kasutada tulekustuteid, mis sobivad vähemalt tuleklassile, mis selles ruumis, mille jaoks nad ette on nähtud, kõige tõenäolisemalt puhkeda võib.
4. Käsitulekustuteid, kus kustutusaineks on CO₂, võib kasutada üksnes kambüüside ning elektriseadmete tulekahjude kustutamiseks. Nende tulekustutite maht ei tohi olla üle 1 kg 15 m³ kohta ruumides, kus neid kasutatakse.
5. Käsitulekustuteid tuleb kontrollida vähemalt kord kahe aasta jooksul. Selle kohta tuleb väljastada ülevaataja allkirjaga kontrollimistunnistus, milles on näidatud kontrollimise aeg.
6. Kui käsitulekustutid asuvad varjatud kohas, peab neid kattev paneel olema märgistatud I liite joonise 3 kohase tulekustutite sümboliga, mille külje kõrgus on vähemalt 10 cm.

Artikkel 10.03a

Püsivalt paigaldatud tulekustutussüsteemid eluruumides, roolikambris ja reisijateruumides

1. Eluruumides, roolikambrites ning reisijateruumides tohib kaitseks tule vastu kasutada üksnes püsivalt paigaldatud tulekustutussüsteeme sobivate automaatselt survestatud veesprinkleritega.
2. Süsteeme tohivad paigaldada või ümber ehitada üksnes vastava eriala firmad.
3. Süsteemid peavad olema tehtud terasest või sarnasest mittesüttivast materjalist.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

4. Süsteemid peavad suutma pritsida vett vähemalt 5 l/m² minutis kõige suurema kaitstava ruumi pinnale.
5. Väiksemaid veekoguseid pritsivatel süsteemidel peab olema tüübikinnitus, mis vastab IMO resolutsioonile A 800(19) või standardile, mida on tunnustanud käesoleva direktiivi artikli 19 lõike 2 kohaselt moodustatud komitee. Tüübikinnituse annab volitatud klassifikatsiooniühing või akrediteeritud katseasutus. Akrediteeritud katseasutus peab vastama katselaborite tegutsemise ühtlustatud standarditele (EN ISO/IEC 17025:2000).
6. Ekspert kontrollib süsteeme:
 - a) enne kasutuselevõtmist;
 - b) kui süsteemid on olnud käivitatud, siis enne nende taaskasutuselevõtmist;
 - c) pärast iga muudatuste tegemist või parandamist;
 - d) tavaliselt vähemalt iga kahe aasta tagant.
7. Lõikes 6 sätestatud kontrolli puhul peab ekspert kinnitama süsteemi vastavust käesoleva artikli nõuetele.

Kontroll peab hõlmama vähemalt:

 - a) kogu süsteemi välist kontrolli;
 - b) ohutussüsteemide ja väljalaskedüüside toimivuse kontrolli;
 - c) survetankide ja pumbasüsteemi toimivuse kontrolli.
8. Kontrolli kohta tuleb väljastada ülevaataja allkirjaga kontrollimistunnistus, millel on näidatud kontrollimise aeg.
9. Paigaldatud süsteemide numbrid tuleb märkida ühenduse tunnistusele.
10. Eluruumide, roolikambrite ning reisijateruumide objektide kaitseks on püsivalt paigaldatud tulekustutus-süsteeme lubatud kasutada üksnes komitee soovitude kohaselt.

Artikkel 10.03b*Püsivalt paigaldatud tulekustutussüsteemid masina-, katla- ja pumbaruumides***1. Tulekustutusained**

Masina-, katla- ja pumbaruumide püsivalt paigaldatud tulekustutussüsteemides võib kasutada järgmisi tulekustutusaineid:

- a) CO₂ (süsinikdioksiid);
- b) HFC 227ea (heptafluoropropaan);
- c) IG-541 (52 % lämmastikku, 40 % argooni, 8 % süsinikdioksiidi).

Muud tulekustutusained on lubatud üksnes käesoleva direktiivi artikli 19 lõikes 2 osutatud komitee soovitusel.

2. Ventilatsioon, õhu sisseanne

- a) Käiturites kasutatavat õhku ei tohi sisse imeda ruumidest, kus on püsivalt paigaldatud tulekustutussüsteemid. Seda nõuet ei kohaldata, kui laevas on kaks teineteisest sõltumatut ja hermeetiliselt eraldatud masinaruumi või kui peamasinaruumi kõrval on eraldi masinaruum võõri lisamootori jaoks, mis kindlustab laeva liikumise omal jõul, kui peamasinaruumis peaks tekkima tulekahju.
- b) Tule eest kaitstava ruumi mis tahes sundventilatsioon peab automaatselt välja lülituma, kui tulekustutussüsteem käivitub.
- c) Kättesaadavad peavad olema seadised, millega on võimalik tule eest kaitstavas ruumis kiiresti sulgeda kõik avad, mille kaudu õhk võiks sisse ning gaas välja pääseda. Peab olema selgelt tuvastatav, kas need avad on kinni või lahti.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- d) Masinaruumi paigaldatud suruõhutankidest kaitseventiilide kaudu väljuv õhk peab olema juhitud väliskeskkonda.
- e) Tulekustutusaine sissevoolust tingitud üle- või alarõhk ei tohi rikkuda tule eest kaitstavat ruumi ümbritsevate piirete osi. Peab olema võimalik rõhu ohutu võrdsustumine.
- f) Kaitstavatel ruumidel peavad olema seadmed tulekustutusaine ja põlemisgaaside eemaldamiseks. Selliseid seadmeid peab saama käitada kaitstavatest ruumidest väljaspool paiknevatest kohtadest, mida kaitstavates ruumides puhkenud tulekahju ei tohi ligipääsmatuks muuta. Kui ruumides on püsivalt paigaldatud ekstraktorid, ei tohi need pärast tule kustutamist jääda sisselülitatuks.

3. Tulekahju häiresüsteem

Kaitstavas ruumis peab olema asjakohane tulekahju häiresüsteem. Häire peab olema vastuvõetav roolikambri, eluruumides ning kaitstavas ruumis.

4. Torustik

- a) Tulekustutusaine juhitakse kaitstavasse ruumi ning jaotatakse sinna paigaldatud torustiku abil. Torustik ning selle armatuur peavad kaitstavas ruumis olema terasest. Eespool öeldu ei kehti torusid ja kompensaatoreid ühendava tanki kohta, kui kasutatud materjalide omadused tulekahju korral on samasugused. Torud peavad nii seest- kui ka väljastpoolt olema kaitstud korrosiooni eest.
- b) Väljalaskedüüsid peavad olema dimensioneeritud ja kinnitatud nii, et tulekustutusaine jaotuks ühtlaselt.

5. Käivitusseadmed

- a) Automaatkäivitiga tulekustutussüsteemid ei ole lubatud.
- b) Tulekustutussüsteemi peab olema võimalik käivitada sobivast kohast kaitstavast ruumist väljaspool.
- c) Käivitusseadmed peavad olema paigaldatud nii, et neid oleks võimalik kasutada ka tulekahju korral ning ka siis, kui tuli või plahvatus on vigastanud kaitstavat ruumi, peab olema võimalik toimetada sinna vajalik kogus tulekustutusainet.

Mitterehhaanilisi käiviteid peavad võimsusega varustama kaks erinevat üksteisest sõltumatut energiaallikat. Energiaallikad peavad asuma väljaspool kaitstavat ruumi. Juhtimisliinid peavad olema konstrueeritud nii, et need toimiksid tulekahju korral kaitstavas ruumis vähemalt 30 minutit. Sellele nõudele vastavad standardi IEC 60331-21:1999 kohased elektrijuhtmed.

Kui käivitusseadmed asuvad varjatud kohas, peab neid kattev paneel olema märgistatud I liite joonise 6 kohase tulekustutusvahendite sümboliga, mille külje kõrgus on vähemalt 10 cm ning millel on valgel taustal punaste tähtedega tekst:

„Feuerlöscheinrichtung

Installation d'extinction

Brandblusinstallatie

Fire-fighting installation”.

- d) Kui tulekustutussüsteem on ette nähtud mitme ruumi kaitseks, peab iga ruumi jaoks olema eraldi käivitusseade, mis on selgelt tuvastatav.
- e) Iga käivitusseadme kõrval peab olema välja pandud kasutusjuhend ühe liikmesriigi keeles, see peab olema hästi nähtav ja kustumatu. Kasutusjuhendis peavad olema eelkõige juhised:
 - aa) tulekustutussüsteemi käivitamise kohta;
 - bb) vajaduse kohta kontrollida, kas kõik inimesed on kaitstavast ruumist lahkunud;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- cc) laevapere võetavate meetmete kohta, kui tulekustutussüsteem on käivitunud;
- dd) laevapere võetavate meetmete kohta, kui tulekustutussüsteemis on rike.
- f) Kasutusjuhendis peab olema rõhutatud, et enne tulekustutussüsteemi käivitamist peavad olema seisatud sisepõlemismootoriga masinad, mis imevad õhku kaitstavast ruumist.

6. Hoiatussüsteem

- a) Püsivalt paigaldatud tulekustutussüsteemidel peab olema akustiline ja optiline hoiatussüsteem.
- b) Hoiatussüsteem peab tulekustutussüsteemi käivitumisel automaatselt välja lülituma. Hoiatussignaal peab kestma teatud kindlaksmääratud aja enne tulekustutusaine vabastamist ning seda ei tohi olla võimalik välja lülitada.
- c) Hoiatussignaalid peavad olema selgelt nähtavad kaitstavates ruumides ning väljaspool nende juurdepääsude juures ning selgesti kuuldavad isegi kõige tugevamat müra tekitavates töötingimustes. Need peavad olema selgesti eristatavad kõikidest teistest akustilistest ja optilistest signaalidest kaitstavas ruumis.
- d) Akustilised hoiatussignaalid peavad olema selgelt kuuldavad kõrvalasuvates ruumides isegi siis, kui vaheüksed on suletud ning kõige tugevamat müra tekitavate töötingimuste juures.
- e) Kui ohutussüsteemi ei ole lühiste, juhtmete katkemise ja pingelanguse osas konstrueeritud eneseseireks, peab olema võimalik selle nõuetekohast toimimist kontrollida.
- f) Iga sellise ruumi sissepääsu juures, mida on võimalik varustada tulekustutusainega, peab olema järgmine selgelt nähtav tekst punaste tähtedega valgel taustal:

„Vorsicht, Feuerlöscheinrichtung!

Bei Ertönen des Warnsignals (Beschreibung des Signals) den Raum sofort verlassen!

Attention, installation d'extinction d'incendie

Quitter immédiatement ce local au signal (description du signal)!

Let op, brandblusinstallatie!

Bij het in werking treden van het alarmsignaal (omschrijving van het signaal) deze ruimte onmiddellijk verlaten!”

„Warning, fire-fighting installation!

Leave the room as soon as the warning signal sounds (description of signal)”

7. Survetankid, toruliitmikud ja surve all olevad torud

- a) Survetankid, toruliitmikud ja surve all olevad torud peavad vastama ühe liikmesriigi kehtivatele sätetele.
- b) Survetankid peavad olema paigaldatud tootja juhiste kohaselt.
- c) Survetanke, toruliitmikke ja surve all olevaid torusid ei tohi paigaldada eluruumidesse.
- d) Temperatuur kappides ja seadmeruumides, kus asuvad survetankid, ei tohi olla üle 50 °C.
- e) Tekil asuvad kapid või seadmeruumid peavad olema tugevasti kinnitatud ning varustatud õhu tõmbeluukidega, et survetanki lekke korral ei pääseks gaas laeva sisemusse. Otseühendused teiste ruumidega ei ole lubatud.

8. Tulekustutusaine kogus

Kui tulekustutusaine kogus on mõeldud rohkem kui ühe ruumi kaitseks, ei pea kättesaadava tulekustutusaine koguhulk olema suurem kogusest, mis on vajalik suurima ruumi kaitseks.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

9. Paigaldus, kontroll ja dokumentatsioon

- a) Süsteemi tohib paigaldada või ümber ehitada tulekustutussüsteemidele spetsialiseerunud ettevõtja. Tuleb täita tulekustutusaine ja süsteemi valmistajate poolt esitatud nõudeid (toote andmete leht, ohutusandmete leht).
- b) Ekspert kontrollib süsteemi:
 - aa) enne selle kasutuselevõtmist;
 - bb) kui süsteem on olnud käivitatud, siis enne selle taaskasutuselevõtmist;
 - cc) pärast iga muudatuste tegemist või parandamist;
 - dd) tavaliselt vähemalt iga kahe aasta järel.
- c) Kontrolli käigus peab ekspert veendumaks, et aparaat vastab käesoleva peatüki nõuetele.
- d) Kontroll peab hõlmama vähemalt järgmist:
 - aa) kogu paigaldise väline kontroll,
 - bb) torude tiheduskontroll;
 - cc) juhtimis- ja käivitamissüsteemide funktsionaalne kontroll;
 - dd) survetanki ja selle sisu kontroll;
 - ee) kaitstava ruumi hermeetilisuse ning lukustusseadmete kontroll;
 - ff) tulekahju häiresüsteemi kontroll;
 - gg) hoiatussüsteemi kontroll.
- e) Kontrolli kohta tuleb väljastada ülevaataja allkirjaga kontrollimistunnistus, milles on näidatud kontrollimise aeg.
- f) Ühenduse tunnistusele tuleb märkida püsivalt paigaldatud tulekustutussüsteemide arv.

10. CO₂ tulekustutussüsteemid

Tulekustutussüsteemid, kus tulekustutusaineks on CO₂, peavad lisaks lõigete 1-9 nõuetele vastama järgmistele sätetele:

- a) CO₂ mahutid peavad asuma ruumis või kapis, mis on väljaspool kaitstavat ruumi ning on teistest ruumidest hermeetiliselt eraldatud. Selliste seadmeruumide ja kappide ukсед peavad avanema väljapoole, olema lukustatavad ning nende välisküljel peab olema I liite joonise 4 kohane vähemalt 5 cm kõrgune üldohtu tähistav hoiatussümbol koos sama värvi ja sama kõrgusega märgisega „CO₂”.
- b) Seadmeruumid teki all CO₂ mahutite säilitamiseks peavad olema ligipääsetavad vaid väljast. Neil ruumidel peab olema oma väljatõmbekanalitega piisav sundventilatsioonisüsteem, mis on täiesti eraldatud muudest pardal olevatest ventilatsioonisüsteemidest.
- c) CO₂ mahutid ei tohi olla täidetud rohkem kui 0,75 kg/l. Survestamata CO₂ erimahuks tuleb võtta 0,56 m³/kg.
- d) CO₂ maht kaitstava ruumi kohta peab olema vähemalt 40 % tema kogumahust. Antud maht peab olema saavutatav 120 sekundi jooksul ning peab olema võimalik kontrollida, kas mahu moodustamine on lõppenud.
- e) Mahuti ventiilide avamine ning ülejooksuklapi kasutamine peavad toimuma eraldi juhtimistoimingute abil.
- f) Lõike 6 punktis b osutatud asjakohane aeg peab olema vähemalt 20 sekundit. Vajalik on usaldusväärne seadis, mis suudaks tagada nõutud viivituse enne CO₂ vabastamist.

11. HFC-227ea tulekustutussüsteemid

Tulekustutussüsteemid, kus tulekustutusaineks on HFC 227ea, peavad lisaks lõigete 1-9 nõuetele vastama järgmistele sätetele:

- a) Kui kaitstavaid ruume on mitu ning need on kõik erineva kogumahuga, peab iga ruum olema varustatud omaette tulekustutussüsteemiga.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- b) Iga HFC 227ea mahuti, mis on paigaldatud kaitstavasse ruumi, peab olema varustatud ülerõhu vabastusventiiliga. See päästab ohutult mahuti sisu kaitstavasse ruumi, kui mahuti puutub kokku tulega ning tulekustutussüsteem ei ole käivitunud.
- c) Iga mahuti peab olema varustatud gaasirõhu kontrollimise seadisega.
- d) Mahutid ei tohi olla täidetud rohkem kui 1,15 kg/l. Survestamata HFC 227ea erimahuks tuleb võtta 0,1374 m³/kg.
- e) HFC 227ea maht kaitstava ruumi kohta peab olema vähemalt 8 % ruumi kogumahust. See maht tuleb saavutada 10 sekundi jooksul.
- f) HFC 227ea mahutid peavad olema varustatud rõhujälgimisseadmega, mis käivitab roolikambris akustilise ja optilise häiresignaali propellendi lubamatu kao puhul. Kui roolikambrit pole, tuleb häiresignaal anda väljaspool kaitstavat ruumi.
- g) Pärast veevoolu lõppu ei tohi kontsentratsioon kaitstavas ruumis olla üle 10,5 %.
- h) Tulekustutussüsteemil ei tohi olla ühtegi alumiiniumosa.

12. IG-541 tulekustutussüsteemid

Tulekustutussüsteemid, kus tulekustutusaineks on IG-541, peavad lisaks lõigete 1-9 nõuetele vastama järgmistele sätetele:

- a) Kui kaitstavaid ruume on mitu ning need on kõik erineva kogumahuga, peab iga ruum olema varustatud omaette tulekustutussüsteemiga.
- b) Iga HFC IG-541 mahuti, mis on paigaldatud kaitstavasse ruumi, peab olema varustatud ülerõhu vabastusventiiliga. See päästab ohutult mahuti sisu kaitstavasse ruumi, kui mahuti puutub kokku tulega ning tulekustutussüsteem ei ole käivitunud.
- c) Iga mahuti peab olema varustatud selle sisu kontrollimise seadisega.
- d) Mahuti täitmiserõhk ei tohi ületada 200 baari temperatuuril + 15 °C.
- e) IG-541 maht kaitstava ruumi kohta peab olema vähemalt 44 % ja mitte rohkem kui 50 % ruumi kogumahust. See maht tuleb saavutada 120 sekundi jooksul.

13. Tulekustutussüsteemid objektide kaitseks

Masinaruumide, katlaruumide ja pumbaruumide objektide kaitseks on püsivalt paigaldatud tulekustutussüsteeme lubatud kasutada üksnes komitee soovitude kohaselt.

Artikkel 10.04*Jollid***1. Vastavalt Euroopa standardile EN 1914 : 1997 peab joll olema järgmistel veesõidukitel:**

- a) liikurlaevad ja praamid kandevoimega üle 150 t;
- b) vedur- ja tõukurpuksiirid mahtveeväljasurvega üle 150 m³;
- c) ujumehhanismid;
- d) reisilaevad.

2. Ühel isikul peab olema võimalik selline joll ohutult vette lasta 5 minuti jooksul alustades esimesest vajalikust käsitsi tehtavast toimingust. Kui kasutatakse ajamiga veeskamisest, ei tohi see halvendada elektri- varustuse rikke korral jolli kiiret ja ohutut vettelaskmist.**3. Täispuhutavaid jolle kontrollitakse vastavalt tootja juhistele.**

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel 10.05

Poid ja päästevestid

1. Euroopa standardi EN 14 144 : 2002 kohaselt peab veesõiduki pardal peab olema vähemalt kolm pääste-poid. Need peavad olema valmis kasutamiseks ning kinnitatud tekile sobivates kohtades, ilma et nad oleksid kinnitatud oma aluse külge. Vähemalt üks päästepoi peab asuma roolikambri vahetus läheduses ning see peab olema varustatud isesüttiva patareitoitelise tulega, mis vees ei kustu.
2. Euroopa standarditele EN 395 : 1998 või EN 396 : 1998 vastav isikupärastatav, automaatselt täispuhutav päästevest peab olema igale laeval pidevalt viibivale isikule kättesaadav.

Lastele on nimetatud standarditega lubatud ka mittetäispuhutavad päästevestid.

3. Neid tuleb kontrollida tootja juhendite kohaselt.

11. PEATÜKK

TÖÖKOHTADE OHUTUS

Artikkel 11.01

Üldnõuded

1. Laevad peavad olema nii ehitatud, korraldatud ja varustatud, et inimestel oleks võimalik seal ohutult töötada ja ringi liikuda.
2. Püsivalt paigaldatud seadmed, mis on laevas töötamiseks vajalikud, peavad olema korraldatud, paigaldatud ja turvatud nii, et oleks võimalik neid ohutult ja lihtsalt käitada, kasutada ja hooldada. Vajaduse korral peavad teiseldatavad või kõrge temperatuuriga komponendid olema varustatud kaitseseadistega.

Artikkel 11.02

Kaitse kukkumise eest

1. Tekid ja külgtکید peavad olema tasased ning nende ükski punkt ei tohi olla komistamise tõenäoliseks põhjuseks, lompide moodustumine peab olema välistatud.
2. Tekid, külgtکید, masinaruumi põrandad, trepimademed, trepid ja külgtکیدollarite pealispinnad peavad olema konstrueeritud nii, et vältida libisemist.
3. Külgtکیدollarite pealispinnad ning vahekäikudes olevad takistused, nagu näiteks trepiastmete servad, peavad olema ümbritseva teki suhtes kontrastse värviga.
4. Tekkide välisservad, samuti töökohad, kus inimene võib kukkuda rohkem kui 1 m, peavad olema varustatud umbreelingute või reelingutega, mis on vähemalt 0,70 m kõrged või Euroopa standardile EN 711 : 1995 vastava kaitsereelinguga, mis koosneb käsipuust, reelingulatist põlvede kõrgusel ja jalatoest. Külgtکید peavad olema varustatud jalalatiga ja koominguga kindlalt ühendatud pideva käsipuuga. Koomingu käsipuud ei nõuta, kui külgtکید on varustatud mittesissetõmmatavate pardareelingutega.
5. Töökohal, kus on oht kukkuda rohkem kui 1 m, võib kontrollorgan nõuda asjakohaseid abiseadmeid ja vahendeid, mis tagaksid töötamise ohutuse.

Artikkel 11.03

Töökohtade mõõtmed

Töökohtade mõõtmed peavad olema sellised, et igal seal töötaval laevapere liikmel oleks piisavalt liikumisvabadust.

Artikkel 11.04

Külgtکید

1. Külgtکیدی puhaslaius peab olema vähemalt 0,60 meetrit. Seda võib vähendada 0,50 meetrini teatud punktides, mis laeva käitamiseks on vajalikud, näiteks tekipesuventiilid. Seda võib vähendada kuni 0,40 meetrini pollarite ja klampide juures.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

2. Kuni 0,90 meetri kõrguseni külgteki kohal võib külgteki puhaslaiust vähendada 0,54 meetrini tingimusel, et üleval, laevakorpuse välisserva ja trümmi siseserva vahel ei ole läbipääs väiksem kui 0,65 meetrit. Külgteki puhaslaiust võib vähendada 0,50 meetrini, kui külgteki välisserval on Euroopa standardile EN 711:1995 vastav kukkumist takistav kaitsereeлинг. Kaitsereeлинг võib ära jätta 55 meetri pikkustel ja lühematel veesõidukitel, kui eluruumid paiknevad üksnes ahtris.
3. Lõigetes 1 ja 2 nimetatud nõudeid kohaldatakse kuni 2,00 meetri kõrguseni külgtekist.

Artikkel 11.05*Juurdepääs töökohtadele*

1. Juurdepääsukohad ja inimeste liikumiseks ning esemete liigutamiseks vajalikud vahekäigud peavad olema piisava suurusega ning korraldatud nii, et:
 - a) juurdepääsuava ees on piisavalt ruumi takistamatuks liikumiseks;
 - b) vahekäigu puhaslaius peab vastama töökohta eesmärgile ja olema vähemalt 0,60 meetrit, välja arvatud kuni 8 meetri laiused laevad, millel seda võib vähendada kuni 0,50 meetrini;
 - c) vahekäigu puhaskõrgus koos lävega peab olema vähemalt 1,90 meetrit.
2. Uksed peavad olema nii korraldatud, et neid saaks mõlemalt poolt ohutult avada ja sulgeda. Need peavad olema kaitstud juhusliku avanemise või sulgumise eest.
3. Kui põrandapindade kõrguste vahe on üle 0,50 meetri, peavad juurdepääsudes, väljapääsudes ja vahekäikudes olema trepid, redelid või astmed.
4. Pidevalt mehitatud tööruumides peavad olema trepid, kui põrandate kõrguste vahe on üle 1 meetri. Seda nõuet ei kohaldata avariiväljapääsudele.
5. Trümmidega laevadel peab olema vähemalt üks püsijuurdepääs iga trümmi igale otsale.

Erandina esimesest lausest võib püsijuurdepääsud ära jätta, kui on olemas vähemalt kaks liigutatavat redelit, mis 60° kaldega ulatuvad vähemalt kolme pulga võrra üle luugikoomingu.

Artikkel 11.06*Väljapääsud ja avariiväljapääsud*

1. Väljapääsude ning avariiväljapääsude arv, korraldus ja mõõtmed peavad vastama ruumide eesmärgile ja suurusele. Avariiväljapääsud peavad olema selgelt märgistatud.
2. Avariiväljapääsude või avariiväljapääsudena kasutatavate akende või keilutiluukide läbipääsuava peab olema vähemalt 0,36 m² ning selle väikseim mõõde peab olema vähemalt 0,5 m.

Artikkel 11.07*Redelid, astmed ja samalaadsed seadised*

1. Trepid ja redelid peavad olema turvaliselt kinnitatud. Trepid peavad olema vähemalt 0,60 m laiad ning käsipuude vaheline puhaslaius peab olema vähemalt 0,60 m; astmete sügavus ei tohi olla väiksem kui 0,15 m; astmed peavad olema mittelibiseva pinnaga ning treppidel, millel on üle kolme astme, peavad olema käsipuud.
2. Redelite ja eraldi kinnitatavate redelipulkade puhaslaius peab olema vähemalt 0,30 m; redelipulkade omavaheline kaugus ei tohi olla üle 0,30 m ning vahemaa redelipulkade ja konstruktsioonide vahel ei tohi olla vähem kui 0,15 m.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

3. Redelid ning eraldi kinnitatavad redelipulgad peavad olema selgesti tuvastatavad ülevalt poolt ning need peavad olema varustatud ohutuskäepidemetega väljapääsuava kohal.
4. Teisaldatavad redelid peavad olema vähemalt 0,40 m laiad ja vähemalt 0,50 m laiuse alaosaga; neid peab olema võimalik paigutada nii, et need ümber ei kukuks ega ei libiseks; redelipulgad peavad olema püstlatide külge turvaliselt kinnitatud.

Artikkel 11.08

Siseruumid

1. Sisetööruumide mõõtmed, korraldus ja jaotus peavad olema tehtava töö jaoks sobivad ning need peavad vastama tervishoiu- ja ohutuse nõuetele. Nendes ruumides peab olema piisav mittepimestav valgustus ning piisav ventilatsioon. Vajaduse korral peavad neis ruumides olema kütteseadmed, millega on võimalik säilitada piisavat temperatuuri.
2. Sisetööruumide põrandad peavad olema tugevad ja kulumiskindlad ning need peavad olema konstrueeritud nii, et ei põhjustaks komistamist või libisemist. Tekkides ja põrandates olevad avad peavad avatud olekus olema kaitstud kukkumisohtu eest ning aknad ja keelutid peavad olema korraldatud ja varustatud nii, et neid oleks võimalik ohutult kasutada ja puhastada.

Artikkel 11.09

Kaitse müra ja vibratsiooni eest

1. Töökohad peavad asuma sellistes kohtades, olema varustatud ja konstrueeritud nii, et laevapere liikmed ei puutuks kokku kahjuliku vibratsiooniga.
2. Püsivad töökohad peavad lisaks sellele olema ehitatud ja helikindlaks muudetud nii, et müra ei kahjustaks laevapere tervist ega ohutust.
3. Laevapere liikmetel, kes iga päev puutuvad tõenäoliselt kokku 85 dB(A) ületavate müratasemetega, peab olema võimalik kasutada individuaalseid kõrvakaitseid. 90 dB(A) ületava müratasemega töökohtades peab olema osutatud kõrvakaitsete kandmise kohustuslikkusele I liite joonise 7 kohase sümboliga „Kasuta kõrvakaitseid”, mis on vähemalt 10 cm kõrgune.

Artikkel 11.10

Luugikaaned

1. Luugikaaned peavad olema kergesti ligipääsetavad ja käsitsemiseks ohutud. Luugikaante üle 40 kg kaaluvad komponendid peavad olema konstrueeritud nii, et neid saab liigutada libistades või pöördtelgedel abil või peavad need olema varustatud mehhaaniliste avamisseadistega. Tõsteseadmetega liigutatavatel luugikaantel peavad olema piisavad ja kergesti ligipääsetavad kinnituseadised. Mittevahetatavad luugikaaned ja ülemised raampuud peavad olema selgelt märgistatud, näidates, milliste luukide juurde need kuuluvad ning milline on nende õige asend luukidel.
2. Luugikaaned peavad olema kindlustatud tuulest või lastimisseadmest põhjustatud kaldu vajumise vastu. Libisevad kaaned peavad olema varustatud püüduritega, et takistada juhuslikku horisontaalsuunalist liikumist rohkem kui 0,40 m ulatuses, neid peab saama lukustada lõppasendisse. Peavad olema asjakohased seadised virna laotud luugikaante kohal hoidmiseks.
3. Mehhaaniliselt liigutatavate luugikaante elektrivarustus peab juhtimislüliti vabastamisel automaatselt välja lülituma.
4. Luugikaaned peavad vastu pidama koormustele, mida neil tõenäoliselt kanda tuleb: Luugikaaned, mis on konstrueeritud nende peal käimiseks, peavad vastu pidama vähemalt 75 kg koormusele. Luugikaaned, mis ei ole konstrueeritud peal käimiseks, peavad olema vastavalt märgistatud. Tekikauba vastuvõtmiseks konstrueeritud luugikaantele peab olema peale märgitud lubatud koormus (t/m^2). Kui maksimaalse lubatud koormuse saavutamiseks on vajalikud toed, peab see olema näidatud sobivas kohas, sellisel juhul peavad pardal olema asjakohased joonised.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel 11.11

Vintsid

1. Vintsid peavad olema konstrueeritud nii, et nendega oleks võimalik ohutult töötada. Need peavad olema varustatud koorma tahtmatut vabanemist takistava seadisega. Vintsidel, mis ei lukustu automaatselt, peab olema nende veojõu jaoks piisav pidur.
2. Käsivintsid peavad olema varustatud vända tagasilööki takistava seadisega. Käsivintsid, mis töötavad ka jõuajamiga, peavad olema konstrueeritud nii, et liikumapaneva jõu juhtimiseseade ei aktiveeriks käsijuhtimist.

Artikkel 11.12

Kraanad

1. Kraanad peavad olema ehitatud vastavalt heale kraanaehitustavale. Nende käitamisel tekkivad jõud tuleb ohutult üle kanda laevaehitistele ja need ei tohi vähendada laeva stabiilsust.
2. Kraanadel peab olema tootja plaat järgmiste andmetega:
 - a) tootja nimi ja aadress;
 - b) CE-märgistus koos valmistamisaastaga;
 - c) tüübiesindaja seeriad;
 - d) kui on kohaldatav, siis seerianumber.
3. Kraanadele peavad olema püsivalt märgitud selgelt ja loetavalt suurimad lubatud koormused.

Kui kraana ohutu töökoormus ei ületa 2 000 kg, piisab sellest, kui kraanale on püsivalt märgitud selgelt ja loetavalt ohutu töökoormus suurima haardeulatuse juures.

4. Peavad olema seadised, mis kaitsevad muljumis- ja löikamisõnnetuste eest. Kõikide kraana välisosade ning ümbritsevate esemete vahel peab olema ohutusvahe 0,5 m üles, alla ja külgsuunas. Ohutusvahet külgsuunas ei nõuta väljaspool töökohti ja vahekaikusid.
5. Peab olema võimalik takistada ajamiga kraanade kasutamist selleks volitamata isikute poolt. Neid peab olema võimalik käivitada üksnes kraanajuhi kohalt. Juhtimine peab olema automaatse tagasijooksuga (nupud ilma stopita); käitamissuund peab olema ühetähenduslikult selge.

Kui veoajam läheb rikki, ei tohi koorem kontrollimatult maha kukkuda. Kraana ei tohi tahtmatult liikuda.

Peavad olema asjakohased seadmed, mis takistavad tõsteseadme igasugust ülespoole liikumist ja ohutu töökoormuse ületamist. Tõsteseadme igasugune allapoole liikumine peab olema piiratud, kui mis tahes ettenähtud töötingimuste puhul konksu kinnitamise hetkel võib trumlil olla vähem kui kaks trossipooli. Vastav vastuliikumine peab siiski olema võimalik pärast automaatse piiramisseadme aktiveerimist

Paigaldustrosside tõmbetugevus peab vastama trosside viiekordsele lubatud koormusele. Trossid peavad olema veatud ning nende konstruktsioon peab sobima kraanadel kasutamiseks.

6. Enne esmakordset kasutuselevõtmist või enne taaskasutuselevõtmist pärast oluliste muudatuste tegemist tuleb kraana piisavat tugevust ja stabiilsust tõendada arvutustega ja koormuskatsetega.

Kui kraana ohutu töökoormus ei ületa 2 000 kg, võib ekspert asendada tõendamise arvutuste abil kas täielikult või osaliselt katsetega, milles kasutatakse 1,25kordset ohutut töökoormust kogu tööpiirkonna ulatuses.

Esimese või teise löike kohase heakskiitmiskatse viib läbi kontrollorgani poolt tunnustatud ekspert.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

7. Kraanasid peab korrapäraselt, vähemalt iga 12 kuu järel, kontrollima pädev isik. Kontrolli käigus hinnatakse kraana tööseisundi ohutust visuaalselt ja talitluskontrolli abil.
 8. Hiljemalt iga kümne aasta järel pärast heakskiitmiskatset peab kraanat jälle kontrollima kontrollorgani poolt tunnustatud ekspert.
 9. Kraanad, mille ohutu töökoormus on üle 2 000 kg ja mida kasutatakse kauba ümberlaadimiseks või mis on paigaldatud ujvtöstukite, pontoonide ja muude ujumehhanismide pardale või töökohal kasutatavatele veesõidukitele, peavad lisaks vastama ühe liikmesriigi nõuetele.
10. Kõikide kraanade puhul peavad laevas olema vähemalt järgmised dokumendid:
- a) Kasutusjuhend kraana tootjalt, mis sisaldab vähemalt järgmist teavet:
 - tööpiirkond ja juhtimisfunktsioon;
 - lubatud suurim ohutu töökoormus sõltuvalt tõstekaugusest;
 - kraana suurim lubatud kalle;
 - kokkupaneku- ja hooldusjuhendid;
 - juhised regulaarkontrollide jaoks;
 - üldised tehnilised andmed.
 - b) Tunnistused lõigete 6-8 või 9 kohaselt läbi viidud kontrollide kohta.

Artikkel 11.13

Tuleohtlike vedelike hoidmine

Tuleohtlike vedelike hoidmiseks, mille leekpunkt on alla 55 °C peab tekil olema mittesüttivast materjalist ventileeritav hoiuruum. Hoiuruumi välisküljel peab olema I liite joonisele 2 vastav tähis „Lahtine tuli ja suitsetamine keelatud”, mille diameeter on vähemalt 10 cm.

12. PEATÜKK

ELURUUMID

Artikkel 12.01

Üldnõuded

1. Laevadel peavad olema eluruumid laeva pardal tavaliselt viibivatele isikutele, vähemalt minimaalsele laevaperele.
2. Eluruumid peavad olema konstrueeritud, korraldatud ja varustatud nii, et need vastaksid pardalolijate tervishoiu, ohutuse ja mugavusega seotud vajadustele. Need peavad olema ohutud ja kergesti juurdepääsetavad ning kaitstud külma ja kuumuse eest.
3. Kontrollorgan võib lubada erandeid käesoleva peatüki sätetest, kui pardalolijate ohutus ja tervis on tagatud teiste vahenditega.
4. Kontrollorgan kannab ühenduse tunnistusele kõik laeva ööpäevastele tööperioodidele ja tööviisidele kehtestatud piirangud, mis tulenevad lõikes 3 osutatud eranditest.

Artikkel 12.02

Konstruksiooni erinõuded

1. Eluruumidel peab olema küllaldane ventilatsioon isegi suletud ustega; lisaks peavad salongid saama piisavalt päevavalgust ning olema võimaluse korral väljavaatega.
2. Kui tekilt puudub juurdepääs eluruumidele ning tasapindade erinevus on 0,30 m või rohkem, peab eluruumidesse viima trepp.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

3. Laeva esiosas ei tohi ükski põrand olla suurima süvise veejoone tasandist madalamal kui 1,20 m.
4. Elu- ja magamisruumidel peab olema vähemalt kaks väljapääsu, mis asuvad teineteisest nii kaugel kui võimalik ja mida saab kasutada pääseteedena. Üks väljapääs võib olla konstrueeritud avariiväljapääsuna. Seda ei kohaldata ruumidele, kust on otse väljapääs tekile või koridori, mida kasutatakse pääseteedena, ja kui sellel koridoril on kaks väljapääsu, mis asuvad teineteisest eemal ning viivad pakpoordi ja tüürpoordi. Avariiväljapääsude või avariiväljapääsudena kasutatavate akende või keilutite läbipääsuava peab olema vähemalt 0,36 m², selle kõige lühem külj ei tohi olla alla 0,50 m ning see peab võimaldama kiiret evakueerumist avariiolukorras. Pääseteede isolatsioon ja kaitsekiht peavad olema leeki aeglustavatest materjalidest ning pääseteede kasutatavus peab olema tagatud igal ajal asjakohaste vahenditega nagu näiteks redelid või eraldi paigaldatavad redelipulgad.
5. Eluruumid peavad olema kaitstud lubamatu müra ja vibratsiooni eest. Helirõhutase ei tohi ületada:
 - a) salongides 70 dB(A),
 - b) magamisruumides 60 dB(A), Seda sätet ei kohaldata laevadele, mida kasutatakse liikmesriikide õiguskohaselt üksnes väljapoole laevapere puhkeperioode jääval ajal. Päevased kasutamisperioodide piirangud tuleb märkida ühenduse tunnistusele.
6. Eluruumide puhaskõrgus peab olema vähemalt 2,00 m.
7. Üldiselt peab laevadel olema vähemalt üks salong, mis on magamisruumidest piiretega eraldatud.
8. Salongi vaba põrandapinda ei tohi olla vähem kui 2 m² inimese kohta ning mitte mingil juhul vähem kui 8 m² kokku (arvestamata mööblit, välja arvatud laud ja toolid).
9. Individuaalruumide ja -magamisruumide ruumala ei tohi kummagi puhul olla alla 7 m³.
10. Õhuruumi maht individuaalruumides peab olema vähemalt 3,5 m³ inimese kohta. Õhuruumi maht magamisruumides peab olema vähemalt 5 m³ esimese elaniku kohta ja vähemalt 3 m³ iga järgmise elaniku kohta (arvestamata mööbli mahtu). Kui see on võimalik, peavad magamiskajutid olema kavan-
datud ainult kuni kahele inimesele. Koid peavad olema vähemalt 0,30 m kõrgusel põrandast. Kui üks koi asub teise kohal, peab vaba kõrgus iga koi kohal olema vähemalt 0,60 m.
11. Ukseavade ülaseriv peab olema vähemalt 1,90 m kõrgusel tekist või põrandast ning puhaslaius peab olema vähemalt 0,60 m. Ettenähtud kõrguse võib saada liug- või liigendkatete või ruloode abil. Uksed peavad avanema väljapoole ning neid peab olema võimalik mõlemalt poolt avada. Läved ei tohi olla kõrgemad kui 0,40 m, ilma et see piiraks muude ohutuseeskirjade sätteid.
12. Trepid peavad olema püsivalt kinnitatud ning ohutult kasutatavad. Selleks on tarvis, et:
 - a) need vähemalt 0,60 m laiad;
 - b) trepiaste on vähemalt 0,15 m sügav;
 - c) astmed on libisemiskindlad;
 - d) üle kolme astmega treppidel on vähemalt üks käsipuu või käepide.
13. Eluruumidesse ja eluruumidesse viivatesse koridoridesse ei tohi paigaldada ohtlike gaaside või vedelike torustikke, eelkõige kõrgsurvetorusid, mille leke võib inimesi ohustada. Seda ei kohaldata auru ja hüdraulilise süsteemi torudele, kui need on metallümbrises, ja majapidamises kasutatavate vedelgaasi-seadmete torudele.

Artikkel 12.03

Sanitaarseadmed

1. Eluruumidega laevades peavad olema vähemalt järgmised sanitaarseadmed:
 - a) üks tualettruum eluruumiüksuse või kuue laevapere liikme kohta; seda peab saama värske õhuga ventileerida;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- b) üks külma ja kuuma joogiveega ning kanalisatsiooniga ühendatud kraanikauss eluruumi või nelja laevapere liikme kohta;
 - c) üks külma ja kuuma joogiveega ühendatud vann või dušš eluruumi või kuue laevapere liikme kohta;
2. Sanitaarseadmed peavad asuma eluruumide läheduses. Tualettruumidest ei tohi olla otsepääsu kambüüsi-desse, messidesse ega ühendatud salongi ja kambüüsi.
3. Tualettruumide minimaalne põrandapind peab olema vähemalt 1 m² (laius vähemalt 0,75 ja pikkus vähe-malt 1,1 m). Tualettruumid mitte rohkem kui kahe inimese kajutites võivad olla väiksemad. Kui tualet-truumis on kraanikauss ja/või dušš, peab põrandapind olema suurem vähemalt valamu ja/või dušši (vanni) poolt hõivatud põrandapinna võrra.

Artikkel 12.04

Kambüüsid

1. Kambüüsid võivad olla ühendatud salongidega.
2. Kambüüsid peab olema:
- a) pliit,
 - b) valamu koos äravooluga,
 - c) joogiveearustus,
 - d) külmik,
 - e) piisav hoiuruum ja tööpind.
3. Ühendatud salongide-kambüüside söögikohad peavad olema piisavalt suured, mahutamaks seal tavaliselt üheaegselt viibivaid laevapere liikmeid. Istmed peavad olema vähemalt 0,60 m laiad.

Artikkel 12.05

Joogivesi

1. Eluruumidega laevadel peavad olema joogiveeseadmed. Joogiveetanki täiteava ja joogiveevoolikud peavad olema märgistatud ning ette nähtud üksnes joogivee jaoks. Joogiveetankide täiteavad peavad olema paigal-datud teki kohale.
2. Joogiveeseadmetel:
- a) peavad sisepinnad olema korrosioonikindlast materjalist, mis ei ole füsioloogiliselt ohtlik;
 - b) ei tohi olla torusektsioone, kus pidev veevool ei ole tagatud ja
 - c) ja need peavad olema kaitstud ülekuumenemise eest.
3. Lisaks lõikele 2 peab/peavad joogiveetankidel olema:
- a) mahtuvus vähemalt 150 l tavaliselt laeval elava isiku kohta ning vähemalt minimaalse laevapere liik-mete arvu kohta;
 - b) sobiva suurusega lukustatav ava, mille kaudu on võimalik tanki sisemust puhastada;
 - c) veetaseme näitur;
 - d) välisõhku juhitud ventilatsioonitorud või asjakohased filtrid.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

4. Joogiveetankidel ei tohi olla muude tankidega ühiseid vaheseinu. Joogiveetorud ei tohi läbida muid vedelikke sisaldavaid tanke. Joogiveevarustussüsteemi ja muude torustike vahelised ühendused on keelatud. Muid vedelikke ja gaase sisaldavad torud ei tohi läbida joogiveetanke.
5. Joogivee survetankides tohib kasutada ainult saastamata suruõhku. Kui suruõhku saadakse kompressoriga, peavad vahetult joogivee survetanki ette olema paigaldatud asjakohased õhufiltrid ja õlipüüdurid, kui vett ja õhku ei eralda membraan.

Artikkel 12.06*Küte ja ventilatsioon*

1. Peab olema võimalik kütta eluruume vastavalt nende kasutusotstarbele. Kütteseadmed peavad sobima võimalike ilmastikutingimustega.
2. Peab olema võimalik ventileerida elu- ja magamisruume piisavalt ka siis, kui ukSED on suletud. Ventilatsiooni peab saama reguleerida, et oleks tagatud piisav õhuvahetus kõikides kliimatingimustes.
3. Eluruumid peavad olema konstrueeritud ja sisustatud nii, et võimalikult oleks takistatud saastunud õhu sissepääs laeva teistest piirkondadest, näiteks masinaruumidest ja trümmidest; kui kasutatakse sundventilatsiooni, peavad õhu sissevõtuavad olema paigutatud nii, et eespool esitatud nõuded oleksid täidetud.

Artikkel 12.07*Muu eluruumide sisustus*

1. Laevapere igal liikmel peab olema sobiv lukustatav riidekapp. Koi sisemõõdud peavad olema vähemalt $2,00 \times 0,90$ m.
2. Tööriiete hoidmiseks ja kuivatamiseks peavad olema sobivad kohad, kuid need ei tohi olla magamisruumides.
3. Kõik eluruumid peavad olema elektrivalgustusega. Täiendavaid gaasi- või vedelkütuselampe võib kasutada üksnes salongides. Mis tahes valgustusseadmed, mis töötavad vedelkütusel, peavad olema metallist ja neis tohib põletada ainult neid kütuseid, mille leekpunkt on üle 55 °C või kaubanduslikku petrooleumi. Need peavad olema paigutatud või kinnitatud nii, et oleks välditud tuleoht.

13. PEATÜKK**KÜTTE-, TOIDUVALMISTAMIS- JA KÜLMUTUSSEADMED****Artikkel 13.01***Üldnõuded*

1. Vedelgaasiga töötavad kütte-, toiduvalmistamis- ja külmutusseadmed peavad vastama käesoleva lisa 14. peatüki nõuetele.
2. Kütte-, toiduvalmistamis- ja külmutusseadmed koos lisavarustusega peavad olema konstrueeritud ja paigaldatud nii, et need ei ole ohtlikud isegi ülekütmise korral. Need tuleb paigaldada nii, et need ei saa minna ümber ega tahtmatult liikuda.
3. Lõikes 2 osutatud seadmeid ei tohi paigaldada kohtadesse, kus kasutatakse või säilitatakse aineid, mille leekpunkt on alla 55 °C . Nende seadmete lõõrid ei tohi minna läbi nimetatud kohtade.
4. Tuleb tagada põlemiseks vajaliku õhu sisenemine.
5. Kütteseadmed peavad olema kindlalt ühendatud lõõritorudega, millele peavad olema paigaldatud sobivad kuplid või seadmed, mis kaitsevad tuule eest. Need peavad olema korraldatud nii, et neid oleks võimalik puhastada.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel 13.02

Vedelkütuse kasutamine, õlikiütteseadmed

1. Kui kütte-, toiduvalmistamis- ja külmutusseadmed töötavad vedelkütusega, võib neis kasutada ainult selliseid kütuseid, mille leekpunkt on üle 55 °C.
2. Erandina lõikest 1 on lubatud eluruumides ja roolikambris kasutada toiduvalmistamis-, kütte- ja külmutusseadmeid, millel on tahiga põleti ja mis töötavad kaubandusliku petrooleumiga, kui kütusepaagi maht ei ületa 12 liitrit.
3. Tahiga põletitega seadmed peavad olema:
 - a) varustatud metallist kütusepaagiga, mille täiteava on lukustatav ning millel pole allpool maksimaalse täitmise taset pehmejoodisega ühendus ning mis on konstrueeritud ja paigaldatud nii, et kütusetanki ei ole võimalik juhuslikult avada või tühjendada;
 - b) võimelised süttima ilma mõne muu vedelkütuse abita;
 - c) paigaldatud nii, et oleks tagatud põlemisgaaside ohutu eemaldamine.

Artikkel 13.03

Õliaurustuspõletiga ahjud ja õlipihustuspõletiga kiütteseadmed

1. Õliaurustuspõletiga ahjud ja õlipihustuspõletiga kiütteseadmed peavad olema ehitatud oma ala parimate ehitustavade kohaselt.
2. Kui õliaurustuspõletiga ahi või õlipihustuspõletiga kiütteseade paigaldatakse masinaruumi, peab kiütteseade ja masinate õhuvarustus olema selline, et kiütteseade ja masinad saaksid töötada nõuetekohaselt ja ohutult üksteisest sõltumatult. Vajaduse korral peab seal olema eraldi õhuvarustus. Seade peab olema paigaldatud nii, et põleti leek ei ulatu masinaruumi seadmete muude osadeni.

Artikkel 13.04

Õliaurustuspõletiga ahjud

1. Õliaurustuspõletiga ahjude süütamine peab olema võimalik teise põlevvedeliku abita. Need tuleb kinnitada metallist tilgakoguja kohale, mis peab ulatuma kõikide kütust transportivaid seadmeosade alla ning mille küljed on vähemalt 20 mm kõrged ning mahutavus on vähemalt 2 liitrit.
2. Masinaruumi paigaldatud õliaurustuspõletiga ahjudel peavad lõikes 1 kirjeldatud tilgakoguja küljed olema vähemalt 200 mm kõrgused. Õliaurustuspõleti alaserv peab paiknema tilgakoguja servast kõrgemal. Lisaks peab tilgakoguja ülaserf ulatuma vähemalt 100 mm põrandast kõrgemale.
3. Õliaurustuspõletiga ahjud peavad olema varustatud sobiva regulaatoriga, mis kõigi reguleerimisasendite puhul tagab püsiva kütusevoolu põletisse ning mis leegi kustumisel tõkestab kütusevoolu. Regulaatorid peavad sobima nõuetekohaseks tööks isegi vibratsiooni ja kuni 12° kalde puhul ning neil peab lisaks taset reguleerivale ujukile olema
 - a) teine ujuk, mis sulgeb kütuse juurdevoolu ohutult ja usaldusväärselt, kui lubatud tase on ületatud või
 - b) ülejooksutoru, kuid vaid siis, kui tilgakoguja on piisava suurusega, et mahutada vähemalt kütusepaagi sisu.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

4. Õliaurustuspõletiga ahju kütusepaagi eraldi paigaldamisel:
 - a) ei tohi paagi ja põleti vaheline etteandekiirus ületada tootja kasutusjuhendis sätestatud kiirust;
 - b) peab see olema paigaldatud nii, et ta oleks kaitstud lubamatu kuumenemise eest;
 - c) tekilt peab olema võimalik katkestada selle kütusega varustamist.
5. Õliaurustuspõletiga ahjude lõõrid tuleb varustada seadmega, mis aitab vältida tõmbe ümberpöördumist.

Artikkel 13.05*Õlipihustuspõletiga kütteseadmed*

Õlipihustuspõletiga kütteseadmed peavad eelkõige vastama järgmistele nõuetele:

- a) peab olema tagatud põleti piisav ventileerimine enne seadmesse kütuse andmist;
- b) kütuse juurdevoolu reguleeritakse termostaadi abil;
- c) kütus süüdatakse elektriliselt või süüteleegi abil;
- d) leegiseireseade peab kütuse juurdevoolu katkestama, kui leek kustub;
- e) pealüliti peab asuma kergesti juurdepääsetavas kohas väljaspool ruumi, kus seade asub.

Artikkel 13.06*Sundõhuga köetavad seadmed*

Sundõhuga kütteseadmed, mis koosnevad põlemiskambrist, mille ümber soojendatav õhk surve all liigub ning kust see juhitakse jaotussüsteemi või ruumi, peavad vastama järgmistele nõuetele:

- a) Kütuse surve all pihustamisel tuleb puhuriga suunata seadmesse põlemiseks vajalik õhk.
- b) Enne põleti süütamist tuleb põlemiskamber hästi ventileerida. Ventileerimist võib pidada täielikuks, kui põlemisõhu puhur pärast leegi kustumist jätkab tööd.
- c) Kütuse juurdevool katkestatakse automaatselt, kui:
 - tuli kustub;
 - põlemisõhu juurdevool ei ole piisav;
 - soojendatud õhu temperatuur ületab eelnevalt kindlaksmääratud temperatuuri või
 - ohutuseadme toide läheb rikki.Eespool nimetatud juhtudel ei tohi kütuse etteanne pärast katkemist automaatselt taastuda.
- d) Põlemisõhu ja soojendatud õhu puhureid peab saama välja lülitada väljaspool ruumi, kus kütteseadme asub.
- e) Kui soojendatav õhk võetakse sisse väljast, peavad õhu sissevõtuavad asuma nii kõrgel teki kohal kui võimalik. Need peavad olema paigaldatud nii, et vihm ja veepiisad neisse sisse ei pääseks.
- f) Soojaõhutorud peavad olema metallist.
- g) Sooja õhu väljalaskeavade täielik sulgemine ei tohi olla võimalik.
- h) Mis tahes lekkiv kütus ei tohi sattuda soojaõhutorudele.
- i) Sundõhuga köetavad kütteseadmed ei tohi imeda soojendatavat õhku sisse masinaruumist.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel 13.07

Kütmine tahke kütusega

1. Kütteseadmed tahke kütusega kütmiseks peavad olema paigaldatud üleskeeratud servadega metallplaadile, et põlev kütus või kuum tuhk ei kukuks väljapoole plaati.

Seda nõuet ei kohaldata kütteseadmetele, mis asuvad mittesüttivatest materjalidest ehitatud kambrites, mis on mõeldud üksnes küttekatelde paigutamiseks.

2. Tahkel kütusel töötavatel küttekatelidel peavad olema termostaadid põlemisõhuvoolu reguleerimiseks.
3. Iga kütteseadme lähedusse tuleb paigaldada vahend, mille abil saab tuhka kiiresti kustutada.

14. PEATÜKK

MAJAPIDAMISES KASUTATAVAD VEDELGAASISEADMED

Artikkel 14.01

Üldnõuded

1. Vedelgaasiseadmed koosnevad peamiselt toiteallikast, mis sisaldab ühte või mitut gaasiballooni, ning ühest või mitmest reduktorist, jaotussüsteemist ja mitmest gaasitarbijast.

Toiteallikast eraldatud tagavara- ja tühje balloone ei peeta seadme osadeks. Neile võib vastavalt kohaldada artiklit 14.05.

2. Seadmetes tohib kasutada ainult kaubanduslikku propaani.

Artikkel 14.02

Seadmed

1. Vedelgaasiseadmed peavad olema konstrueeritud, ehitatud ja paigaldatud vastavalt hea inseneritava reeglitele.
2. Vedelgaasiseadet võib kasutada eluruumides ja roolikambris ainult olmeks ja samal otstarbel ka reisilaevades.
3. Laeval võib olla mitu erinevat seadet. Ühte seadet ei tohi kasutada eluruumide teenindamiseks, mida eraldab trümm või sisseehitatud tank.
4. Vedelgaasiseadme ükski osa ei tohi asuda masinaruumis.

Artikkel 14.03

Balloonid

1. Kasutada tohib ainult lubatud mahuga balloone vahemikus 5 kuni 35 kg. Reisilaevades võib kontrollorgan lubada suuremate balloonide kasutamist.
2. Balloonidel peab olema ametlik tempel, mis kinnitab, et need on läbinud kohustuslikud katsed.

Artikkel 14.04

Toiteallikate asukoht ja korraldus

1. Toiteallikas peab olema paigaldatud tekile eraldiasetsevasse kappi või seinakappi, mis asub väljaspool eluruumi sellises kohas, et see ei sega laevas liikumist. Neid kappe ei tohi aga paigaldada vööri või ahtri umbreelingu plaadistuse vastu. Kapp võib olla tekiehitisse ehitatud seinakapp, kui see on gaasitihe ning seda on võimalik avada üksnes väljastpoolt tekiehitist. See peab asuma ka sellises kohas, et gaasi tarbimispunktidest minevad torud oleksid võimalikult lühikesed.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Kasutusel ei tohi olla samaaegselt rohkem balloone, kui seadme talitluseks on vaja. Mitu ballooni võib ühendada vaid juhul, kui kasutatakse ümberlülitusventiili. Üheks toiteallikaks võib ühendada kuni neli ballooni. Balloonide arv pardal koos tagavaraballoonidega ei tohi olla suurem kui kuus ballooni seadme kohta.

Reisilaevadel, kus on kambüüsid ja söögikohad reisijatele, võib olla ühendatud kuni kuus ballooni. Balloonide arv pardal koos tagavaramahutitega ei tohi olla suurem kui üheksa ballooni seadme kohta.

Reduktor või kaheetapilise rõhualandamise korral esimene reduktor peab olema paigaldatud sama kapi vaheseina külge, kus asuvad balloonid.

2. Toiteallikas peab olema paigaldatud nii, et kogu lekkiva gaasi saab allikat sisaldavast kapist lasta välja nii, et gaas ei tungiks laeva sisemusse ega puutuks kokku millegagi, mis võiks seda süüdata.
3. Kapid peavad olema tehtud leekiaeglustavast materjalist ning peavad olema piisavalt õhutatud üleval ja all olevate avade kaudu. Balloonid peavad olema kapis püsti nii, et need ei saa ümber minna.
4. Kapid peavad olema konstrueeritud ja paigaldatud nii, et balloonide temperatuur ei ületaks 50 °C.
5. Kapi välisseinal peab olema sõna „vedelgaas” ja vähemalt 100 mm diameetriga sümbol „Lahtine tuli ja suitsetamine keelatud”, mis vastab I liite joonisele 2.

Artikkel 14.05*Tagavara- ja tühjad balloonid*

Toiteallikas mitte hoitavaid tagavara- ja tühje balloone tuleb hoida väljaspool eluruume ja roolikambrit asuvas kapis, mis on ehitatud vastavalt artikli 14.04 nõuetele.

Artikkel 14.06*Reduktorid*

1. Gaasitarbijaid võib ühendada balloonide külge ainult jaotussüsteemi kaudu, mis on varustatud ühe või mitme redukoriga, mis vähendavad gaasi rõhu kasutusrõhuni. Rõhku võib vähendada ühe- või kaheastmeliselt. Kõik reduktorid peavad olema püsivalt reguleeritud rõhule, mis on kindlaks määratud vastavalt lõikele 14.07.
2. Viimasel reduktoril või vahetult pärast seda peab olema kaitseseade, mis automaatselt kaitseb toru ülerõhu eest reduktori rikke korral. Kaitseseade peab olema paigaldatud nii, et kogu lekkiva gaasi saab lasta välja nii, et gaas ei tungiks laeva sisemusse ega puutuks kokku millegagi, mis võiks gaasi süüdata, vajaduse korral tuleb selleks paigaldada eraldi toru.
3. Tuleb vältida vee sattumist nii kaitseseadmetesse kui õhuavadesse.

Artikkel 14.07*Rõhk*

1. Kui kasutatakse kaheetapilist rõhualandamissüsteemi, ei tohi vahepealne rõhk ületada atmosfäärirõhku rohkem kui 2,5 baari.
2. Rõhk viimase reduktori väljundis ei tohi atmosfäärirõhku ületada rohkem kui 0,05 baari, lubatud hälve on 10 %.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel 14.08

Torud ja painduvad torud

1. Torud peavad olema püsivalt paigaldatud teras- või vasktorud.

Kuid balloone ühendamiseks tuleb kasutada kõrgsurvevoolikuid või propaani jaoks sobivaid spiraaltoorusid. Kui gaasitarbijad ei ole püsivalt paigaldatud, võib neid ühendada sobivate voolikutega, mille pikkus ei ületa 1 m.

2. Torud peavad vastu pidama mis tahes pingetele, eriti korrosioonile ja jõule, mis võib laevas tavalistes tegutsemistingimustes esineda, ning nende karakteristikud ja asetus peavad olema sellised, et oleks tagatud gaasitarbijatesse rahuldav gaasi voolamine kohase rõhu all.
3. Torudel peab olema võimalikult vähe muhve. Nii torud kui muhvid peavad olema gaasikindlad ja jääma gaasikindlaks vibratsioonile või paisumisele vaatamata.
4. Torudele juurdepääs peab olema hõlbus, need peavad olema korralikult kinnitatud ja kaitstud igas punktis, kus need võivad sattuda löögi või hõõrdumise alla, eelkõige nendes kohtades, kus need läbivad terasvaheseinu või metallseinu. Terastorude kogu välimine pind peab olema töödeldud korrosioonitõrjevahendiga.
5. Voolikud ja nende muhvid peavad vastu pidama mis tahes survele, mis võib tavalistes tegutsemistingimustes laevas olla. Need peavad olema koormamata ja paigaldatud nii, et oleks välditud nende ülekuumenemine ning et neid saaks kontrollida kogu pikkuses.

Artikkel 14.09

Jaotussüsteem

1. Kogu jaotussüsteemi peab saama välja lülitada peaventiili abil, mis peab olema alati kergesti ja kiiresti ligipääsetav.
2. Igal gaasitarbijal peab olema jaotussüsteemi eraldi haru ning igal harul peab olema eraldi sulgur.
3. Ventiilid peavad olema sellistes kohtades, kus need on ilmastiku ja löökide eest kaitstud.
4. Iga reduktori järel peab olema kontrollühendus. Sulgemisseade peab tagama, et survekatsete ajal katserõhk ei rakenduks reduktorile.

Artikkel 14.10

Gaasi tarbivad seadmed ja nende paigaldamine

1. Paigaldada tohib ainult ühes liikmesriigis heakskiidetud ja propaanil töötavaid seadmeid, mis on varustatud kaitseseadistega, mis tõkestavad tõhusalt gaasi väljavoolamist nii leegi kui signaallambi kustumise korral.
2. Iga gaasi tarbiv seade peab olema asetatud ja ühendatud nii, et oleks välditud selle ümbermineku või tahtmatu liigutamise või ühendustorude tahtmatu paindumise oht.
3. Kütte- ja vee-soojendusseadmed ja külmikud peavad olema ühendatud põlemisgaaside välisõhku juhtimise lõõriga.
4. Gaasi tarbivaid seadmeid tohib roolikambrisse paigaldada ainult siis, kui roolikamber on ehitatud nii, et lekkiv gaas ei pääse veeõiduki alumistesse osadesse, eriti mitte masinaruumi sinna viivate juhtimisseadmete avade kaudu.
5. Magamisruumidesse tohib gaasi tarbivaid seadmeid paigaldada ainult siis, kui põlemine on sõltumatu ruumide õhust.
6. Gaasi tarbivad seadmed, mille põlemine sõltub nende asukoha ruumides olevast õhust, tuleb paigaldada piisavalt suurtesse ruumidesse.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel 14.11

Ventilatsioon ja põlemisgaaside eemaldamine

1. Ruumides, kus on gaasi tarbivaid seadmeid, mille põlemine sõltub ümbritsevast õhust, tuleb värske õhu juurdevool ja põlemisgaaside eemaldamine tagada piisavalt suurte õhuavadega, mille ristlõige on vähemalt 150 cm² õhuava kohta.
2. Õhuavadel ei tohi olla sulgureid ja need ei tohi avaneda magamisruumidesse.
3. Eemaldamisseadmed peavad olema konstrueeritud nii, et tagada põlemisgaaside ohutu eemaldamine. Need peavad toimima usaldusväärselt ja olema tehtud mittesüttivatest materjalidest. Sundventilatsioon ei tohi nende tööd mõjutada.

Artikkel 14.12

Kasutus- ja ohutusnõuded

Kasutusjuhend peab olema kinnitatud laevas sobivasse kohta. See peab sisaldama vähemalt järgmist:

Jaotussüsteemi külge ühendamata balloone kraanid peavad olema kinni ka siis, kui balloonid on eeldatavasti tühjad

„Voolikud tuleb vahetada kohe, kui nende olukord seda nõuab”;

„Kõik gaasi tarbivad seadmed peavad olema ühendatud või vastavad ühendustorud peavad olema suletud”.

Artikkel 14.13

Heakskiitmiskatse

Enne vedelgaasiseadme kasutamist, pärast mis tahes muudatuste tegemist või parandamist ja artiklis 14.15 osutatud nõuetekohasuse tõendamist iga uuenduse järel peab kontrollorgani poolt tunnustatud ekspert kogu seadme heaks kiitma. Heakskiitmiskatse käigus peab ekspert veenduma, et seade vastab käesoleva peatüki nõuetele. Ta esitab kontrollorganile heakskiiduaruande.

Artikkel 14.14

Katsed

Seadme katsetamine toimub järgmistel tingimustel:

1. Keskmise rõhuga torud artikli 14.09 lõikes 4 osutatud esimese reductori sulgurist kuni teise reductori ees oleva ventiilini:
 - a) õhuga, inertgaasiga või vedelikuga atmosfäärirõhust 20 baari suurema rõhuga tehtud survekatse;
 - b) õhu või inertgaasiga atmosfäärirõhust 3,5 baari suurema rõhuga tehtud gaasitiheduskatse.
2. Töörõhuga torud artikli 14.09 lõikes 4 osutatud lõppreductori või ainsa reductori sulgurist kuni tarbija ees oleva ventiilini:

õhu või inertgaasiga atmosfäärirõhust 1 baari suurema rõhu all tehtud gaasitiheduskatse.
3. Torud artikli 14.09 lõikes 4 osutatud lõppreductori või ainsa reductori sulgurist kuni tarbija regulaatorini:

lekkekatsed atmosfäärirõhust 0,15 baari suurema rõhu all.
4. Lõike 1 punktis b ning lõigetes 2 ja 3 osutatud katsete korral loetakse torud gaasitihedateks siis, kui pärast normaalse tasakaalu taastamiseks kuluva piisava aja möödumist ei ole katserõhk järgmise kümne katseminuti jooksul langenud.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

5. Ballooniühendused, torude muhvid ja muud balloonirõhu all olevad liitmikud ning muhvid reduktori ja jaotustoru vahel:

vahutava ainega lekkekatsse tööõhu juures.

6. Kõik gaasi tarbivad seadmed tuleb kasutusele võtta nimirõhu juures ning nende rahuldavat ja häireteta põlemist tuleb kontrollida erinevate rõhureguleeringute juures.

Tuleb kontrollida ohutusseadmeid, et tagada nende rahuldav töötamine.

7. Pärast lõikes 6 osutatud katset tuleb iga lõõriga ühendatud gaasi tarbiva seadme puhul kontrollida, kas pärast viieminutulist töötamist nimirõhu juures suletud akende ja ustega ning töötavate ventilatsiooniseadmetega pääseb põlemisgaase õhu sissevõtuava kaudu ruumi.

Kui gaase pääseb ruumi rohkem kui hetkeliselt, tuleb põhjus kohe kindlaks teha ja kõrvaldada. Gaasi tarbiva seadme kasutamiseks ei tohi enne kõikide vigade kõrvaldamist nõusolekut anda.

Artikkel 14.15

Kinnitus

1. Tunnistusel peab olema kinnitus selle kohta, et kõik vedelgaasiseadmed vastavad käesoleva peatüki nõuetele.
2. Selle kinnituse võib väljastada kontrollorgan pärast artiklis 14.13 osutatud heakskiitmiskatset.
3. Kinnitus kehtib kuni kolm aastat. Seda võib uuendada ainult pärast uut heakskiitmiskatset, mis on tehtud vastavalt artiklile 14.13.

Kui veesõiduki omanik või tema esindaja esitab põhjendatud taotluse, võib tunnistuse välja andnud liikmesriik pikendada erandkorras kinnituse kehtivust kuni kolme kuu võrra, tegemata artiklis 14.13 nõutud heakskiitmiskatset. Pikendus tuleb kanda ühenduse tunnistusele.

15. PEATÜKK

REISILAEVADELE KOHALDATAVAD ERINÕUDED

Artikkel 15.01

Üldsätted

1. Ei kohaldata järgmisi sätteid:
 - a) artikli 3.02 lõike 1 punkti b;
 - b) artikleid 4.01 kuni 4.03;
 - c) artikli 8.08 lõike 2 teist lauset ja lõiget 7;
 - d) artikli 9.14 lõike 3 teist lauset üle 50 V nimipingekohta.
2. Järgmised seadmeliigid on reisilaevadel keelatud:
 - a) artikli 12.07 lõike 3 kohased vedelgaasi- või vedelkütusetootega lambid;
 - b) artikli 13.04 kohased õliaurustuspõletiga ahjud;
 - c) artikli 13.07 kohased tahke kütuse kütteseadmed;
 - d) artikli 13.02 lõigete 2 ja 3 kohased tahpõletitega varustatud seadmed;
 - e) peatüki 14 kohased vedelgaasiseadmed.
3. Laevadele, millel puudub oma elektrivarustus, ei tohi väljastada reisijateveoluba.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

4. Reisilaevadel peavad olema alad, mida käesoleva peatüki sätete kohaselt saavad kasutada liikumispuudega inimesed. Kui käesoleva peatüki nende sätete rakendamine, mis sätestavad liikumispuudega inimeste eriohutusvajadused, on praktiliselt raske või tekitab õigustamatuid kulusid, võib kontrollorgan lubada erandeid neist sätetest käesoleva direktiivi artikli 19 lõikes 2 osutatud menetluse kohaselt tehtud soovitude alusel. Need erandid tuleb märkida ühenduse tunnistusele.

Artikkel 15.02*Laevakered*

1. Artiklis 2.09 osutatud kontrollide käigus määratakse kindlaks terasest reisilaevade välisplaadistuse paksus järgmiselt:

- a) Reisilaevade põhja, pilsa ja väliskorpuse pardaplaadistuse minimaalne paksus $t_{\min}$ määratakse järgmise valemi suurima väärtuse kohaselt:

$$t_{1\min} = 0,006 \cdot a \cdot \sqrt{T} \text{ [mm]};$$

$$t_{2\min} = f \cdot 0,55 \cdot \sqrt{L_{WL}} \text{ [mm]}.$$

Nendes valemities:

$$F = 1 + 0,0013 \cdot (a - 500);$$

A = piki- või ristsuunaline sõrestikusamm [mm], ja kui sõrestikusamm on väiksem kui 400 mm, tuleks märkida, et $a = 400$ mm.

- b) Lubatud on eespool punktis a sätestatud madalam plaadistuse paksuse miinimumväärtus, kui lubatud väärtus on määratud ja tõendatud laevakorpuse piisava tugevuse matemaatilise tõestuse abil (pikisuunaline, ristsuunaline ja kohalik).
- c) Mitte üheski punktis ei tohi punktide a või b kohaselt arvutatud paksus olla vähem kui 3 mm.
- d) Lähtudes punktist c eespool, tuleb plaadistus uuendada, kui põhja, pilsa või pardaplaatide paksus on väiksem punktides a või b määratud miinimumväärtusest.
2. Vaheseinte arv ja asukohad tuleb valida nii, et üleujutuse korral jääks laev artikli 15.03 lõigete 7 kuni 13 kohaselt ujuvaks. Kõik laeva vaheruumideks jaotamise tõhusust mõjutavad siseehituse osad peavad olema veekindlad ning olema nii konstrueeritud, et säiliks vaheruumideks jaotumise terviklikkus.
3. Põrkevaheseina ja vööri loodsirge vaheline kaugus peab olema vähemalt $0,04 L_{WL}$ ja mitte rohkem kui $0,04 L_{WL} + 2$ m.
4. Põikvahesein võib olla kinnitatud vaheseinaastme kaudu, kui kõik selle astme osad paiknevad ohutul alal.
5. Vaheseinad, mida kahjustatud püstuvuse artikli 15.03 lõigete 7 kuni 13 kohaselt arvutamisel arvestatakse, peavad olema veetihedad ning ulatuma kuni vaheseinte tekini. Kui vaheseinte tekk puudub, peavad nimetatud vaheseinad ulatuma vähemalt 20 cm kõrgemale ujuvusvaru veeliinist.
6. Vaheseintes olevate avade arv ei tohi olla suurem, kui seda nõuab konstruktsioonitüüp ja laeva tavaline käitamine. Avad ja läbiviigud ei tohi kahjustada vaheseinte veetihedust.
7. Põrkevaheseintes ei tohi olla avasid ega uksi.
8. Vaheseintes, mis lõike 5 kohaselt eraldavad masinaruume reisijateruumidest või laevapere ja pardapersonali eluruumidest, ei tohi olla uksi.
9. Käsitsi liigutatavad uksed, millel pole kaugjuhtimist, on lõikes 5 osutatud vaheseintes lubatud üksnes sellistes kohtades, mis pole reisijatele juurdepääsetavad. Need peavad:
- a) olema alati suletud, nii et neid avatakse üksnes ajutiselt juurdepääsu võimaldamiseks;
- b) olema varustatud sobivate seadistega, mis võimaldavad neid kiiresti ja ohutult sulgeda;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- c) olema varustatud kummalgi pool ust järgmise juhendiga:
- Uks tuleb pärast kasutamist viivitamata sulgeda
10. Lõikes 5 osutatud vaheseintes olevad ukse, mis on pikkade ajavahemike vältel avatud, peavad vastama järgmistele nõuetele:
- a) neid peab saama sulgeda mõlemalt poolt vaheseina ning kergesti ligipääsetavast kohast vaheseinte teki kohal;
 - b) pärast sulgemist kaugjuhtimispuldi abil peab saama ust kohapeal jälle ohutult avada ja sulgeda. Sulgemist ei tohi segada vaipkate, jalatoed ega muud takistused;
 - c) ukse sulgemine kaugjuhtimise teel peab toimuma vähemalt 30 sekundi ja mitte rohkem kui 60 sekundi jooksul;
 - d) sulgemise ajal peab ukse juures aktiveeruma automaatne helisignaal;
 - e) ukse liigutamine ja hääresignaal peavad toimima laeva toiteallikast sõltumatult. Kaugjuhtimispuldi juures peab olema seadis, mis näitab, kas uks on lahti või kinni.
11. Lõikes 5 osutatud vaheseintes olevad ukse ja nende aktuaatorid peavad asuma ohutul alal.
12. Roolikambris peab olema hoiatussüsteem, mis näitab, kas lõikes 5 osutatud vaheseinte ukse on lahti.
13. Avatud otstega torustike ja ventilatsioonikanalite läbiviigid peavad olema sellised, et mitte mingi võimaliku üleujutuse korral nende kaudu ei ujutataks üle täiendavaid ruume või tanke.
- a) Kui mitu sektsiooni on ühendatud avatud torustiku või ventilatsioonikanalitega, peavad need torustikud ja püstikud olema sobivas kohas juhitud välja ülalpool veeliini, arvestades kõige tugevamaid võimalikke üleujutusi.
 - b) Torustikud ei pea vastama punkti a nõuetele, kui torustikule on paigaldatud sulgurseadmed nendes kohtades, kus torustik läheb läbi vaheseinte ning kui neid seadmeid saab kaugjuhtimise teel juhtida teatud punktist, mis asub vaheseinte tekist kõrgemal.
 - c) Kui torujuhtmestikul pole sektsioonis avatud väljalasku, tuleb seda pidada antud sektsiooni kahjustumise korral rikkumatuks, kui see kulgeb läbi ohutu ala ning asub rohkem kui 0,50 m kõrgusel laeva põhjast.
14. Vaheseinte tekist kõrgemal asuvad lõike 10 kohased vaheseinte uste kaugjuhtimisseadmed ja lõike 13 punkti b kohased sulgurseadmed peavad olema selgelt tähistatud.
15. Topeltpõhjade puhul peab nende kõrgus olema vähemalt 0,60 m ja kimmipilsikanalite puhul peab nende laius olema vähemalt 0,60 m.
16. Aknad võivad olla ujuvusvaru veeliinist allpool, kui need on veekindlad, neid ei saa avada, on piisava tugevusega ning vastavad artikli 15.06 lõikes 14 sätestatule.

Artikkel 15.03

Püstuvus

1. Taotleja peab tõendama arvutusega, mis põhineb vigastamata laeva püstuvuse standardi rakendamise tulemustel, et vigastamata laeva püstuvus on kohane. Kõik arvutused tuleb teha lubatud diferendi ja vajumisega.
2. Vigastamata laeva püstuvust tuleb tõendada järgmiste standardsete koormustingimuste juures:
 - a) reisi alguses:

100 % reisijaid, 98 % kütust ja värsket vett, 10 % heitvett;
 - b) reisi ajal:

100 % reisijaid, 50 % kütust ja värsket vett, 50 % heitvett;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

c) reisi lõpul:

100 % reisijaid, 10 % kütust ja värsket vett, 98 % heitvett;

d) lastimata laev:

ilma reisijateta, 98 % kütust ja värsket vett, 10 % heitvett.

Kõigi standardsete koormustingimuste puhul arvestatakse, et ballastitankid on kas tühjad või täis vastavalt laeva tavalistele käitamistingimustele.

Teel ballasti vahetamise eeltingimusena peab lõike 3 punktis d esitatud nõue olema tõendatud järgmiste koormustingimuste juures:

100 % reisijaid, 50 % kütust ja värsket vett, 50 % heitvett, kõik muud tankid (sh ballast) on täidetud 50 %.

Kui seda tingimust ei saa täita, tuleb ühenduse tunnistuse lahtrisse 52 teha kanne selle kohta, et teel olles võivad ballastitankid olla üksnes tühjad või täis ning et teel olles ei tohi ballastitingimusi muuta.

3. Vigastamata laeva piisava püstuvuse tõendamise arvutustes tuleb kasutada järgmisi mõisteid seoses lõike 2 punktides a-d osutatud vigastamata laeva püstuvuse ja standardsete koormustingimustega:

a) maksimaalne püstuvusõlg $h_{\max}$ peab olema kreeninurga $\varphi_{\max} \geq 15^\circ$ juures ja ei tohi olla väiksem kui 0,20 m. Kui aga $\varphi_f < \varphi_{\max}$, siis ei tohi püstuvusõlg üleujutatavusnurga φ_f juures olla väiksem kui 0,20 m;

b) üleujutatavusnurk φ_f ei tohi olla väiksem kui 15° ;

c) püstuvusõla kõvera all olev piirkond A peab olenevalt φ_f ja $\varphi_{\max}$ väärtustest saavutama vähemalt järgmised väärtused:

Juhtum			A
1	$\varphi_{\max} = 15^\circ$		0,07 m · rad kuni nurgani $\varphi = 15^\circ$
2	$15^\circ < \varphi_{\max} < 30^\circ$	$\varphi_{\max} \leq \varphi_f$	$0,055 + 0,001 \cdot (30 - \varphi_{\max})$ m · rad kuni nurgani $\varphi_{\max}$
3	$15^\circ < \varphi_f < 30^\circ$	$\varphi_{\max} > \varphi_f$	$0,055 + 0,001 \cdot (30 - \varphi_f)$ m · rad kuni nurgani φ_f
4	$\varphi_{\max} \geq 30^\circ$ ja $\varphi_f \geq 30^\circ$		0,055 m · rad kuni nurgani $\varphi = 30^\circ$

kus:

$h_{\max}$ maksimaalne püstuvusõlg;

φ kreeninurk;

φ_f üleujutatavusnurk, st kreeninurk, mille juures ujutatakse üle laevakeres, tekiehitistes või teki-majades olevad avad, mida ei saa ilmastikukindlalt sulgeda;

$\varphi_{\max}$ maksimaalsele püstuvusõlale vastav kreeninurk;

A püstuvusõlgade kõverate all olev piirkond;

d) esialgne metatsentriline kõrgus GM_0 , mida on korrigeeritud vedelikutankide vabapindade mõjuga, ei tohi olla väiksem kui 0,15 m;

e) kahe järgneva juhtumi puhul kummalgi juhul ei tohi kreeninurk ületada 12° :

aa) reisijatest ja tuulest tuleneva kallutusmomendi rakendamisel lõigete 4 ja 5 kohaselt;

bb) reisijatest ja kursimuutusest tuleneva kallutusmomendi rakendamisel lõigete 4 ja 6 kohaselt;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- f) löigete 4,5 ja 6 kohase reisijatest, tuulest ja kursimuutusest tuleneva kallutusnurga puhul ei tohi jääkvabaparras olla väiksem kui 200 mm;
- g) laevadel, millel on vaheseinte tekkidest allpool aknad või muud laevakorpuses olevad avad, mis pole veetihedalt suletud, peab süvise ohutusvaru olema vähemalt 100 mm kolme punktist f tuleneva kallutusmomendi rakendamisel.
4. Inimeste ühele pardale kogunemisest tekitatud kallutusmoment tuleb välja arvutada järgmise valemi abil:

$$M_p = g \cdot P \cdot y = g \cdot \sum P_i \cdot y_i \text{ [kNm]},$$

kus:

P = pardal olevate inimeste kogumass tonnides, arvatud maksimaalse lubatud reisijatehulga ja maksimaalse lubatud pardapersonali ja laevapere liikmete arvu liitmise teel, kui laeva käitatakse tavatingimustel ning arvestades inimese keskmiseks massiks 0,075 t;

y = inimeste kogumassi P raskuskeskme küljkaugus keskjoonest meetrites;

g = raskuskiirendus ($g = 9,81 \text{ m/s}^2$);

P_i = alal A_i kogunenud inimeste mass tonnides:

$$P_i = n_i \cdot 0,075 \cdot A_i \text{ [t]}$$

kus:

A_i = inimeste poolt hõivatud ala ruutmeetrites;

n_i = inimeste arv ruutmeetri kohta:

$n_i = 4$ vabadel teki aladel ja liigutatava mööbliga teki aladel; kinnitatud istemööbliga (pingid) teki aladel arvutatakse n_i välja nii, et inimese kohta võetava ala laiuks on 0,45 m ja istme sügavus on 0,75 m;

y_i = ala A_i geomeetrilise keskpunkti kaugus külgsuunas keskjoonest meetrites.

Arvutus tehakse inimeste kogunemise kohta nii tüür- kui pakpoordi.

Inimeste jaotumine peab olema laeva püstuvuse seisukohalt kõige ebasoodsam. Inimmomendi arvutamisel arvestatakse, et kajutid on tühjad.

Koormuste arvutamisel võetakse inimese raskuskese 1 m kõrgusel teki kõige madalamast punktis 0,5 L_{WL} juures, jättes arvestamata teki mis tahes kõverused ning eeldades massi 0,075 t inimese kohta.

Üksikasjaliku arvutuse inimestega hõivatud teki alade kohta võib ära jätta, kui on kasutatud järgmisi väärtusi:

$P = 1,1 \cdot F_{max} \cdot 0,075$ ühepäevareiside laevade puhul,

$1,5 \cdot F_{max} \cdot 0,075$ kajutitega laevade puhul

kus:

F_{max} = maksimaalne lubatud reisijate arv pardal,

$y = B/2$ meetrites.

5. Tuule survest tulenev moment (M_w) arvutatakse järgmiselt:

$$M_w = p_w \cdot A_w \cdot (l_w + T/2) \text{ [kNm]}$$

kus:

p_w = tuule erisurve 0,25 kN/m²;

A_w = lastitud laeva purjesuspind ruutmeetrites;

l_w = purjesuspinna A_w raskuskeskme kaugus lastitud laeva veetasandist meetrites.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

6. Tsentrifugaaljõust tingitud moment (M_{dr}), mille tekitab laeva kursimuutus, arvestatakse järgmiselt:

$$M_{dr} = c_{dr} \cdot C_B \cdot v^2 \cdot D/L_{WL} \cdot (KG - T/2) \text{ [kNm]}$$

kus:

c_{dr} = tegur väärtusega 0,45;

C_B = täidlustegur (kui pole teada, võetakse 1,0);

v = laeva maksimaalne kiirus (m/s);

KG = raskuskeskme ja kiilujoone vaheline kaugus meetrites.

Reisilaevadel, millel on artiklile 6.06 vastavad käitursüsteemid, tuletatakse M_{dr} täisskaala või mudelkatsete abil või vastavate arvutustega.

7. Taotleja peab tõendama kaotatud ujuvuse meetodil põhinevate arvutuste abil, et vigastatud laeva püstuvus on üleujutuse korral sobiv. Kõik arvutused tuleb teha lubatud diferendi ja vajumisega.
8. Laeva ujuvus üleujutuse korral tuleb tõendada lõikes 2 määratletud standardsetel koormustingimustel. Seega tuleb matemaatiliste tõenditega määratleda üleujutuse kolm vahefaasi (25 %, 50 % ja 75 % üleujutuse rakendumisest) ja üleujutuse lõppfaas.
9. Reisilaevad peavad vastama 1-sektsioonilisele staatusele ja 2-sektsioonilisele staatusele.

Üleujutuse korral tuleb arvestada järgmisi hinnanguid vigastuste ulatuse kohta:

	1-sektsiooniline staatus	2-sektsiooniline staatus
Pardavigastuse ulatus		
pikisuunas l [m]	$1,20 + 0,07 \cdot L_{WL}$	
põiksuunas b [m]	B/5	0,59
vertikaalne h [m]	laeva põhjast üles ilma piiranguteta	
Põhjavigastuse ulatus		
pikisuunas l [m]	$1,20 + 0,07 \cdot L_{WL}$	
põiksuunas b [m]	B/5	
vertikaalselt h [m]	0,59, artikli 15.02 lõike 13 punkti c kohaselt paigaldatud torujuhtmestikku käsitatakse vigastamatuna	

- a) 1-sektsioonilise staatuse puhul peetakse vaheseinu vigastamatuteks, kui kahe naabervaheseina vaheline kaugus on suurem vigastuse pikkusest. Arvutamisel ei võeta arvesse pikivaheseinu, mille kaugus parda välisplaadistusest suurima süvise veeliinil on väiksem kui B/3, mõõdetuna vaheseina kattedlaadistusest risti keskjooneni.
- b) 2-sektsioonilise staatuse puhul hinnatakse kõik vaheseinad vigastuse ulatuses vigastatuteks. See tähendab, et vaheseinad peavad paiknema nii, et reisilaev jääks ujuvaks kahe või enama pikisuunas kõrvuti asetseva sektsiooni üleujutamisel.
- c) Iga mitteveekindla ava kõige madalam punkt (näiteks ukse, aknad, juurdepääsuluugid) peavad asuma vähemalt 0,10 m ülevalpool vigastatud laeva veeliini. Vaheseinte tekk ei tohi üleujutuse viimases faasis vee alla jääda.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- d) Eeldatav täituvus on 95 %. Kui arvutustega on tõendatud, et mis tahes sektsiooni avariiline täituvus on väiksem kui 95 %, võib selle asemel kasutada arvutatud väärtust.

Heakskiidetavad väärtused ei tohi olla väiksemad kui:

salongid	95 %;
masina- ja katlaruumid	85 %;
paki- ja hoiuruumid	75 %;

suurima süvise veejoone tasandil ujuvate laevade topeltpõhjad, kütusepunkrid ja muud tankid, olenevalt sellest, kas need nende ettenähtud kasutusotstarbe tõttu eeldatakse olevat täis või tühjad: 0 või 95 %.

Üleujutuse vahepealsete faaside puhul peab vaba pinna mõju arvutamise aluseks olema vigastatud sektsioonide kogupindala.

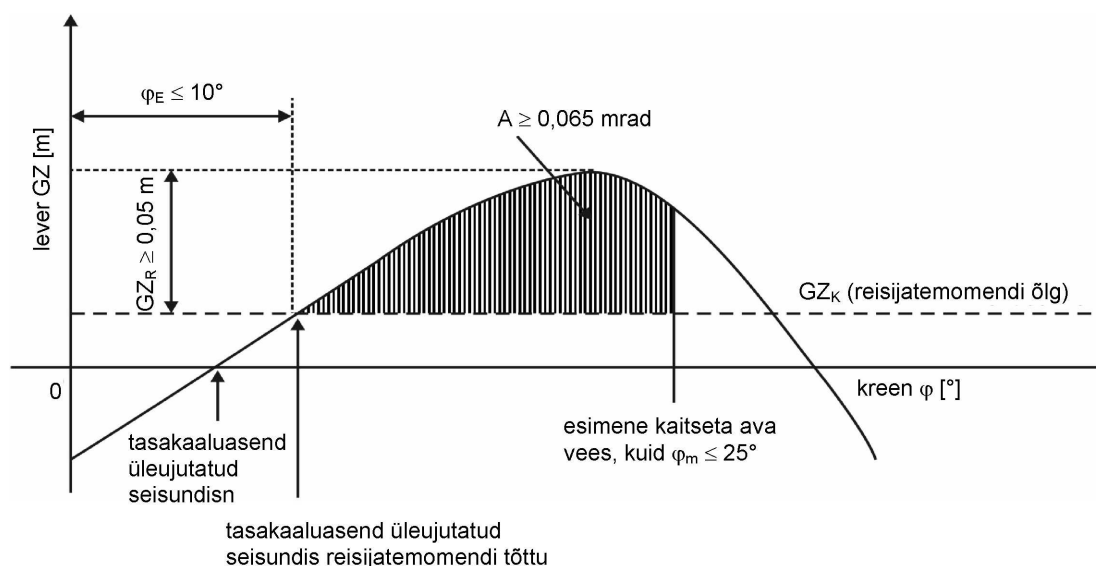
- e) Kui eespool määratletust väiksema ulatusega vigastus tekitab suuremat kahjustavat mõju kreeni või metatsentrilise kõrguse kaotuse osas, tuleb seda arvutamisel arvestada.

10. Kõikide lõikes 8 osutatud üleujutuse vahefaaside puhul peavad olema täidetud järgmised nõuded:

- kreeninurk φ kõnesoleva vahefaasi tasakaaluasendis ei tohi ületada 15° ;
- väljaspool kõnesoleva vahefaasi tasakaaluasendit näitab püstuvusõla kõvera positiivne osa püstuvusõla väärtust $GZ \geq 0,02$ m enne esimese kaitsmata ava kahjustumist või siis näitab see kreeninurga φ jõudmist 25° -ni;
- mitteveekindlad avad ei tohi kahjustuda enne, kui kõnesoleva vahefaasi tasakaaluasendi kreen on saavutatud.

11. Üleujutuse lõppfaasis peavad olema täidetud järgmised tingimused, võttes seejuures lõike 4 kohaselt arvesse reisijatest tingitud kallutusmomenti:

- kreeninurk φ_E ei tohi ületada 10° ;
- väljaspool tasakaaluasendit peab püstuvusõla kõvera positiivne osa näitama püstuvusõla väärtust $GZ_R \geq 0,05$ m pindalaga $A \geq 0,0065$ mrad. Neid püstuvuse miinimumväärtusi tuleb järgida kuni esimese kaitsmata ava kahjustumiseni või igal juhul enne kreeninurga $\varphi_m \leq 25^\circ$ saavutamist;



Kolmapäev, 5. juuli 2006

- c) mitteveekindlad avad ei tohi kahjustuda enne, kui tasakaaluasend on saavutatud; kui need avad on kahjustunud enne nimetatud punkti, tuleb vigastatud laeva püstuvuse arvutamisel pidada juurdepääsu saanud ruume üleujutatuks.
12. Veekindlalt suletavad sulgurseadised peavad olema vastavalt märgistatud.
13. Kui on olemas asümmeetrilise üleujutuse vähendamiseks ristvooluavad, peavad need vastama järgmistele nõuetele:
- a) ristvoolu arvutamisel kohaldatakse IMO resolutsiooni A.266(VIII);
 - b) need peavad olema isetoimivad;
 - c) neil peavad olema sulgurseadised;
 - d) kompenseerimiseks lubatav aeg kokku ei tohi olla üle 15 minuti.

Artikkel 15.04*Süvise ohutusvaru ja vabaparras*

1. Süvise ohutusvaru peab võrduma vähemalt summaga, mille liidetavad on:
- a) välisplaadistusest mõõdetav täiendav külsukeldumine, mille on tekitanud lubatud kreeninurk artikli 15.03 lõike 3 punkti e kohaselt ja
 - b) artikli 15.03 lõike 3 punktile g vastav süvise ohutusvaru jääk.
- Vaheseinte tekita laevadel peab süvise ohutusvaru olema vähemalt 500 mm.
2. Vabaparras peab vähemalt võrduma järgmistele liidetavate summaga:
- a) välisplaadistusest mõõdetav täiendav külsukeldumine, mille on tekitanud lubatud kreeninurk artikli 15.03 lõike 3 punkti e kohaselt ja
 - b) artikli 15.03 lõike 3 punktile f vastav jääkvabaparras.
- Vabaparras peab siiski olema vähemalt 300 mm.
3. Suurima süvise veejoone tasand peab olema määratud nii, et oleks tagatud lõike 1 kohane süvise ohutusvaru ja lõike 2 ning artiklite 15.02 ja 15.03 kohane vabaparras.
4. Ohutuskalutlustel võib kontrollorgan sätestada suurema süvise ohutusvaru või vabaparda.

Artikkel 15.05*Reisijate maksimaalne lubatud arv pardal*

1. Kontrollorgan määrab reisijate suurima lubatud arvu ja märgib selle ühenduse tunnistusele.
2. Reisijate suurim lubatud arv ei tohi ületada ühtegi järgmistest väärtustest:
- a) reisijate arv, mille jaoks artikli 15.06 lõike 8 kohase evakueerimisala olemasolu on tõendatud;
 - b) reisijate arv, mida on arvestatud lõike 15.03 kohases püstuvusarvutuses;
 - c) reisijatel kasutada olevate koide arv kajutitega laevades, mida kasutatakse ööbimisega merereisideks.
3. Kajutitega laevade puhul, mida kasutatakse ka ühiepäevareisideks, arvutatakse reisijate arv välja niihästi laeva kasutamisel ühiepäevareisideks kui ka selle kasutamisel kajutitega reisilaevana ning need arvud märgitakse ühenduse tunnistusele.
4. Reisijate suurim lubatud arv laevas peab olema näidatud sildil, mis on selgelt loetav ja paigutatud nähtavale kohale.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel 15.06

Reisijateruumid ja reisijate poolt kasutatavad alad

1. Reisijateruumid peavad olema:
 - a) paigutatud kõikidel tekkidel pörkevaheseinast ahtri poole ja juhul kui reisijateruumid on vaheseinte teki all, peavad need olema eespool ahterpiigi vaheseina tasandit ja
 - b) gaasikindlalt eraldatud masina- ja katlaruumidest;
 - c) nii korraldatud, et artikli 7.02 kohased vaателиinid neid ei läbiks.
2. Artiklis 11.13 osutatud kapid ja ruumid tuleohtlike vedelike hoidmiseks peavad asuma väljaspool reisijate poolt kasutatavat piirkonda.
3. Reisijateruumide väljapääsude arv ja laius peab vastama järgmistele kriteeriumitele:
 - a) Ruumidel või ruumide rühmadel, mis on konstrueeritud või sisustatud 30 ja enamale reisijale või kus on koid 12 või enamale reisijale, peab olema vähemalt kaks väljapääsu. Ühepäevareiside laevadel võib üks neid kahest väljapääsust olla asendatud avariiväljapääsuga.
 - b) Kui ruumid paiknevad vaheseinte teki all, võib üheks neist väljapääsudest olla artikli 15.02 lõike 10 kohane veekindel vaheseinauks, mis viib kõrvalseksiooni, millest pääseb otse ülemisele tekile. Teine väljapääs peab viima otse, või kui see vastavalt punktile a on lubatud, siis avariiväljapääsuna väliskeskonda või vaheseinte tekile. See nõue ei kehti individuaalkajutite suhtes.
 - c) Punktide a ja b kohased väljapääsud peavad olema piisavalt korraldatud ning nende puhaslaius peab olema vähemalt 0,80 m ja puhaskõrgus vähemalt 2,00 m. Reisijate kajutite ja muude väikeste ruumide uste puhaslaius võib olla vähendatud 0,70 meetrile.
 - d) Ruumidel ja ruumide rühmadel, mis on mõeldud rohkem kui 80 reisijale, peab kõikide reisijatele mõeldud ning nende poolt avariiolukorras kasutatavate väljapääsude laiuste summa olema vähemalt 0,01 m reisija kohta.
 - e) Kui väljapääsude kogulaius on määratud kindlaks reisijate arvuga, peab iga väljapääsu laius olema vähemalt 0,005 m reisija kohta.
 - f) Avariiväljapääsudel peab kõige lühem külg olema vähemalt 0,60 m pikk või on nende minimaalne diameeter 0,70 m. Need peavad avanema evakueerumise suunas ning olema mõlemalt poolt märgistatud.
 - g) Liikumispuudega inimeste ruumide väljapääsude puhaslaius peab olema vähemalt 0,90 m. Väljapääsud, mille kaudu puudega inimesed laeva lähevad ja sealt lahkuvad, peavad olema puhaslaiusega vähemalt 1,50 m.
4. Reisijateruumide ukсед peavad vastama järgmistele kriteeriumitele:
 - a) Uksed avanema väljapoole või olema liuguksed, ühenduskoridoridesse viivad ukсед välja arvatud.
 - b) Kajutiuksed peavad olema tehtud nii, et neid oleks võimalik ka väljaspool igal ajal avada.
 - c) Ajamiga liigutatavad ukсед peavad avanema kergelt, kui antud mehhanismi toites tekib rike.
 - d) Liikumispuudega inimestele kasutamiseks mõeldud ustel peab olema ukse avanemise suunas minimaalselt 0,60 m vahe ukseraami lukupoolse külje siseserva ja kõrvaloleva ristseina vahel.
5. Reisijateruumide ukсед peavad vastama järgmistele kriteeriumitele:
 - a) Nende puhaslaius peab olema vähemalt 0,80 m või kui need viivad ruumidesse, mida kasutab rohkem kui 80 reisijat, siis vähemalt 0,01 m reisija kohta.
 - b) Nende puhaskõrgus ei tohi olla väiksem kui 2,00 m.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- c) Liikumispuudega inimestele kasutamiseks mõeldud ühenduskoridoride puhaslaius peab olema 1,30 m. Rohkem kui 1,50 m laiustes koridorides peab kummalgi pool olema käsipuu.
 - d) Kui reisijatele mõeldud laeva osa või ruumi ühendab muu laevaga üks koridor, peab selle puhaslaius olema vähemalt 1,00 m.
 - e) Ühenduskoridorides ei tohi olla astmeid.
 - f) Need peavad viima üksnes avatud tekkidele, ruumidesse või treppide juurde.
 - g) Ühenduskoridoride tupikotsad ei tohi olla pikemad kui 2 meetrit.
6. Lisaks lõike 5 sätetele peavad pääseteed vastama ka järgmistele nõuetele:
- a) Trepid, väljapääsud ja avariiväljapääsud peavad olema nii paigutatud, et tulekahju korral ükskõik millisel nimetatud alal oleks võimalik ohutult evakueerida teistel aladel olijad.
 - b) Pääseteed peavad viima kõige lühemat teed mööda lõike 8 kohastele evakuatsioonialadele.
 - c) Pääseteed ei tohi läbida masinaruume või kambüüsi.
 - d) Pääseteedel ei tohi üheski kohas olla redelipulki, redeleid või sarnaseid paigaldisi.
 - e) Pääseteede ukсед peavad olema ehitatud nii, et need ei vähendaks artikli 5 lõigete a või d osutatud pääsetee minimaalset laiust.
 - f) Pääseteed ja avariiväljapääsud peavad olema selgelt tähistatud. Need peavad olema valgustatud avariivalgustussüsteemi abil.
7. Pääseteedel ja avariiväljapääsudel peab olema sobiv juhendamissüsteem ohutuse tagamiseks.
8. Kõikide laeva pardal viibivate inimeste jaoks peavad olema kogunemisalad, mis vastavad järgmistele nõuetele:
- a) Kogunemisalade kogupindala ruutmeetrites peab vastama vähemalt järgmise valemiga saadud väärtusele:
Ühepäevareiside laeva puhul: $A_s = 0,35 \cdot F_{\max} [m^2]$
Kajutitega laevade puhul: $A_s = 0,45 \cdot F_{\max} [m^2]$
Käesolevas valemis kohaldatakse järgmisi mõisteid:
 $F_{\max}$ maksimaalne lubatud reisijate arv pardal
 - b) Iga evakueerimis- või kogunemisala peab olema suurem kui 10 m².
 - c) Kogunemisaladel ei tohi olla mööblit, ei teiseldatavat ega laeva külge kinnitatut.
 - d) Kui ruumis, kus asuvad kogunemisalad, on teiseldatavat mööblit, tuleb see libisemise vältimiseks asjakohaselt kinnitada.
 - e) Evakuatsioonialadelt peab olema hõlbus juurdepääs päästevahenditele.
 - f) Peab olema võimalik evakueerida inimesi ohutult nendelt evakuatsioonialadelt laeva ükskõik kummalt küljelt.
 - g) Kogunemisalad peavad olema ülalpool ujuvusvaru veeliini.
 - h) Kogunemis- ja ohutusala peavad olema näidatud ohutusplaanil ning olema tähistatud laeva pardal.
 - i) Kui ruumis, kuhu on määratud kogunemisalad, on kinnitatud istmeid või pinke, tuleb punkti a kohaselt kogunemisala pindala välja arvutades arvestada vastava inimeste arvuga. Kui arvestatakse inimeste arvuga teatud ruumis, kelle jaoks seal on kinnitatud istmeid ja pinke, ei tohi see arv siiski ületada inimeste arvu, kelle jaoks antud ruumi kogunemiskohad on juurdepääsetavad.
 - j) Punktide d ja i sätteid kohaldatakse ka vabade tekkide kohta, kuhu on määratud kogunemisalad.
 - k) Kui ühiselt kasutatavad artikli 15.09 lõikele 5 vastavad päästevahendid on pardal kättesaadavad, võib nende inimeste arvu, kellele need on kättesaadavad, arvestamata jätta, kui arvutatakse punktis a osutatud kogunemisalade kogupindala.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- l) Kuid kõikidel juhtudel, kui punktides i kuni k tehakse vähendusi, peab punkti a kohane kogupindala olema piisav vähemalt 50 % reisijate maksimaalselt lubatud arvust.

9. Reisijatealade trepid ja trepimademed peavad vastama järgmistele nõuetele:

- a) Need peavad olema ehitatud vastavalt Euroopa standardile EN 13056: 2000.
- b) Nende puhaslaius peab olema vähemalt 0,80 m või kui need viivad ühenduskoridoridesse või aladele, mida kasutab rohkem kui 80 reisijat, siis vähemalt 0,01 m reisija kohta.
- c) Nende puhaslaius peab olema vähemalt 1,00 m, kui need on reisijatele mõeldud ruumi ainsaks juurdepääsuks.
- d) Kui samas ruumis ei ole vähemalt ühte treppi laeva kummalgi küljel, peavad need paiknema ohutul alal.
- e) Lisaks peavad liikumispuudega inimestele kasutamiseks mõeldud trepid vastama järgmistele nõuetele:
 - aa) trepi kalle ei tohi ületada 38°;
 - bb) trepi puhaslaius peab olema vähemalt 0,90 m;
 - cc) keerdtrepid ei ole lubatud,
 - dd) trepid ei tohi olla laeva suunaga risti;
 - ee) trepi käsipuud peavad ulatama umbes 0,30 m trepi üla- ja alaotsast kaugemale, kuid ei tohi piirata liikumisteid;
 - ff) käsipuud, vähemalt esimese ning viimase trepiastme esiküljel ning põrandakatted trepi otste juures peavad olema värviga esile toodud.

Liikumispuudega inimestele mõeldud liftid ja tõsteseadmed, nagu näiteks trepiliftid ja tõsteplatvormid, peavad olema ehitatud asjakohase standardi või liikmesriigi eeseeskirjade kohaselt.

10. Reisijatele mõeldud teki osad ning need osad, mis pole kinnised, peavad vastama järgmistele nõuetele:

- a) Need peavad olema ümbritsetud kinnitatud umbreelingu või vähemalt 1,00 m kõrguse kaitserelinguga või reelinguga, mis vastab Euroopa standard EN 711: 1995 konstruktsioonitüübile PF, PG või PZ. Liikumispuudega inimestele kasutamiseks mõeldud umbreelingud ja reelingud peavad olema vähemalt 1,10 m kõrged.
- b) Laevamineku või laevast väljumise avad ja varustus ning lastimis- ja lossimisavad peavad olema sellised, et neid oleks võimalik kaitsta ning nende puhaslaius peab olema vähemalt 1,00 m. Avad, mida tavaliselt kasutavad liikumispuudega isikud laevaminekuks ja laevast väljumiseks, peavad olema puhaslaiusega vähemalt 1,50 m.
- c) Kui laevamineku ja laevast lahkumise avasid ja varustust ei ole võimalik roolikambri jälgida, tuleb kasutada optilisi või elektroonilisi abivahendeid.
- d) Istuvad reisijad ei tohi varjata artiklis 7.02 sätestatud vaателиine.

11. Laeva osad, mis pole reisijatele mõeldud, eriti juurdepääs roolikambrile, vintsidele ja masinaruumidele, peavad olema kindlustatud lubamatute sisenemiste vastu. Iga sellise juurdepääsu juures peab olema nähtaval kohal I liite joonisele 1 vastav sümbol.

12. Maabumissillad peavad olema ehitatud vastavalt Euroopa standardile EN 14206: 2003. Erandina artikli 10.02 lõike 2 punktist d võivad need olla lühemad kui 4 m.

13. Liikumispuudega inimestele mõeldud liikumisteede puhaslaius peab olema 1,30 m ning seal ei tohi olla rohkem kui 0,025 m kõrguseid astmeid või lävesid. Liikumispuudega inimestele mõeldud liikumisteede seintel peavad olema põrandast 0,90 m kõrgusel käsipuud.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

14. Liikumisteede klaasuksed ja -seinad ning aknaklaasid peavad olema eelpingestatud klaasist või lamineeritud klaasist. Need võivad olla ka sünteetilisest materjalist, kui tuleohutuse seisukohalt on lubatud.

Läbipaistvad uksed ja kuni põrandani ulatuvad liikumisteede läbipaistvad seinad peavad olema nähtavalt märgistatud.
15. Panoraampaneelidest tekiehitised või nende katused võivad olla valmistatud üksnes sellistest materjalidest, mis õnnetuse korral nii suurel määral kui võimalik vähendavad pardal olevate inimeste vigastuste saamise ohtu.
16. Joogiveesüsteemid peavad vastama vähemalt artikli 12.05 nõuetele.
17. Reisijatel peavad olema kasutada tualettruumid. Vähemalt üks tualettruum peab olema varustatud liikumispuudega inimestele asjakohase standardi või liikmesriigi eeskirjade kohaselt ning sellele peab olema juurdepääs liikumispuudega inimestele kasutamiseks mõeldud aladelt.
18. Avatava aknata kajutid peavad olema ühendatud ventilatsioonisüsteemiga.
19. Analoogselt sellega peavad ka laevapere liikmete ja laevapersonali eluruumid vastama käesoleva artikli sätetele.

Artikkel 15.07*Käitursüsteem*

Lisaks käitursüsteemile peavad laevad olema varustatud teise sõltumatu jõuseadmega, millega tagatakse peajõuseadet mõjutava rikke korral laeva edasiliikumine omal jõul väikseimal roolimiskiirusel.

Teine sõltumatu käitursüsteem peab asuma eraldi masinaruumis. Kui neil masinaruumidel on ühiseid piirdeid, peavad need olema ehitatud artikli 15.11 lõike 2 kohaselt.

Artikkel 15.08*Ohutusseadised ja -varustus*

1. Kõikidel reisilaevadel peavad olema artiklis 7.08 sätestatud omavahelise sidepidamise vahendid. Nendele vahenditele peab olema juurdepääs tööruumides ja artikli 15.06 lõikes 8 osutatud reisijate kogunemis- ja evakueerimisaladel, kui seal ei ole otsesidet roolikambriga.
2. Kõik reisijatealad peavad olema hõlmatud valjuhääldisüsteemiga. Süsteem peab olema konstrueeritud nii, et oleks tagatud edastatava teabe selge eristamine taustmürast. Kui otseside roolikambri ja reisijatealade vahel on olemas, ei ole valjuhääldid kohustuslikud.
3. Laeval peab olema häiresüsteem. Süsteem peab koosnema:
 - a) Häiresüsteemist, mis võimaldab reisijatel, laevapere liikmetel ja pardapersonalil hoiatada ohu eest laeva juhtkonda ja meeskonda.

Selle häire võib anda ainult laeva juhtkonna ja laevapere jaoks ettenähtud aladel, seda häiret peab saama lõpetada ainult laeva juhtkond. Häiret peab saama anda vähemalt järgmistest kohtadest:
 - aa) igast kajutist;
 - bb) koridorist, liftist ja trepišahtist, kusjuures kaugus lähima häirepäästikuni ei tohi olla üle 10 m ning igas veekindlas sektsioonis peab olema vähemalt üks häirepäästik;
 - cc) salongides, söögiruumides ning sarnastes puhkeruumides;
 - dd) liikumispuudega inimestele mõeldud tualettruumides;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

ee) masinaruumides, kambüüsis ja muudes sarnastes ruumides, kus on tulekahju tekkimise oht;

ff) külmruumides ja muudes hoiuruumides.

Häirepäästik peab asuma põrandast 0,85-1,10 m kõrgusel.

b) Häiresüsteem, mis võimaldab laeva juhtkonnal teatada ohust reisijatele.

See häiresignaal peab olema selgelt ja eksimatult kuuldav kõikides reisijatele juurdepääsetavates ruumides. Seda häiret peab sama anda roolikambrist ja kohast, mis on pidevalt mehitatud.

c) Häiresüsteem, mis võimaldab laeva juhtkonnal teatada ohust laevaperele ja pardapersonalile.

Artikli 7.09 lõike 1 osutatud häiresüsteem peab hõlmama ka laevapersonali puhkeruume, külmruumi ja muid hoiurume.

Häirepäästikud peavad olema kaitstud tahtmatu kasutamise eest.

4. Joogiveetankidel peab olema veetaseme näitur.

5. Laevas peab olema kaks mootoriga pilsipumpa.

6. Laevas peab olema artikli 8.06 lõikele 4 vastav püsivalt paigaldatud pilsisüsteem.

7. Külmruumide uksi peab olema võimalik avada seestpoolt isegi siis, kui need on lukustatud.

8. Kui teki all asuvatesse ruumides on CO₂ tõkestussüsteemid, peavad need ruumid olema varustatud automaatsete ventilatsiooniseadmetega, mis hakkavad tööle ruumi ukse või luugi avamisel. Ventilatsioonikanalid peavad ulatuma selliste ruumide põrandast 0,05 m allapoole.

9. Lisaks artikli 10.02 lõike 2 punktile f vastavale sidemepakile peab laevas olema piisaval arvul täiendavaid sidemepakke. Sidemepakid ning nende hoiukohad peavad vastama artikli 10.02 lõike 2 punktis f sätestatud nõuetele.

Artikkel 15.09

Päästevarustus

1. Lisaks artikli 10.05 lõikes 1 nimetatud päästepoidele peavad kõik teki osad, mis on mõeldud reisijatele ja mis pole kinnised, olema Euroopa standardi EN 14144: 2003 kohaselt varustatud päästepoidega laeva mõlemal küljel vahekaugusega mitte üle 20 m.

Pooled ettenähtud päästepoist peavad olema varustatud ujuvnööriaga, mis on vähemalt 30 m pikk ja mille diameeter on 8-11 mm. Ülejäänud poid peavad olema varustatud isesüttiva patareidil töötava tulega, mis vees ei kustu.

2. Lisaks lõikes 1 osutatud päästepoidele peavad olema kättesaadavad ja kasutamiskvalmised järgmised vahendid:

a) artikli 10.05 lõikele 2 vastav individuaalne päästevarustus laevapersonalile, kes vastutab turvaplaanis ette nähtud ülesannete täitmise eest;

b) Euroopa standardite N 395: 1998 või EN 396: 1998 vastav individuaalne kaitsevarustus muule laevapersonalile.

3. Reisilaevadel peavad olema sobivad vahendid inimeste ohutuks siirdamiseks madalasse vette, kaldale või teisele laevale.

4. Lisaks lõigetes 1 ja 2 osutatud päästevarustusele peab Euroopa standardite EN 395: 1998 või EN 396: 1998 kohane päästevarustus olema kättesaadav 100 % reisijatele nende suurimast lubatud arvust.

Kui lõikes 1 osutatud individuaalsed päästevahendid ei sobi ka lastele, peab Euroopa standardi EN 395: 1998 kohane laste individuaalne päästevarustus kaaluga mitte üle 30 kg olema kättesaadav 10 % reisijatele nende suurimast lubatud arvust.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

5. Mõiste „ühispäästevahendid” hõlmab artiklile 10.04 vastavaid jollisid ja päästeparvesid.

Päästeparved peavad:

- a) olema varustatud tekstiga, kus on kirjas nende otstarve ja ettenähtud kasutajate arv;
- b) võimaldama istumiskohti lubatud arvule inimestele;
- c) olema ujuvusega vähemalt 750 N inimese kohta magedas vees;
- d) olema varustatud reisilaeva külge kinnitatud köiega, mis ei lase päästeparvel eemale triivida;
- e) olema valmistatud sobivatest materjalidest ning taluma õli, õlitooteid ja temperatuuri kuni 50 °C.
- f) omandama ja säilitama stabiilse diferendi ning seoses sellega olema varustatud asjakohaste vahenditega, millest neil näidatud arv inimesi saab kinni haarata;
- g) olema värvitud florestseeruva oranži värviga või omama florestseeruvaid pindasid, mis on nähtavad kõikidest külgedest ja mille pindala on vähemalt 100 cm²;
- h) olema sellised, et üks inimene saab neid kiiresti ja ohutult kinnitatud asendist vabastada ja üle parda heita või olema kinnitatud asendist vette lastavad;
- i) olema varustatud asjakohaste evakuaatsioonivahenditega artikli 15.06 lõikes 8 osutatud evakuaatsioonialadelt päästeparvedele evakueerimiseks, kui vertikaalne vahemaa evakuaatsioonialade ja suurima süvise veejoone tasandi vahel on suurem kui 1 m.

6. Täiendavad ühispäästevahendid on päästevahendite üksused, mis tagavad paljude inimeste vee peal püsimise. Need peavad:

- a) olema varustatud tekstiga, kus on kirjas nende otstarve ja ettenähtud kasutajate arv;
- b) olema ujuvusega vähemalt 100 N inimese kohta magedas vees;
- c) olema valmistatud sobivatest materjalidest ning taluma õli, õlitooteid ja temperatuuri kuni 50 °C;
- d) omandama ja säilitama stabiilse diferendi ning seoses sellega olema varustatud asjakohaste vahenditega, millest neil näidatud arv inimesi saab kinni haarata;
- e) olema värvitud florestseeruva oranži värviga või omama florestseeruvaid pindasid, mis on nähtavad kõikidest külgedest ja mille pindala on vähemalt 100 cm²;
- f) olema sellised, et üks inimene saab neid kiiresti ja ohutult kinnitatud asendist vabastada ja üle parda heita või olema kinnitatud asendist vette lastavad.

7. Täispuhutavad ühispäästevahendid peavad lisaks sellele:

- a) koosnema kahest eraldi õhukambrist;
- b) täituma õhuga automaatselt või olema poolautomaatselt täidetavad;
- c) hoolimata kantavast koormast omandama ja säilitama stabiilse diferendi isegi siis, kui vaid pooled kambrist on õhku täis.

8. Ühispäästevahendid peavad olema kinnitatud laevas nii, et vajaduse korral oleks neid võimalik kergseti ja ohutult kätte saada. Varjatud hoidekohad peavad olema selgelt märgistatud.

9. Päästevahendeid tuleb kontrollida tootja juhendite kohaselt.

10. Jollil peab olema mootor ja prožektor.

11. Olemas peab olema sobiv kandraam.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel 15.10

Elektriseadmed

1. Valgustamiseks on lubatud kasutada üksnes elektriseadmeid.
2. Artikli 9.16 lõikes 3 kohaldatakse täiendavalt ka reisijate vahikäikudele ja puhkeruumidele.
3. Järgmistes ruumides ja kohtades peab olema piisav valgustus ja avariivalgustus:
 - a) kohtades, kus hoitakse päästevahendeid ning kus neid vahendeid tavaliselt kasutamiseks ette valmistatakse;
 - b) pääseteed, reisijate juurdepääsud, kaasa arvatud maabumissillad, sisse- ja väljapääsud, ühenduskoridorid, liftid ja kajutitrepid, kajutid ja eluruumid;
 - c) pääseteede ja avariiväljapääsude märgistus;
 - d) muudel aladel, mis on mõeldud liikumispuudega inimestele kasutamiseks;
 - e) tööruumid, masinaruumid, ruumid roolimehhanismi jaoks ning nende väljapääsud;
 - f) roolikamber;
 - g) avarii-jõuseadme ruum;
 - h) kohad, kus asuvad tulekustutid ja tulekustutusvahendite juhtimisseadised;
 - i) kohad laevas, kus reisijad, pardapersonal ja laevapere kogunevad ohu korral.
4. Laevas peab olema avariijõujaam, mis koosneb avarii-jõuallikast ja avarii-kilbist, mis juhul, kui järgmiste elektriseadmete toide katkeb, hakkab neid viivitamata elektriga varustama, kui antud seadmel pole oma toiteallikat:
 - a) signaaltuled;
 - b) seadised hoiatushelisignaali andmiseks;
 - c) lõikele 3 vastav avarii-valgustus;
 - d) raaditelefoniadmed;
 - e) häire- valjuhääldi- ja omavahelise sidepidamise süsteemid;
 - f) artikli 10.02 lõike 2 punktide i vastavad prožektorid;
 - g) tulekahju häiresüsteem;
 - h) muud ohutusadmed, nagu näiteks automaatsed survestatud sprinklersüsteemid või tulekustutus-pumbad;
 - i) liftid ja tõsteseadmed artikli 15.06 lõike 9 teise lause tähenduses.
5. Avariivalgustuse armatuurid peavad olema sellistena märgistatud.
6. Avariijõujaam peab paiknema väljaspool peamasinaruumi, väljaspool artikli 9.02 lõikes 1 osutatud jõuallikate paigaldamiseks kasutatavaid ruume ning väljaspool ruumi, kus asub peakilp; see peab olema antud ruumidest eraldatud artikli 15.11 lõikele 2 vastavate piiretega.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Elektriseadmete avariiolekorrast kasutatavad toitekaablid peavad olema paigaldatud ja suunatud nii, et oleks säilitatud nimetatud seadmete varustamine elektriga tulekahju või üleujutuse korral. Neid kaableid ei tohi kunagi viia läbi peamasinaruumi, kambüüsi või ruumide, kus asuvad peaenergiaallikas ning sellega ühendatud seadmed, välja arvatud siis, kui vooluga on vaja varustada nende ruumide avariiseadmeid.

Avarii-jõujaamad peavad asuma ülalpool ujuvusvaru veeliini.

7. Avariijõuallikadena on lubatud kasutada järgmisi seadmeid:
 - a) abiseadet, mille kütuse toitesüsteem on peamasinast sõltumatu ja millel on eraldi jahutussüsteem, seade hakkab elektrisüsteemi rikke korral tööle ning võtab energiavarustuse 30 sekundi jooksul automaatselt üle või mida saab käsitsi sisse lülitada, kui see asub roolikambri või mis tahes muu laevapere liikmetega pidevalt mehitatud ruumi vahetus läheduses, ning mis on 30 sekundi jooksul võimeline hakkama iseseisvalt vooluvajadusi katma; või
 - b) akupatareisid, mis lülituvad elektrisüsteemi rikke korral automaatselt sisse või mida saab käsitsi sisse lülitada, kui need asuvad roolikambri või mõne muu laevapere liikmetega pidevalt mehitatud ruumi vahetus läheduses. Need seadmed peavad suutma toita eespool nimetatud energiatarbijaid ettenähtud ajavahemiku jooksul ilma uuesti laadimiseta ning ilma lubamatu pingelanguseta.
8. Avariienergiavarustusele kavandatud tööperiood määratakse kindlaks reisilaeva kasutusotstarbe kohaselt. See ei tohi olla lühem kui 30 minutit.
9. Elektrisüsteemide isolatsiooni vastupidavust ja maandust tuleb katsetada artiklis 2.09 ettenähtud kontrollide ajal.
10. Artikli 9.02 lõikele 1 vastavad jõuallikad peavad olema üksteisest sõltumatud.
11. Pea- või avariijõuseadmete rikked ei tohi vastastikku teineteise töökindlust mõjutada.

Artikkel 15.11*Tulekaitse*

1. Materjalide ja komponentide sobivus tulekaitseks määratakse kindlaks tunnustatud katsetusasutuse poolt asjakohaste katsetusmeetoditega.
 - a) Katsetusasutus peab vastama:
 - aa) Tulekatsekoodeksis või
 - bb) Euroopa standardis EN ISO/IEC 17025: 2000, mis käsitleb katsetamis- ja kalibreerimislaboratooriumite pädevuse üldnõudeid, esitatud nõuetele.
 - b) Materjalide mittesüttivuse määramise tunnustatud katsemeetodid on järgmised:
 - aa) Tulekatsekoodeksi I lisa 1. osa ja
 - bb) samaväärsed eeskirjad, mis üks liikmesriikidest on vastu võtnud.
 - c) Materjalide leegileviku aeglustavuse määramise tunnustatud katsemeetodid on järgmised:
 - aa) vastavad nõuded tulekatsekoodeksi I lisa 5. osas (pindsüttivuse katsed), 6. osas (tekikate katse), 7. osas (rippuvate tekstiilide ja plastmaterjalide katse), 8. osas (polsterdatud mööbli katse) ja 9. osas (magamisvarustuse komponentide katse) ja
 - bb) samaväärsed eeskirjad, mis üks liikmesriikidest on vastu võtnud.
 - d) Tulekindluse määramise tunnustatud katsemeetodid on järgmised:
 - aa) IMO resolutsioon A.754 (18) ja
 - bb) samaväärsed eeskirjad, mis üks liikmesriikidest on vastu võtnud.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

2. Piirded peavad olema konstrueeritud vastavalt järgmisele tabelile:

Tabel nende ruumide piirete kohta, kuhu artikli 10.03 kohaselt survestatud sprinklersüsteeme ei paigaldada

Ruumid	Juhtimis- keskused	Trepišah- tid	Kogunemisal- ad	Salongid	Masinaruumid	Kambüü- sid	Hoiuruumid
Juhtimiskeskused	–	A0	A0/B15 ⁽¹⁾	A30	A60	A60	A60
Trepišahtid		–	A0	A30	A60	A60	A60
Kogunemisalad			–	A30/B15 ⁽²⁾	A60	A60	A60
Salongid				–/B15 ⁽³⁾	A60	A60	A60
Masinaruumid					A60/A0 ⁽⁴⁾	A60	A60
Kambüüsid						A0	A60/B15 ⁽⁵⁾
Hoiuruumid							–

⁽¹⁾ Juhtimiskeskusi ja sisemisi kogunemisalasid eraldavad piirded peavad vastama tüübile A0, kuid väljas asuvaid kogunemisalasid eraldavad piirded üksnes tüübile B15.

⁽²⁾ Salonge ja sisemisi kogunemisalasid eraldavad piirded peavad vastama tüübile A30, kuid väljas asuvaid kogunemisalasid eraldavad piirded üksnes tüübile B15.

⁽³⁾ Kajutite vahelised piirded, piirded kajutite ja koridoride vahel ning punktide 10 vastavad salongide vertikaalsed piirded peavad vastama tüübile B15, survestatud sprinklersüsteemiga varustatud ruumide puhul tüübile B0.

⁽⁴⁾ Artikli 15.07 ja artikli 15.10 punkti 6 kohased piirded masinaruumide vahel peavad vastama tüübile A60; muudel juhtudel peavad need vastama tüübile A0.

⁽⁵⁾ B15 on piisav piiretele ühelt poolt kambüüside ning teiselt poolt külmruumide ja pardavarude hoiuruumide vahel.

Tabel nende ruumide piirete kohta, kuhu artikli 10.03 kohaselt survestatud sprinklersüsteemid paigaldatakse

Ruumid	Juhtimis- keskused	Trepišah- tid	Kogunemisal- ad	Salongid	Masinaruumid	Kambüü- sid	Hoiuruumid
Juhtimiskeskused	–	A0	A0/B15 ⁽¹⁾	A0	A60	A60	A30
Trepišahtid		–	A0	A0	A60	A30	A0
Kogunemisalad			–	A30/B15 ⁽²⁾	A60	A60	A60
Salongid				–/B0 ⁽³⁾	A60	A30	A0
Masinaruumid					A60/A0 ⁽⁴⁾	A60	A60
Kambüüs						–	B15
Hoiuruumid							–

⁽¹⁾ Juhtimiskeskusi ja sisemisi kogunemisalasid eraldavad piirded peavad vastama tüübile A0, kuid väljas asuvaid kogunemisalasid eraldavad piirded üksnes tüübile B15.

⁽²⁾ Salonge ja sisemisi kogunemisalasid eraldavad piirded peavad vastama tüübile A30, kuid väljas asuvaid kogunemisalasid eraldavad piirded üksnes tüübile B15.

⁽³⁾ Kajutite vahelised piirded, piirded kajutite ja koridoride vahel ning punktide 10 vastavad salongide vertikaalsed piirded peavad vastama tüübile B15, survestatud sprinklersüsteemiga varustatud ruumide puhul tüübile B0.

⁽⁴⁾ Artikli 15.07 ja artikli 15.10 punkti 6 kohased piirded masinaruumide vahel peavad vastama tüübile A60; muudel juhtudel peavad need vastama tüübile A0.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- a) Tüübi A piireteks on vaheseinad, seinad ja tekid, mis peavad olema:
- aa) valmistatud terasest või sellega võrdväärsest materjalist;
 - bb) asjakohaselt jäigastatud;
 - cc) isoleeritud heakskiidetud mittesüttiva materjaliga selliselt, et tulepoolse külje vastasküljel ei tõuse keskmine temperatuur rohkem kui kuni 140 °C üle esialgse temperatuuri ning mitte üheski punktis, kaasa arvatud tühikud ühenduste juures, ei tõuse temperatuur rohkem kui 180 °C üle esialgse temperatuuri järgmistes kindlaksmääratud ajavahemikes:

Tüüp A60 60 minutit

Tüüp A30 30 minutit

Tüüp A0 0 minutit

- dd) ehitatud nii, et oleks välditud suitsu ja leekide edasimineku kuni tavalise ühetunnise tulekatse lõpuni.
- b) Tüübi B piireteks on vaheseinad, seinad, tekid, laed ja vooderdised, mis peavad olema:
- aa) valmistatud heakskiidetud tulekindlast materjalist. Peale selle peavad kõik piirete tootmiseks ja kokkupanekuks kasutatavad materjalid olema mittesüttivad, välja arvatud vooderdis, mis peab toimima vähemalt leegiaeglustajana;
 - bb) sellise isoleerimisväärtusega, et tulepoolse külje vastasküljel ei tõuse keskmine temperatuur rohkem kui kuni 140 °C üle esialgse temperatuuri ning mitte üheski punktis, kaasa arvatud tühikud ühenduste kohal, ei tõuse temperatuur rohkem kui 225°C üle esialgse temperatuuri järgmistes kindlaksmääratud ajavahemikes:
- Tüüp B15 15 minutit
- Tüüp B0 0 minutit
- cc) ehitatud nii, et oleks välditud suitsu ja leekide edasimineku kuni tavalise ühetunnise tulekatse lõpuni.
- c) Et tagada vastavus eespool nimetatud tulepüsivuse ja temperatuuri tõusu kohta käivate sätetega, võib kontrollorgan tulekatsekoodeksi kohaselt nõuda piirete valimi katsetamist.

3. Ruumides, välja arvatud masinaruumides ja hoiuruumides kasutatavad värvid, lakid ja muud pinnatöötlusvahendid peavad olema leekiaeglustavad. Vaibad, riidematerjalid, kardinad ning muud ripptekstiilid, samuti polsterdatud mööbel ning voodivarustuse komponendid peavad olema leekiaeglustavad, kui ruumides, kus need asuvad, ei ole artikli 10.03a kohast survestatud sprinklersüsteemi.
4. Kui salongides ei ole artikli 10.03a kohast survestatud sprinklersüsteemi, peavad salongide laed ja seinakatted, kaasa arvatud karkass, olema valmistatud mittesüttivatest materjalidest, välja arvatud nende pealispinnad, mis peavad olema vähemalt leekiaeglustavad.
5. Kui salongides, mida kasutatakse kogunemiskohtadena, ei ole artikli 10.03a kohast survestatud sprinklersüsteemi, peab nende mööbel ja sisseseade olema valmistatud mittesüttivatest materjalidest.
6. Värvid, lakid ja muud materjalid, mida laeva sisemuses tulega kokku puutuda võivates kohtades kasutatakse, ei tohi tekitada rohket suitsu või mürgiseid aineid. Seda tuleb tõendada tulekatsekoodeksi sätete kohaselt.
7. Salongide isolatsioonimaterjalid peavad olema mittesüttivad. Seda ei kohaldata jahutusvedelike torude isolatsioonile. Nende torude isolatsioonimaterjali pealispind peab olema vähemalt leekiaeglustav.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

8. Lõike 2 kohaste piirete uksed peavad vastama järgmistele nõuetele:
- a) need peavad vastama samadele punktis 2 esitatud nõuetele kui piirded ise;
 - b) punktile 10 vastavates piiretes ning masinaruumide, kambüüside ja trepišahtide piiretes peavad olema isesulguvad uksed;
 - c) isesulguvad uksed, mis laeva tavakäituse ajal on avatud, peavad olema sellised, et neid saab sulgeda pardapersonaliga või laevapere liikmetega pidevalt mehitatud kohast. Kui uks on kaugjuhtimisega suletud, peab olema võimalik seda kohapeal ohutult uuesti avada ja sulgeda;
 - d) artiklile 15.02 vastavaid veetihedaid uksi ei ole vaja isoleerida.
9. Lõikele 2 vastavad seinad peavad olema pidevad tekist kuni tekini või pidevate lagede otsteni, mis rahuldab samad nõuded, kui lõikes 2 osutatud.
10. Järgmised reisijatealad peavad olema jagatud lõikes 2 osutatud vertikaalsete piiretega:
- a) reisijatealad, mille kogupindala on üle 800 m²;
 - b) kajutitega reisijatealad, vahedega mitte üle 40 m.
- Vertikaalsed piirded peavad tavalistel käitamistingimustel olema suitsutihedad ning pidevad tekist tekini.
11. Tühikud lagede kohal, põrandate all ja seinte taga tuleb eraldada mitte üle 14 meetriste vahemikega mittesüttivate tuuletõketega, mis isegi tulekahju korral moodustavad tõhusa tulekindla isoleerkihi.
12. Trepid peavad olema tehtud terasest või sarnasest mittesüttivast materjalist.
13. Sisetrepid ja liftid peavad kõikidel tasanditel olema ümbritsetud lõikele 2 vastavate seintega. Lubatud on järgmised erandid:
- a) seintega ei pea olema ümbritsetud trepp, mis ühendab vaid kahte tekki, kui ühel tekil on trepp lõike 2 kohaselt piiratud;
 - b) seintega ei pea olema ümbritsetud salongitrepp, kui see paikneb täiesti ruumi sees või kui
 - aa) see ruum ulatub üksnes läbi kahe teki või kui
 - bb) kõikidel tekkidel on sellesse ruumi paigaldatud artikli 10.03a kohane survestatud sprinklersüsteem, ruumil on artiklile 16 vastav suitsueemaldussüsteem ja selle kõikidelt tekkidelt pääseb trepišahti.
14. Ventilatsiooni- ja õhuvarustussüsteemid peavad vastama järgmistele nõuetele:
- a) need peavad olema konstrueeritud nii, et süsteemid ise ei põhjustaks tule ja suitsu levikut;
 - b) õhu sisse- ja väljalaskesüsteeme peab olema võimalik välja lülitada;
 - c) ventilatsioonikanalid peavad olema valmistatud terasest või sarnasest mittesüttivast materjalist ning need peavad olema omavahel ja tekiehitistega ohutult ühendatud;
 - d) kui ventilatsioonikanalid, mille ristlõige on üle 0,02 m², läbivad lõikes 2 sätestatud tüübi A piirdeid või lõike 10 kohaseid piirdeid, peavad neil olema automaatsed tulesiibrid, mida saab juhtida pardapersonali või laevapere liikmetega pidevalt mehitatud kohast;
 - e) kambüüside ja masinaruumide ventilatsioonisüsteemid peavad olema teiste alade ventilatsioonisüsteemidest eraldatud;
 - f) õhu väljalaskekanalites peavad kontrollimise ja puhastamise jaoks olema lukustatavad avad. Avad peavad asuma tulesiibrite läheduses;
 - g) kõiki sisseehitatud ventilaatoreid peab saama välja lülitada väljaspool masinaruumi asuvast keskus-
sest.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

15. Kambüüsid peavad olema ventilatsioonisüsteemid ning õhupuhastiga pliidad. Õhupuhastite väljalaskekanalid peavad vastama lõike 14 nõuetele ning lisaks peavad nende sissetõmbeavade juures olema käsitsi liigutatavad tulesiibrid.
16. Juhtimiskeskused, trepid ja sisemised evakuaatsioonalad peavad olema varustatud loomulike või mehhaaniliste suitsueemaldussüsteemidega. Suitsueemaldussüsteemid peavad vastama järgmistele nõuetele:
 - a) need peavad olema piisava mahu ja töökindlusega;
 - b) need peavad vastama reisilaeva käitamistingimustele,
 - c) kui suitsueemaldussüsteemid töötavad ka ruumide peaventilaatoritena, ei tohi see takistada see nende suitsueemaldusfunktsiooni täitmist tulekahju korral;
 - d) suitsueemaldussüsteemidel peab olema käsikäivitus;
 - e) mehhaaniliste suitsueemaldussüsteemide tööd peab saama pardapersonaliga või laevapere liikmetega pidevalt mehitatud kohtadest juhtida;
 - f) loomulikel suitsueemaldussüsteemidel peab olema käsitsi või eemaldussüsteemis asuva jõuallika abil juhitud avamismehhanism;
 - g) käsikäivitus- ja avamisseadmetele peab juurde pääsena kaitstava ruumi seest või väljastpoolt seda ruumi.
17. Salongid, mis ei ole laevapersonali või meeskonnaliikmete pideva järelevalve all, kambüüsid, masinad, ruumid ja muud tuleohtlikud ruumid peavad olema ühendatud nõuetele vastava tulekahju häiresüsteemiga. Tulekahju tekkimine ja täpne asukoht peavad olema automaatselt kuvatud pardapersonali või laevapere liikmete poolt püsivalt mehitatud kohas.

Artikkel 15.12*Tule kustutamine*

1. Lisaks artikli 10.03 kohastele käsitulekustutitele peavad laevas olema veel vähemalt järgmised käsitulekustutid:
 - a) üks käsitulekustuti reisijateala üldpõrandapinna iga 120 m² kohta;
 - b) üks käsitulekustuti 10-kajutilise rühma kohta, ümardatud ülespoole;
 - c) üks käsitulekustuti igas kambüüsis ning kõikide ruumide läheduses, kus hoitakse või kasutatakse tuleohtlikke vedelikke. Kambüüsid peavad olema kattekangas rasvapõlengute kustutamiseks.

Täiendavad tulekustutid peavad vastama artikli 10.03 lõikes 2 sätestatud nõuetele ning need peavad olema paigaldatud ja jaotatud laevas nii, et iga tulekahju puhul, sõltumata selle tekkimise ajast ja kohast, oleks võimalik viivitamata saada kätte tulekustuti. Igas köögis ja samuti juuksurisalongides ja parfümeerikauplustes peab käepärast olema tulekustutusvaip.
2. Reisilaevadel peab olema hüdrantsüsteem, mis koosneb:
 - a) kahest piisava võimsusega mootoriga käitatavast tuletõrjepumbast, millest vähemalt üks on püsivalt paigaldatud;
 - b) ühest tulekustutusliinist piisava arvu hüdrantidega, mis on püsivalt ühendatud tulekustutusvoolikutega, mille pikkus on vähemalt 20 m ning mille düüsid võivad vett pihustada või joana välja paisata ning millel on sulgemisseade.
3. Hüdrantsüsteemid peavad olema konstrueeritud ja dimensioneeritud nii, et:
 - a) igasse punkti laeval ulatuks vähemalt kaks erinevates kohtades asuvat hüdranti, kusjuures kummagi üksikvooliku pikkus ei ole rohkem kui 20 m;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

b) hüdrantide surve on vähemalt 300 kPa ja

c) kõikidel tekkidel on võimalik tekitada vähemalt 6 m pikkune veejuga.

Kui hüdrant paikneb kastis, peab selle välisküljel olema I liite joonisele 5 sarnane tulekustutusvooliku sümbol küljepikkusega vähemalt 10 cm.

4. Keermestatud avadega või kraanidega hüdrantiventilid peavad olema paigaldatud nii, et iga tulekustutusvoolikut on võimalik tuletõrjepumpade töötamise ajal lahti ühendada ja eemaldada.

5. Siseruumide tulekustutusvoolikud peavad olema rullitud telgepidi kinnitatud rullidele.

6. Tulekustutusseadmete materjalid peavad olema kas kuumuskindlad või sobivalt kaitstud rikkimineku eest kõrge temperatuuril töötamisel.

7. Torud ja hüdrandid peavad olema korraldatud nii, et külmumisvõimalus oleks välditud.

8. Tulekustutuspumbad peavad:

a) olema paigaldatud või asuma eri ruumides;

b) olema käitatavad üksteisest sõltumatult;

c) igal üks eraldi kõikidel tekkidel säilitama hüdrantide vajaliku surve ning saavutama veejoo nõutava pikkuse;

d) olema paigaldatud ahtrivaheseinast eespool.

Tulekustutuspumpasid võib kasutada ka üldotstarbeliselt.

9. Masinaruumides peab olema artikli 10.03b kohane püsivalt paigaldatud tulekustutussüsteem.

10. Kajutitega laevadel peab olema:

a) kaks kompaktsset hingamisaparaadikomplekti, mis vastavad Euroopa standardile EN 137: 1993 koos Euroopa standardile EN 136: 1998 vastavate täismaskidega;

b) kaks varustusekomplekti, mis koosnevad vähemalt kaitseülkonnast, kiivrist, saabastest, kinnastest, kirvest, raudkangist, taskulambist ja ohutusnööri ning

c) neli suitsupeakatet.

Artikkel 15.13

Ohutusmeetmed

1. Reisilaevadel peab olema välja töötatud turvameetmete tagamise kord. Turvameetmete tagamise korras kirjeldatakse pardapersonali ja laevapere liikmete kohustusi järgmistes olukordades:

a) avarii,

b) tulekahju laevas,

c) reisijate evakueerimine,

d) inimene üle parda.

Arvestada tuleb seoses liikumispuudega isikutega võetavaid erimeetmeid.

Turvameetmete tagamise korra kohaselt peavad pardapersonal ja laevapere liikmed oma töökohtadel täitma erinevaid ülesandeid. Laevaperele antavad erijuhtnõud peavad tagama, et ohu korral suletakse viivitamatult kõik ukSED ja avad artiklis 15.02 nimetatud veetihedates vaheseintes.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

2. Turvameetmete tagamise kord hõlmab ohutuskava, milles on selgelt ja täpselt määratletud vähemalt:
- a) liikumispuudega inimestele kasutamiseks mõeldud alad;
 - b) artikli 15.06 lõikes 8 osutatud pääseteed, avariiväljapääsud ning kogunemis- ja evakuatsioonialad;
 - c) päästevarustus ja jollid;
 - d) tulekustutid ja tulekustutus- ja survestatud sprinklersüsteemid;
 - e) muud ohutusvahendid;
 - f) artikli 15.08 lõike 3 punktis a osutatud häiresüsteem;
 - g) artikli 15.08 lõike 3 punktides b ja c osutatud häiresüsteem;
 - h) artikli 15.02 lõikes 5 osutatud vaheseinaksed ning nende juhtimiskohad, samuti artikli 15.02 lõigetes 9, 10 ja 13 ning artikli 15.03 lõikes 12 osutatud muud avad;
 - i) artikli 15.11 lõikes 8 osutatud uksed;
 - j) tulesiibrid;
 - k) tulekahju häiresüsteem;
 - l) avariijõujaam;
 - m) ventilatsioonisüsteemi juhtimisüksused;
 - n) ühendused maismaaga;
 - o) kütusetorustike sulgurid;
 - p) vedelgaasiseadmed;
 - q) massiteavitussüsteemid;
 - r) raadiotelefoniseadmed;
 - s) esmaabipakid.
3. Lõike 1 kohane turvameetmete tagamise kord ja lõike 2 kohane ohutusplaan peavad:
- a) olema nõuetekohaselt kontrollorgani pitseriga varustatud ja
 - b) olema igal tekil sobivas kohas nähtavalt välja pandud.
4. Reisijate tegevusjuhend peab olema välja pandud igas kajutis, samuti lihtsustatud ohutusplaan, mis sisaldab üksnes lõike 2 punktides a kuni f osutatud teavet.

See tegevusjuhend peab sisaldama vähemalt järgmist:

- a) hädaolekordade määratlemine
 - tulekahju
 - üleujutuse
 - üldise ohu korral;
- b) erinevate häiresignaalide kirjeldus;
- c) juhised:
 - pääseteede
 - mida teha
 - rahu säilitamise vajaduse kohta;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

d) juhised:

- suitsetamise
- tule ja lahtise tule kasutamise
- akende avamise
- teatud varustuse kasutamise kohta.

See teave peab olema esitatud hollandi, inglise, prantsuse ja saksa keeles.

Artikkel 15.14

Reovee kogumise ja kõrvaldamise seadmed

1. Reisilaevad peavad olema varustatud reoveekogumistankidega või asjakohaste reoveekäitlussüsteemidega.
2. Reoveekogumistankid peavad olema piisava mahutavusega. Tankidel peab olema täituvust näitav seade. Tankide tühjendamiseks peavad olema pardapumbad ja torud, millega on võimalik reovett välja juhtida laeva mõlemalt küljelt. Peab olema võimalik läbi juhtida teiste laevade reovett.

Torudel peab olema Euroopa standardile 1306: 1996 vastav tühjendamisliide.

Artikkel 15.15

Teatavatele reisilavadele tehtavad erandid

1. Alternatiivina artikli 15.03 lõigete 7 kuni 13 kohasele piisava püstuvuse tagamisele pärast vigastust peavad reisilaevad, mille pikkus ei ole üle 25 m ja millel on lubatud kanda kuni 50 reisijat, vastama järgmistele kriteeriumidele:
 - a) pärast sümmeetrilist üleujutust ei tohi laeva sukeldumine ületada ujuvusvaru veeliini ja
 - b) metatsentriline kõrgus GMR ei tohi olla väiksem kui 0,10 m.Vajalik jääkujuvus peab olema tagatud asjakohase materjalivalikuga laevakere ehitamiseks või kindlalt laevakere külge kinnitatud eriti poorsete vahtujukitega. Laevadel pikkusega üle 15 m tuleb jääkujuvuse tagamiseks kombineerida ujukeid ja sektsioonideks jaotamist artiklis 15.03 sätestatud 1-sektsioonilise staatuse kohaselt.
2. Lõike 1 kohaselt võib kontrollorgan lubada reisilaevadel väiksemaid kõrvalekaldeid artikli 15.06 lõike 3 punktis c ja lõike 5 punktis b osutatud puhaskõrgusest. Need kõrvalekalded ei tohi ületada 5 %. Kõrvalekallete puhul tuleb vastavad osad tähistada värviga.
3. Erandina artikli 15.03 lõikest 9 ei pea o 2-sektsioonilist staatust omama reisilaevad pikkusega mitte üle 45 m, mis on mõeldud mitte rohkem kui 250 reisija veoks.
4. (välja jäetud).
5. Kontrollorgan võib artiklis 10.04 sätestatud taotlusest loobuda reisilaevade puhul, mis on mõeldud maksimaalselt 250 reisijale ja mille pikkus ei ületa 25 m, juhul kui need on varustatud platvormiga, mis on laeva igast küljest juurdepääsetav ning paikneb otse veeliini kohal, võimaldades inimeste ohutut veest kättesaamist. Reisilavad võivad olla varustatud võrdväärsete paigaldistega, mis peavad vastama järgmistele tingimustele:
 - a) seda paigaldist peab saama käsitseda üks inimene;
 - b) lubatud on teiseldatavad paigaldised;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- c) paigaldised peavad asuma käitursüsteemide ohualast väljaspool ja
 - d) laevajuhil peab olema võimalik tõhusalt sidet pidada paigaldise eest vastutava isikuga.
6. Kontrollorgan võib artiklis 10.04 sätestatud taotlusest loobuda reisilaevade puhul, mis on sertifitseeritud maksimaalselt 600 reisijale ja mille pikkus ei ületa 45 m, juhul kui reisilaev on varustatud löike 5 esimesele lausele vastava platvormiga, või võrdväärse paigaldisega, mis vastab löike 5 teisele lausele. Lisaks sellele peab reisilaeval olema:
- a) kruvirool, tsükloidne sõukruvi või veepaiskur peakäiturina või
 - b) peakäitursüsteem kahe käituri ja
 - c) peakäitursüsteem ja võõrtraster.
7. Erandina artikli 15.02 lõikest 9 on reisilaevadel pikkusega mitte üle 45 m, millel ei ole lubatud vedada rohkem reisijaid, kui on laeva pikkus meetrites, lubatud laeva reisijatealas käsitsi juhitud ja ilma kaugjuhtimiseta vaheseinauks, mis vastab artikli 15.02 lõikele 5, kui
- a) laeval on üksnes üks tekk;
 - b) selle uke juurde pääseb otse tekilt ning see pole tekist kaugemal kui 10 m;
 - c) ukseava alaserv on vähemalt 30 cm üle reisijateala põrandapinna ja
 - d) mõlemas uksega eraldatud sektsioonis on pilsiveetaseme häiresüsteem.
8. Reisilaevadel võib löike 7 kohaselt ning erandina artikli 15.06 lõike 6 punktist c üks pääsetee läbida kambüüsi, kui on olemas ka teine pääsetee.
9. Reisilaevadele, mille pikkus ei ületa 45 m, ei kohaldata järgmisi sätteid: artikli 15.01 lõike 2 punkti e, kui vedelgaasiseadmed on varustatud kohaste häiresüsteemidega, mis reageerivad tervisele ohtlikule CO kontsentratsioonile ja gaasi ja õhu potentsiaalselt ohtlikele segudele.
10. Järgmisi sätteid ei kohaldata reisilaevadele pikkusega kuni 25 m:
- a) artikli 15.04 lõike 1 viimast lauset;
 - b) artikli 15.06 lõike 6 punkti c kambüüsidele, kui on olemas teine pääsetee;
 - c) artiklit 15.07.
11. Kajutitega laevadel pikkusega mitte üle 45 m ei kohaldata artikli 15.12 lõiget 10 juhul kui igas kajutis on kergesti kättesaadav koide arvule vastav arv suitsupeakatteid.

15a. PEATÜKK**REISIPURJELAEVADELE KOHALDATAVAD ERINÕUDED****Artikkel 15a.01***II osa kohaldamine*

Reisijateveoks kasutatavatele purjelaevadele kohaldatakse lisaks II osa sätetele ka käesoleva peatüki nõudeid.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel 15a.02

Teatavatele reisijateveoks mõeldud purjelaevadele tehtavad erandid

1. Reisijateveoks mõeldud laevadele, mille L_{WL} ei ületa 45 m ja mille maksimaalne lubatud reisijate arv ei ületa L_{WL} täismeerites, ei kohaldata järgmisi sätteid:
 - a) artikli 3.03 lõiget 7 juhul, kui ankruid ei transpordita ankruklüüsi torudes;
 - b) artikli 10.02 lõike 2 punkti d pikkuse osas;
 - c) artikli 15.08 lõike 3 punkti a;
 - d) artikli 15.15 lõike 9 punkti a.
2. Lõike 1 erandina võib reisijate arvu suurendada kuni L_{WL} 1,5kordse pikkuseni täismeerites, kui purjed, taglastus ja tekivarustus seda võimaldavad.

Artikkel 15a.03

Püstuvusnõuded purjedega sõitvatele laevadele

1. Artikli 15.03 lõike 3 kohase kallutusmomendi arvutamisel tuleb laeva raskuskeskme kindlaksmääramisel arvestada seesitud purjedega.
2. Kui arvestatakse artikli 15.03 lõike 2 kohaselt kõiki koormustingimusi ning kasutatakse purjede standard-seadet, et tohi tuulesurvest tekitatud kallutusmoment ületada kreeninurka 20° . Samal ajal:
 - a) arvutamisel tuleb kasutada tuule püsisurvet $0,07 \text{ kN/m}^2$,
 - b) süvise ohutusvaru jääk peab olema vähemalt 100 mm ja
 - c) jääkvabaparras ei tohi olla negatiivne.
3. Staatilise püstuvuse püstuvusõlg peab
 - a) saavutama oma maksimaalse väärtuse, kui kreeninurk on 25° või rohkem,
 - b) olema vähemalt 200 millimeetrit, kui kreeninurk on 30° või rohkem,
 - c) olema positiivne kreeninurga juures kuni 60° .
4. Püstuvusõla all olev ala ei tohi olla väiksem kui
 - a) $0,055 \text{ mrad}$ kuni 30° ;
 - b) $0,09 \text{ mrad}$ kuni 40° või nurga juures, mille puhul kaitsmata ava ulatub veepinnani ning mis on väiksem kui 40° .Vahemikus
 - c) 30° ja 40° vahel või
 - d) 30° ja nurga vahel, mille puhul kaitsmata ava ulatub veepinnani ning mis on väiksem kui 40°ei tohi see ala olla väiksem kui $0,03 \text{ mrad}$.

Artikkel 15a.04

Laevaehitus ja laevamehaanika alased nõuded

1. Artikli 6.01 lõike 3 ja artikli 9.01 lõike 3 erandina peab varustus olema konstrueeritud püsivatele kreeninurkadele kuni 20° .

Kolmapäev, 5. juuli 2006

2. Artikli 15.15 lõike 7 punkti c erandina võib ukseava alumise serva kõrgust vähendada kuni 200 millimeetrini üle reisijateala põrandapinna. Pärast avamist peab uks sulguma ja lukustuma automaatselt.
3. Artikli 15.06 lõike 10 punkti erandina võib kontrollorgan erijuhtudel lubada teisaldatavate kaitseelinge kasutamist piirkondades, kus see on vajalik purjede seadmiseks.
4. Artikli 15.06 lõike 5 punkti a ja artikli 15.06 lõike 9 punkti b erandina võib kontrollorgan kuni 25 m pikkustel reisijate veoks mõeldud purjelaevadel lubada vähem kui 800 mm puhaslaiusega ühenduskoridore ja kajutitreppe. Siiski ei tohi nende puhaslaius olla vähem kui 600 mm.
5. Artikli 15.07 tähenduses on purjed peakäitursüsteemiks.
6. Kui purjede abil edasiliikuv asend on võimalik kasutada sõukruvi tühikäiku, peavad käitursüsteemi ohustatud osad olema kaitstud võimalike vigastuste eest.

Artikkel 15a.05*Taglasest üldiselt*

1. Taglase osad peavad olema korraldatud nii, et oleks välditud lubamatu hõõrdumine.
2. Kui taglase eritüüpide jaoks on kasutatud muud materjali kui puit, peab see konstruktsioon tagama võrdväärse ohutustaseme käesolevas peatükis sätestatud mõõtmete ja tugevusväärtuste puhul. Tugevuse tõendamiseks
 - a) tuleb teha tugevusarvutus või
 - b) saada kinnitus piisava tugevuse kohta volitatud klassifikatsiooniühingult või
 - c) dimensioneerimine peab toimuma tunnustatud reguleerivas raamistikus sätestatud menetluste kohaselt, näiteks Middendorf, Kusk-Jensen).

Kontrollorganile tuleb esitada tõendavad dokumendid.

Artikkel 15a.06*Mastidest ja peeledest üldiselt*

1. Kõik peeled peavad olema tehtud kõrgekvaliteetsest materjalist.
2. Mastipuit peab olema:
 - a) ilma tihedalt paiknevate oksakohtadeta;
 - b) ilma maltspuiduta mastimõõdu ulatuses;
 - c) võimalikult sirge tekstuuriga;
 - d) sisaldama nii vähe kui võimalik väändunud kasvukohti.
3. Kui valitud palk on pigimänd kvaliteeditasemega „puhas ja parem”, võib artiklites 15a.07 kuni 15a.12 esitatud tabelite mõõtusid vähendada 5 %.
4. Kui mastide, marsstengide, raanukkide, poomide ja pukspriitide valmistamiseks kasutatakse mitteümara ristlõikega prusse, peavad need olema siiski võrdväärse tugevusega.
5. Mastialused, mastipukid ja kinnitused tekil, põrandaplaatidel ning võörtäavis või ahtris peavad olema tehtud nii, et need peaksid vastu neile rakenduvatele jõududele või kannaksid need jõud üle teistele konstruktsiooniosadele.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

6. Olenevalt laeva püstuvusest ja sellele rakenduvatest välisjõududest ning ka kasutada oleva purjepinna jaotumisest võib kontrollorgan käesolevas peatükis sätestatud mõõtude alusel lubada peelede ja kui see on asjakohane, siis taglase ristlõikemõõtmete vähendamist. Tõendamine peab toimuma artikli 15a.05 lõike 2 kohaselt.
7. Kui laeva võnkumise/külgõõtsumise periood sekundites on väiksem kolmest neljandikust tema laiusest meetrites, tuleb järgmistes artiklites sätestatud mõõtmeid suurendada. Tõendamine peab toimuma artikli 15a.05 lõike 2 kohaselt.
8. Artiklites 15a.07 kuni 15a.12 ja 15a.14 esitatud tabelite võimalikud vaheväärtused tuleb interpoleerida.

Artikkel 15a.07

Erisätted mastide kohta

1. Puitmastid peavad vastama järgmistele miinimumnõuetele:

Pikkus (*) (m)	Läbimõõt tekil (cm)	Läbimõõt saalingu kohal (cm)	Läbimõõt eeslõigis (cm)
10	20	17	15
11	22	17	15
12	24	19	17
13	26	21	18
14	28	23	19
15	30	25	21
16	32	26	22
17	34	28	23
18	36	29	24
19	39	31	25
20	41	33	26
21	43	34	28
22	44	35	29
23	46	37	30
24	49	39	32
25	51	41	33

(*) vahekaugus saalingust tekini

Kui mastil on kaks raad, tuleb läbimõõtusid suurendada vähemalt 10 %.

Kui mastil on rohkem kui kaks raad, tuleb läbimõõtusid suurendada vähemalt 15 %.

Kui mastid on kinnitatud läbi teki, peab mastikanna läbimõõt olema vähemalt 75 % masti läbimõõdust tekitasandil.

2. Mastikinnitused, mastivõrud, saalingud ja eeslõigid peavad olema piisava tugevusega dimensioneeritud ning kinnitatud.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel 15a.08
Erisätet marsstengide kohta

1. Puidust tengid peavad vastama järgmistele miinimumnõuetele:

Pikkus (*) (m)	Jala läbimõõt (cm)	Läbimõõt keskpikkusel (cm)	Läbimõõt kinnituse juures (**) (cm)
4	8	7	6
5	10	9	7
6	13	11	8
7	14	13	10
8	16	15	11
9	18	16	13
10	20	18	15
11	23	20	16
12	25	22	17
13	26	24	18
14	28	25	20
15	31	27	21
(*) Tengi kogupikkus ilma mastitopita (**) Tengi läbimõõt topikinnituse juures.			

Kui tengi külge on kinnitatud nelinurksed purjed, tuleb tabelis esitatud mõõtmeid suurendada 10 %.

2. Tengi ja masti ülekate peab olema võrdne vähemalt 10kordse tengi jala läbimõõduga.

Artikkel 15a.09
Erisätet pukspriitide kohta

1. Puidust pukspriidid peavad vastama järgmistele miinimumnõuetele:

Pikkus (*) (m)	Läbimõõt vöörtäavi kohal (cm)	Läbimõõt keskpikkusel (cm)
4	14,5	12,5
5	18	16
6	22	19
7	25	23
8	29	25
9	32	29
10	36	32
11	39	35
12	43	39
(*) Pukspriidi kogupikkus		

2. Pukspriidi laeva sees oleva osa pikkus peab olema võrdne vähemalt pukspriidi neljakordse läbimõõduga vöörtäavi kohal.

3. Pukspriidi esiosa läbimõõt peab olema vähemalt 60 % pukspriidi läbimõõdust vöörtäavi kohal.

Pikkus (*) (m)	4	5	6	7	8	9	10
Läbimõõt (cm)	10	12	14	16	17	18	20
(*) Kahvli kogupikkus							

[illegible]

Kolmapäev, 5. juuli 2006

2. Paktaagid, tengid, pudinkliivritaagid, kliiverpoomid ja pükspriidi vandid peavad vastama järgmistele miinimumnõuetele:

Masti pikkus (*) (m)	< 13	13-18	> 18
Paktaagi tõmbetugevus (kN)	89	119	159
Tengi tõmbetugevus (kN)	89	119	159
Tengi pikkus (m)	< 6	6-8	> 8
Pudinkliivritaagi tõmbetugevus (kN)	58	89	119
Kliiverpoomi pikkus (m)	< 5	5-7	> 7
Pükspriidi vantide tõmbetugevus (kN)	58	89	119
(*) vahekaugus topist või saalingust tekini			

3. Eelistada tuleks trossitüüpi 6×7 FE tugevusklassiga $1\,550\text{ N/mm}^2$. Alternatiivina võib kasutada sama tugevusklassiga trossitüüpe 6×36 SE või 6×19 FE. Trossitüübi 6×19 suurema elastsuse tõttu tuleb tabelis esitatud tõmbetugevusi suurendada 10 %. Muude trossitüüpide kasutamine on lubatud, kui neil on võrdväärsed omadused.
4. Jäiga seisevtaglase kasutamisel tuleb tabelis esitatud tõmbetugevusi suurendada 30 %.
5. Taglase juures võib kasutada üksnes heakskiidetud harke, ringaasasid ja polte.
6. Polte, harke, ringaasasid ja kruvitalrepeid peab saama nõuetekohaselt fikseerida.
7. Veetaagi tõmbetugevus peab olema vähemalt 1,2kordne vastava kliivritaagi või pudinkliivritaagi tõmbetugevusega võrreldes.
8. Kui laeva mahtveeväljasurve on vähem kui 30 m^3 , võib kontrollorgan lubada tabelis toodud tõmbetugevuste vähendamist järgmiselt:

Veeväljasurve jagatuna mastide arvuga (m^3)	Vähendamine (%)
> 20 kuni 30	20
> 10 kuni 20	35
< 10	60

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel 15a.15

Erisätted jooksevtaglaste kohta

1. Jooksevtaglaste jaoks tuleb kasutada kunstkiudtrosse või terastrosse. Jooksevtaglaste minimaalne tõmbetugevus ja läbimõõt peab sõltuvalt purjepinnast vastama järgmistele miinimumnõuetele:

Jooksevtaglase liik	Trossi materjal	Purjepind (m²)	Minimaalne tõmbetugevus (kN)	Trossi läbimõõt (mm)
Taakpurje vall	Terastraat	kuni 35	20	6
		> 35	38	8
	Kunstkiud (polüpropeen-PP)	Trossi läbimõõt vähemalt 14 mm ja üks plokisiiv iga 25 m² või selle osa kohta		
Kahvelpurje vall Topipurje vall	Terastraat	kuni 50	20	6
		> 50 kuni 80	30	8
		> 80 kuni 120	60	10
		> 120 kuni 160	80	12
	Kunstkiud (PP)	Trossi läbimõõt vähemalt 18 mm ja üks plokisiiv iga 30 m² või selle osa kohta		
Taakpurje soodid	Kunstkiud (PP)	kuni 40	14	
		> 40	18	
	Kui purjepinda on üle 30 m², peavad soodid töötama talidena või peab neid saama kasutada vintsiga.			
Kahvel- ja topipurje soodid	terastraat	< 100	60	10
		100 kuni 150	85	12
		> 150	116	14
		Topipurje terassootidel peavad alumised otsad olema elastsest materjalist		
	Kunstkiud (PP)	Trossi läbimõõt vähemalt 18 mm ja vähemalt kolm plokisiivi. Kui purjepinda on rohkem kui 60 m², siis üks plokisiiv iga 20 m² kohta		

2. Jooksevtaglasel, mis on osa seisvtaglastest, peab olema vastavale taagile või vantidele vastav tõmbetugevus.
3. Kui on kasutatud teisi materjale kui lõikes 1 osutatud, peavad need vastama lõike 1 tabelis esitatud tõmbetugevustele.

Ei tohi kasutada polüeteenist trosse.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel 15a.16

Kinnitused ja taglase osad

1. Kui kasutatakse kunstkiust või terasest trosse, peavad plokisiivid (möödetuna trossi tsentrist trossi tsentriini) vastama järgmistele miinimumnõuetele:

Terastross (mm)	6	7	8	9	10	11	12
Kunstkiud (PP)	16	18	20	22	24	26	28
Plokisiiv (mm)	100	110	120	130	145	155	165

2. Erandina lõikest 1 võib trossisiivi läbimõõt olla võrdne terastrossi kuuekordse läbimõõduga, kui terastross ei jookse pidevalt üle siivi.
3. Kinnituste (näiteks hargid, aaspolid, kruvitalrepid, silmplaadid, poldid, võrud ja seeklid) tõmbejõud peab olema võrdne nende külge kinnitatud seisev- või jooksevtaglasega.
4. Taakide ning pütingvante kinnitused peavad olema konstrueeritud nii, et nad peaksid vastu neile rakenduvatele jõududele.
5. Taagi või vandi iga aasa külge võib kinnitada vaid ühe seekli.
6. Purjevallide ja topenantide plokid peavad olema tugevasti kinnitatud masti külge ning selleks kasutatavad pöörlevad kinnitushargid peavad olema heas töökorras.
7. Aaspoltide, klampide, naaglite ja naagelpinkide kinnitused peavad olema konstrueeritud nii, et need peaksid vastu neile rakenduvatele jõududele.

Artikkel 15a.17

Purjed

1. Peab olema tagatud purjede lihtne, kiire ja ohutu koristamine.
2. Purjepind peab olema sobiv laevatüübile ja veeväljasurvele.

Artikkel 15a.18

Seadmed

1. Laevadel, millel on kliiverpoom või pükspriit, peab olema kliivrivõrk ning piisav arv sobivaid hoide- ja pingutusseadmeid.
2. Lõike 1 kohase varustuse võib ära jätta, kui kliiverpoom või pükspriit on varustatud käeasaga ja jalatrossiga, mis on piisavalt dimensioneeritud pardal kasutatavate ohutusrakmete kinnitamiseks.
3. Taglastusega töötamiseks peab olema pootsmanitool.

Artikkel 15a.19

Katsetamine

1. Kontrollorgan peab kontrollima taglastust iga 2,5 aasta jooksul. Katsed peavad hõlmama vähemalt järgmist:
 - a) purjed, kaasa arvatud külje- ja achterliigid, soodinurgad ja rehvlüüversid;
 - b) mastide ja teiste peeleda seisukord;
 - c) seisev- ja jooksevtaglase seisukord koos trossiühendustega;
 - d) purjede kiireks ja ohutuks koristamiseks kasutatavad seadmed;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- e) purjevallide ja topenantide plokkide turvaline kinnitamine;
 - f) mastipukkide kinnitamine ja seisev- ning jooksevtaglase muud laeva küljes olevad kinnituspunktid;
 - g) purjede seadmiseks kasutatavad vintsid;
 - h) muud purjetamise jaoks vajalikud seadmed, nagu näiteks sverdid ning nende kasutamiseks vajalik varustus;
 - i) peeled, jooksev- ja seisevtaglase ning purjede hõõrdumise takistamiseks võetavad meetmed;
 - j) artikli 15a.18 kohane varustus.
2. Masti tekki läbivat ja teki alust osa tuleb kontrollida kontrollorgani poolt määratud ajavahemike järel, kuid mitte harvemini kui kõikide artiklis 2.09 osutatud regulaarkontrollide käigus. Selleks tuleb mast välja võtta.
3. Pardal peab olema tunnistus viimase kontrolli kohta, mille on väljastanud, kuupäevastanud ja allkirjastanud kontrollorgan.

16. PEATÜKK**PUKSIIRIS VEETAVA, TÕUGATAVA VÕI PARRAS-PARDAGA HAALATAVA
KOOSSEISU OSAKS OLEVATELE VEESÕIDUKITELE KOHALDATAVAD
ERINÕUDED****Artikkel 16.01***Tõukurpuksiiriks sobivad veesõidukid*

1. Tõukurpuksiiridena kasutatavatel veesõidukitel peavad olema sobivad tõukeseadmed. Need peavad olema konstrueeritud ja varustatud nii, et:
- a) laevaperel oleks võimalik lihtsalt ja ohutult üle minna ühendusseadme abil ühendatud tõugatavale veesõidukile;
 - b) neil oleks võimalik võtta kindel asend ühendatud veesõidukite suhtes;
 - c) takistada veesõidukite omavahelist liikumist.
2. Kui veesõidukid on omavahel ühendatud trosside abil, peab tõukurpuksiir olema varustatud vähemalt kahe erivintsiga või samaväärsete ühendusseadmega trosside pingutamiseks.
3. Ühendusseadmed peavad võimaldama moodustada tõugatava veesõidukiga jäika koostu.

Kui koosseis koosneb tõukurpuksiirist ja ühest tõugatavast veesõidukist, peab ühendusseade võimaldama juhivat liigendühendust. Vajalikud ajamid peavad lihtsalt vastu võtma ülekantava jõu ning neid peab saama kergesti ja ohutult kontrollida. Artikleid 6.02 kuni 6.04 tuleb sellistele ajamitele kohaldada *mutatis mutandis*.

4. Artikli 3.03 lõike 1 punktis a osutatud pörkevaheseina võib tõukurlaevadel ära jätta.

Artikkel 16.02*Tõugatavaks sobivad veesõidukid*

1. Järgnevat ei kohaldata ilma roolisüsteemita, eluruumideta, masina- või katlaruumita lihtritele.
- a) peatükke 5-7 ja 12,
 - b) artikli 8.08 lõikeid 28, artiklit 10.02 ja artikli 10.05 lõiget 1.

Kui roolisüsteemid, eluruumid, masina- või katlaruumid on olemas, kohaldatakse neile käesoleva lisa asjakohaseid nõudeid.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

2. Lisaks peavad praamkonteinerid, mille pikkus L ei ületa 40 m, vastama järgmistele nõuetele:
 - a) artiklis 3.03 osutatud pörkevaheseinu ei nõuta, kui praamkonteineri esikülg on suuteline vähemalt 2.5 tundi taluma koormust, mis on ette nähtud samasuguse süvisega ning volitatud klassifikatsiooniühingu nõuete kohaselt ehitatud siseveelaevade pörkevaheseintele.
 - b) erandina artikli 8.08 lõike 1 nõuetest ei pea raskesti ligipääsetavad topeltpõhjaga sektsioonid olema äravooluga, kui nende maht ei ületa 5 % praamkonteineri veeväljasurvest lastitud laeva suurima lubatud süvise juures.
3. Ohutuks ühendamiseks teise veesõidukiga peab tõugatav veesõiduk olema varustatud ühendusseadmetega.

Artikkel 16.03

Parras-pardaga haalatava koosseisu liigutamiseks sobivad veesõidukid

Parras-pardaga haalatavat koosseisu liigutavad veesõidukid peavad olema varustatud pollaritega või võrdväärsete seadistega, mis oma arvu ja korralduse tõttu võimaldavad koosseisu ohutult ühendada.

Artikkel 16.04

Koosseisus pukseeritavateks sobivad veesõidukid

Parras-pardaga koostatud koosseisus pukseeritavad veesõidukid peavad olema varustatud ühendusseadmetega, pollaritega või võrdväärsete seadistega, mis oma arvu ja korralduse tõttu võimaldavad koosseisu ohutult viisil ühendada.

Artikkel 16.05

Pukseerimiseks sobivad veesõidukid

1. Pukseerimiseks sobivad veesõidukid peavad vastama järgmistele nõuetele:
 - a) pukseerimisseadmed peavad olema paigutatud nii, et nende kasutamine ei vähenda laeva, laevapere või kauba ohutust;
 - b) vedur- ja tõukurlaevad peavad olema varustatud pukseerimiskonksuga, mida peab saama roolikambrist ohutult vabastada; seda nõuet ei kohaldata, kui ümberminekut takistab konstruktsioon või muu varustus;
 - c) pukseerimisseadmeteks peavad olema vintsid või pukseerimiskonks. Pukseerimisseadmed peavad asuma eespool sõukruvi tasapinda. Neid nõudeid ei kohaldata kruvirooliga või tsükloidsete sõukruvidega juhitud veesõidukitele;
 - d) erandina punktis c sätestatud nõudmistest piisab veesõidukitel, mis liikmesriikide navigatsiooniasutuste kohaldatavate määruste kohaselt annavad liikurlaevadele üksnes pukseerimisabi, sellisest pukseerimisseadmest nagu pollarid või mõnest muust samaväärsest seadmest. Punkti b kohaldatakse *mutatis mutandis*;
 - e) kui pukseerimistrossid võivad laeva ahtri külge kinni jääda, peavad laeval olema trossipüüduritega kõrvalekallutusvõrud.
2. Veesõidukeid, mille pikkus L ületab 86 m, ei ole lubatud pukseerida allavoolu.

Artikkel 16.06

Koosseisude navigeerimiskatsed

1. Tõukurpuksiiridele või liikurlaevadele jäigalt ühendatud koosseisu tõukamise loa andmiseks ning selle loa ühenduse tunnistusele märkimiseks peab pädev asutus otsustama, millised tõugatavad koosseisud katsetamiseks esitatakse ja ta peab läbi viima navigeerimiskatsed loa saamiseks esitatud koosseisu selle koostuga (nende koostudega), mis on tema arvates kõige ebasoodsam (ebasoodsamad). Nimetatud koosseis peab vastama artiklites 5.02-5.10 esitatud nõuetele.

Kontrollorgan peab kontrollima, kas 5. peatükis nõutud manöövrите käigus säilib kõikide koosseisu kuuluvate veesõidukite vaheline jäik ühendus.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

2. Kui lõikes 1 osutatud katsete ajal on laevadel, mida kas tõugatakse või parras-pardaga haalatakse, sellised eriseadmed, nagu näiteks roolisüsteem, käiturüksused või manööverdusseadmed, või artiklitega 5.02-5.10 vastavuse saavutamiseks vajalikud liigenditega ühendusseadmed, tuleb koosseisu liigutava veesõiduki ühenduse tunnistusele märkida järgmised andmed: nimetatud eriseadmetega varustatud veesõidukite ühendusviis, asend, nimi ja ametlik number.

Artikkel 16.07*Kanded ühenduse tunnistusele*

1. Kui veesõiduk on ette nähtud koosseisu pukseerimiseks või koosseisus pukseeritavaks, tuleb tema vastavus artiklites 16.01-16.06 sätestatud asjakohastele nõuetele kanda ühenduse tunnistusele.
2. Koosseisu pukseeriva veesõiduki ühenduse tunnistusele tuleb märkida:
 - a) lubatud koosseisud ja koostamisviisid,
 - b) ühendamise liigid,
 - c) ette nähtud suurimad ühendusjõud ja
 - d) kui see on asjakohane, siis ühendustrosside minimaalne tõmbetugevus pikisuunalises ühenduses ning trossipooli arv.

17. PEATÜKK**UJUVMEHCHANISMIDELE KOHALDATAVAD ERINÕUDED****Artikkel 17.01***Üldnõuded*

Ujuvmehhanismide ehitamisele ja varustusele kohaldatakse peatükke 3, 7-14 ja 16. Käituritega varustatud ujuvmehhanismid peavad vastama ka peatükkide 5 ja 6 nõuetele. Käitürüksusi, mis võimaldavad vaid lühikesi haalamistoiminguid, ei loeta veesõiduki käiturseadmeteks.

Artikkel 17.02*Erandid*

1. Kontrollorgan võib lubada erandeid järgmistest nõuetest:
 - a) artikli 3.03 lõikeid 1-2 tuleb kohaldada *mutatis mutandis*;
 - b) artiklit 7.02 tuleb kohaldada *mutatis mutandis*;
 - c) artikli 12.02 lõike 5 teises lauses sätestatud maksimaalseid helirõhutasemeid võib ületada ujuvmehhanismide jõuülekandeseadmete töötamise ajal, kui öösel keegi töötajatest laevas ei maga;
 - d) erandeid võib teha muudest konstruktsiooni, jõuülekandeseadmeid või varustust puudutavatest nõuetest, kui igal nimetatud juhul on tagatud võrdväärne ohutus.
2. Kontrollorgan võib mitte nõuda järgmiste nõuete kohaldamist:
 - a) artikli 10.01 lõiget 1 ei kohaldata, kui ujuvmehhanismi käitamise ajal on võimalik seda ohutult ankurdata tööankru või vaiade abil. Siiski peab oma käituriga ujuvmehhanismidel olema vähemalt üks artikli 10.01 lõike 1 nõuetele vastav ankur, mille empiiriline tegur k võrdub 45-ga ning T jaoks on võetud väikseim kõrgus;
 - b) artikli 12.02 lõike 1 lause teine osa: kui eluruume on elektri abil võimalik piisavalt valgustada.
3. Lisaks kohaldatakse ka järgmist:
 - a) artikli 8.08 lõike 2 teises lauses peab pilsipump olema mootoriga käitav;
 - b) artikli 8.10 lõikes 3 võib müra ületada 65 dB(A) 25 m külkkaugusel mis tahes ujuvmehhanismi küljest, kui jõuülekandeseade töötab;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- c) artikli 10.03 lõikes 1 on nõutav vähemalt üks teisaldatav lisakustuti, kui tekile on paigaldatud töötav jõuülekaneseade, mis ei ole püsivalt laeva külge kinnitatud;
- d) artikli 14.02 lõige 2 hõlmab lisaks majapidamises kasutatavatele vedelgaasiseadmetele ka muid vedelgaasiseadmed. Need seadmed ning nende tarvikud peavad vastama ühe liikmesriigi nõuetele.

Artikkel 17.03

Täiendavad nõuded

1. Ujuvmehhanismid, mis nende käitamise ajal on mehitatud, peavad olema varustatud üldhäireseadmega. Häiresignaal peab olema selgesti eristatav teistest signaalidest ning eluruumides ja töökohtades peab selle helirõhk olema vähemalt 5 dB(A) võrra kõrgem suurimast kohalikust helirõhutasemest. Häiret peab saama anda roolikambrist ja põhitöökohtadelt.
2. Töötavad seadmed peavad olema piisava tugevusega, et pidada vastu neile rakenduvatele koormustele ning need peavad vastama Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. juuni 1998. aasta direktiivile 98/37/EÜ masinaid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta ⁽¹⁾.
3. Püstuvus (vastupidavus tasakaalust väljaviimisele) ja tööseadmete ning kui see on asjakohane, siis ka nende tarvikute tugevus peab olema selline, et need suudaksid vastu pidada jõududele, mis tulenevad ujuvmehhanismi eeldatavast kreenist, diferendist ja liikumisest.
4. Kui lasti tõstetakse tõsteseadmete abil, peab tekipaneelidel ja juhtimispunktides olema nähtaval kohal teave püstuvuse ja tugevuse abil tuletatud suurima lubatud koormuse kohta. Kui täiendavate ujukite ühendamise on võimalik tõstevõimet suurendada, peavad olema selgelt märgitud lubatud väärtused niihästi lisaujukite kasutamise korral kui ka ilma nendeta.

Artikkel 17.04

Süvise ohutusvaru jääk

1. Erandina käesoleva lisa artiklist 1.01 tähendab süvise ohutusvaru jääk käesolevas peatükis lühimat vertikaalset vahemaad veepinna ning ujuvmehhanismi kõige alumise osa vahel, millest alates ujuvmehhanism ei ole enam artikli 17.07 lõikes 4 osutatud momentidest tulenevat kreeni ja diferenti arvestades veetihe.
2. Süvise ohutusvaru jääk on iga pritsme- ja ilmastikukindla ava puhul artikli 17.07 lõike 1 kohaselt piisav, kui see on vähemalt 300 mm.
3. Aval, mis ei ole pritsme- ja ilmastikukindel, peab süvise ohutusvaru jääk olema vähemalt 400 mm.

Artikkel 17.05

Jääkvabaparras

1. Erandina käesoleva lisa artiklist 1.01 tähendab jääkvabaparras käesolevas peatükis lühimat vertikaalset vahemaad veepinna ning teki pealispinna serva vahel, arvestades artikli 17.07 lõikes 4 osutatud momentidest tulenevat kreeni ja diferenti.
2. Jääkvabaparras on artikli 17.07 lõike 1 kohaselt piisav, kui see on vähemalt 300 mm.
3. Jääkvabaparrast võib vähendada, kui kõikide artikli 17.08 nõuete täitmine on tõendatud.
4. Kui ujuki kuju erineb märgatavalt pontooni omast, nagu näiteks silindrikujuliste ujukite puhul, või kui ujuki ristlõikel on rohkem kui neli külge, võib kontrollorgan nõuda või lubada lõikest 2 erinevat vabaparrast. Seda kohaldatakse ka mitmest ujukist koosnevatele ujuvmehhanismidele.

(¹) EÜT L 207, 23.7.1998, lk 1. Direktiivi on muudetud direktiiviga 98/79/EÜ (EÜT L 331, 7.12.1998, lk 1).

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel 17.06

Kallutuskatse

1. Artiklitele 17.07 ja 17.08 vastav püstuvuse tunnustamine peab põhinema nõuetekohaselt läbiviidud kallutuskatsel.
2. Kui kallutuskatse ajal pole võimalik piisavaid kreeninurki saavutada või kui kallutuskatse tekitab põhjendamatu tehnilisi raskusi, võib selle asendada laeva raskuskeskme ja kaalu arvutustega. Kaalu arvutusi kontrollitakse süvise mõõtmise abil, kusjuures erinevus ei tohi olla rohkem kui $\pm 5\%$.

Artikkel 17.07

Püstuvuse tunnustamine

1. Jääkvabaparda ja süvise ohutusvaru jäägi piisavuse tunnustamisel tuleb arvestada töötavale jõuülekandeseadmele laeva teel olles rakenduvaid koormusi. Selleks ei tohi diferendi ja kreeni summa ületada 10° ja ujuki põhi ei tohi veest välja kerkida.
2. Püstuvuse tunnustamine hõlmab järgmisi andmeid ja dokumente:
 - a) ujukite ja töötavate jõuülekandeseadmete mastaapjoonis ning püstuvuse tunnustamiseks vajalikud üksikasjalikud andmed, nagu näiteks tankide sisu, avad laeva sisemusse pääsemiseks;
 - b) hüdrostaatilised andmed ja graafikud;
 - c) püstuvusõla staatilise püstuvuse graafikud lõikes 5 allpool või artiklis 17.08 nõutud ulatuses;
 - d) töötingimuste kirjeldus koos vastavate andmetega kaalu ja raskuskeskme kohta, sealhulgas ka lastimata seisundis ning seadmete seisund transpordi ajal;
 - e) kreeni-, diferendi- ja püstuvusmomentide arvutamine koos diferendi- ja kreeninurkade ning vastava jääkvabaparda ja süvise ohutusvaru jäägi esitamisega;
 - f) arvutustulemuste kokkuvõte koos töö- ja maksimaalkoormuste piirväärtuste esitamisega.
3. Püstuvuse tunnustamine peab põhinema vähemalt järgmistel koormuseeldustel:
 - a) põhjasüvendajate poolt süvenduse käigus käsitletavate materjalide erikaalud
 - liiv ja kruus: $1,5 \text{ t/m}^3$,
 - väga märg liiv: $2,0 \text{ t/m}^3$,
 - pinnas, keskmiselt: $1,8 \text{ t/m}^3$,
 - vee ja liiva segu torujuhtmeis: $1,3 \text{ t/m}^3$;
 - b) greifersüvendajate puhul tuleb punktis a esitatud väärtusi suurendada 15% ;
 - c) hüdrauliliste põhjasüvendajate puhul tuleb hinnata ka nende maksimaalset tõstejõudu.
- 4.1 Püstuvuse tunnustamine peab hõlmama järgmisi momenditekitajaid:
 - a) last;
 - b) konstruktsiooni asümmeetria;
 - c) tuulesurve;
 - d) iseliikuvate ujumehhanismide kursi muutmine sõidu ajal;
 - e) ristvool, kui see on vajalik;
 - f) ballast ja pardavarud;
 - g) tekilast ja vajadusel veos;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- h) vedelike vabapinnad;
- i) inertsjõud;
- j) muud mehaanilised seadmed.

Koos mõjuda võivad momendid tuleb kokku liita.

4.2 Tuulesurvemoment arvutatakse välja järgmise valemi abil:

$$M_w = c \cdot p_w \cdot A \left(l_w + \frac{T}{2} \right) [\text{kNm}]$$

kus:

c = kujust olenev resistentsustegur;

Karkassidel $c = 1,2$ ja massiivsest materjalist sektsioonide piimidel $c = 1,6$. Mõlema väärtuse puhul arvestatakse tuulepuhanguid.

Kogu kontuurjoonega ümbritsetud karkassipindala tuleb pidada tuulele avatud välispinnaks;

p_w = tuule erisurve; see tuleb võtta muutumatult $0,25 \text{ kN/m}^2$;

A = purjesuspind suurima süvise veejoone tasandi korral ruutmeetrites;

l_w = purjesuspinna A raskuskeskme kaugus suurima süvise veetasandist meetrites.

4.3 Liikumise ajal kursimuutusest tekkinud momentide määramiseks iseliikuvatel ujumehhanismidel lõike 4.1 punkti d kohaselt kasutatakse artikli 15.03 lõikes 6 esitatud valemit.

4.4 Lõikes 4.1 punktile e vastavat ristvoolust tulenevat momenti arvestatakse vaid ujumehhanismide puhul, mis on töötamise ajaks ankurdatud või kinnitatud silda risti voolusuunaga.

4.5 Lõike 4.1 punkti f kohasest vedelballastist ja vedelpardavarudest tulenevate momentide arvutamisel tuleb kindlaks määrata tankide kõige viimane täitemaht, mis püstuvuse seisukohalt on veel positiivne ning vastavat momenti tulebki arvutustes kasutada.

4.6 Lõike 4.1 punktile i vastavat inertsjõududest tingitud momenti tuleb nõuetekohaselt arvestada, kui on tõenäoline, et koormuse ja töötava jõuülekandeseadme liikumine võivad mõjutada püstuvust.

5. Vertikaalsete külgsientega ujukite püstuvusmoment arvutatakse välja järgmise valemi abil:

$$M_a = 10 \cdot D \cdot \overline{MG} \cdot \sin \varphi [\text{kNm}]$$

kus:

$\overline{MG}$ = metatsentriline kõrgus meetrites;

φ = kreeninurk kraadides.

Seda valemit kohaldatakse kreeninurkadele kuni 10° või kreeninurkadele seni kuni need vastavad teki-serva sukeldumisele või põhjaserva veepinnale ulatumisele, otsustav on kõige väiksem nurk. Valemit võib kohaldada kaldus külgsientele kuni kreeninurgani 5° ; samuti tuleb kohaldada lõigetes 3 ja 4 sätestatud piirtingimusi.

Kui ujuki(ujukite) erikuju sellist lihtsustamist ei võimalda, on nõutavad lõike 2 punkti c kohased püstuvusõla graafikud.

Artikkel 17.08

Püstuvuse tunnustamine vähendatud jääkvabaparda puhul

Kui kasutatakse artikli 17.05 lõike 3 kohast vähendatud jääkvabaparrast, tuleb kõikide töötingimuste puhul tõendada et:

- a) pärast vedelike vabapindadega korrigeerimist metatsentriline kõrgus ei ole vähem kui $0,15 \text{ m}$;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- b) kreeninurkade puhul 0-30° on püstuvusõlg vähemalt

$$h = 0,30-0,28 \varphi_n \text{ [m]}$$

φ_n on kreeninurk, millest alates püstuvusõla kõvera väärtused on negatiivsed (püstuvusvahemik); see ei tohi olla väiksem kui 20° või 0,35 rad ning seda ei arvestata valemis üle 30° või 0,52 rad puhul, kus φ_n ühikuks on radiaan (rad) ($1^\circ = 0,01745 \text{ rad}$);

- c) diferendi ja kreeninurkade summa ei ületa 10°;
d) säilib artikli 17.04 nõuetele vastav süvise ohutusvaru jääk;
e) säilib jääkvabaparras vähemalt 0,05 m;
f) kreeninurkade puhul 0-30° on jääkpüstuvusõlg vähemalt

$$h = 0,20-0,23 \varphi_n \text{ [m]}$$

kus φ_n on kreeninurk, millest alates püstuvusõla kõvera väärtused on negatiivsed, seda ei arvestata valemis rohkem kui 30° või 0,52 rad puhul.

Jääkpüstuvusõlg on püstuvusõla kõvera ja kallutusõla kõvera vaheline suurim erinevus kui kreen on 0° ja 30° vahel. Kui vesi ulatub laeva siseruumidesse avaneva avani väiksema kreeninurga puhul kui see, mis vastab kahe kõvera maksimaalsele erinevusele, tuleb arvesse võtta sellele kreeninurgale vastavat õlga.

Artikkel 17.09*Lastimärgid ja süviseskaalad*

Lastimärgid ja süviseskaalad peavad olema peale kantud artiklite 4.04 ja 4.06 kohaselt.

Artikkel 17.10*Ujuvmehhanismid, millele ei nõuta püstuvuse tunnustamist*

1. Artiklite 17.04-17.08 kohaldamist ei nõuta ujuvmehhanismidele:
 - a) millel töötavad seadmed ei mõjuta ujuvmehhanismi kreeni ega diferenti,
 - b) mille raskuskeskme igasugune nihe on põhjendatult välistatav.
2. Kuid
 - a) suurimal koormusel peab nende süvise ohutusvaru olema vähemalt 300 mm ja vabaparras vähemalt 150 mm;
 - b) avade puhul, mida ei saa pritsmekindlalt ja veetihedalt sulgeda, peab süvise ohutusvaru jääk olema vähemalt 500mm.

18. PEATÜKK**ERINÕUDED, MIDA KOHALDATAKSE TÖÖKOHAL KASUTAMISEKS
MÕELDUD VEESÕIDUKITELE****Artikkel 18.01***Käitamistingimused*

V lisa I või II osas osutatud ühenduse tunnistuses määratletud veesõidukid, mis on mõeldud töökohas kasutamiseks, tohivad väljaspool töökohta sõita üksnes tühimassiga; see piirang peab olema märgitud ühenduse tunnistusele.

Seetõttu peab üksnes töökohtades kasutamiseks mõeldud veesõidukitel olema pädeva asutuse väljastatud tunnistus, millel on näidatud tööde kestus ning nende töökohtade geograafilised piirid, kus veesõidukit on lubatud kasutada.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel 18.02

II osa kohaldamine

Kui käesolevas peatükis ei ole teisiti määratud, peab töökohtades kasutamiseks mõeldud veesõidukite konstruktsioon ja varustus vastama II osa peatükkidele 3-14.

Artikkel 18.03

Erandid

1. a) Artikli 3.03 lõiget 1 tuleb kohaldada *mutatis mutandis*;
b) peatükke 5 ja 6 tuleb kohaldada *mutatis mutandis*, kui laeval on oma käitur;
c) artikli 10.02 lõike 2 punkte a ja b tuleb kohaldada *mutatis mutandis*;
d) kontrollorgan võib teha erandeid muudest konstruktsiooni, korraldust ja varustust puudutavatest nõuetest, kui igal nimetatud juhul on tagatud võrdväärne ohutus.
2. Kontrollorgan võib mitte nõuda järgmiste nõuete kohaldamist:
 - a) artikli 8.06 lõiked 2-8, kui laevapere pardalolek ei ole nõutav;
 - b) artikli 10.01 lõiked 1 ja 3, kui töökohas kasutamiseks mõeldud veesõidukit on võimalik ohutult ankurdada tööankrute või vaiade abil. Siiski peab oma käituriga ujumehhanismidel olema vähemalt üks artikli 10.01 lõike 1 nõuetele vastav ankur, mille empiiriliseks teguriks k on võetud 45 ning T on väikseimaks kõrguseks;
 - c) artikli 10.02 lõike 1 punkt c, kui töökohal kasutamiseks mõeldud veesõidukil ei ole oma käiturit.

Artikkel 18.04

Süvise ohutusvaru ja vabaparras

1. Kui töökohas kasutamiseks mõeldud veesõidukit kasutatakse jäätmekogumis- või punkerpraamina, peab süvise ohutusvaru väljaspool trümmipiirkonda olema vähemalt 300 mm ja vabaparras peab olema vähemalt 150 mm. Kontrollorgan võib lubada väiksemat vabaparrast, kui arvutustega on tõendatud, et püstuvus on piisav lastile erikaaluga $1,5 \text{ t/m}^3$ ning et ükski teki serv ei ulatu veeni. Arvesse tuleb võtta vedellasti mõju.
2. Artiklite 4.01 ja 4.02 sätteid tuleb kohaldada *mutatis mutandis* nendele töökohtadel kasutamiseks mõeldud veesõidukitele, mis ei ole hõlmatud lõikega 1. Kontrollorgan võib ette näha eespool sätestatust erinevad süvise ohutusvaru ja vabaparda väärtused.

Artikkel 18.05

Jollid

Töökohtadel kasutamiseks mõeldud veesõidukitel ei pea olema jolli, kui:

- a) neil ei ole käiturit või
- b) joll on töökohal kusagil mujal kättesaadav.

See erand peab olema märgitud ühenduse tunnistusele.

19. PEATÜKK

AJALOOLISTELE LAEVADELE KOHALDATAVAD ERINÕUDED

(välja jäetud)

Kolmapäev, 5. juuli 2006

19a. PEATÜKK

KANALIPARGASTELE KOHALDATAVAD ERINÕUDED

(välja jäetud)

19b. PEATÜKK

4. TSOONI VEETEEDEL SÕITVATELE LAEVADELE KOHALDATAVAD
ERINÕUDED

Artikkel 19b.01

4. peatüki kohaldamine

1. Artikli 4.01 lõigete 1 ja 2 erandina võib 4. tsooni veeteedel sõitvate veesõidukite uste ja avade süvise ohutusvaru, välja arvatud trümmiluukide oma, vähendada järgmiselt:
 - a) pritsme- ja ilmastikukindlalt suletavate avade puhul kuni 150 mm;
 - b) avade puhul, mida ei saa pritsme- ja ilmastikukindlalt sulgeda, kuni 200 mm.
2. Artikli 4.02 erandina võib 4. tsooni veeteedel sõitvate veesõidukite minimaalne vabaparras olla 0 mm, kui lõikele 1 vastavast süvise ohutusvarust peetakse kinni.

20. PEATÜKK

MERELAEVADELE KOHALDATAVAD ERINÕUDED

(välja jäetud)

21. PEATÜKK

LÕBUSÕIDULAEVADELE KOHALDATAVAD ERINÕUDED

Artikkel 21.01

Üldnõuded

Lõbusõidulaevade konstruktsioonile ja varustusele kohaldatakse üksnes artikleid 21.02 ja 21.03.

Artikkel 21.02

II osa kohaldamine

1. Lõbusõidulaevad peavad vastama järgmistele nõuetele:

a) 3. peatüki

artikkel 3.01, artikli 3.02 lõike 1 punkt a ja lõige 2, artikli 3.03 lõike 1 punkt a ja lõige 6 ning artikli 3.04 lõige 1;

b) 5. peatükk;

c) 6. peatüki

artikli 6.01 lõige 1 ja artikkel 6.08;

d) 7. peatüki

artikli 7.01 lõiked 1 ja 2, artikkel 7.02, artikli 7.03 lõiked 1 ja 2, artikli 7.04 lõige 1, artikli 7.05 lõige 5, artikkel 7.13, kui roolikamber on konstrueeritud ainuisikuliseks juhtimiseks radari abil;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- e) 8. peatüki
- artikli 8.01 lõiked 1 ja 2, artikli 8.02 lõiked 1 ja 2, artikli 8.03 lõiked 1 ja 3, artikkel 8.04, artikli 8.05 lõiked 1-10 ja 13, artikli 8.08 lõiked 1, 2, 5, 7 ja 10, artikli 8.09 lõige 1 ja artikkel 8.10;
- f) 9. peatüki
- artikli 9.01 lõiget 1 tuleb kohaldada *mutatis mutandis*;
- g) 10. peatüki
- artikli 10.01 lõiked 2, 3 ja 5-14, artikli 10.02 lõike 1 punktid a-c ja lõike 2 punktid a ja e-h, artikli 10.03 lõike 1 punktid a, b ja d; siiski peab pardal olema vähemalt kaks tulekustutit; artikli 10.03 lõiked 2-6, artikkel 10.03a, artikkel 10.03b ja artikkel 10.05;
- h) 13. peatükk;
- i) 14. peatükk.
2. Lõbusõidulaevade puhul, millele kohaldatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. juuni 1994. aasta direktiivi 94/25/EÜ (lõbusõidulaevu käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta) ⁽¹⁾ hõlmavad esmane kontroll ja regulaarsed kontrollid üksnes:
- a) artiklit 6.08, kui on olemas pöördekiiruse näitur;
- b) artikli 7.01 lõiget 2, artiklit 7.02, artikli 7.03 lõiget 1 ja artiklit 7.13, kui roolikamber on konstrueeritud ainuisikuliseks juhtimiseks radari abil;
- c) artikli 8.01 lõiget 2, artikli 8.02 lõiget 1, artikli 8.03 lõiget 3, artikli 8.05 lõiget 5, artikli 8.08 lõiget 2, artiklit 8.10;
- d) artikli 10.01 lõikeid 2, 3, 6 ja 14; artikli 10.02 lõike 1 punkti b ning lõike 2 punkte a ja e-h; artikli 10.03 lõike 1 punkte b ja d ja lõikeid 2-6; artiklit 10.05;
- e) 13. peatükki;
- f) 14. peatüki
- aa) artiklit 14.12;
- bb) artiklit 14.13, tunnustuskatse pärast vedelgaasiseadme kasutuselevõttu tuleb läbi viia vastavalt direktiivis 94/25/EÜ sätestatud nõuetele, aruanne tunnustamise kohta tuleb esitada kontrollorgani;
- cc) artiklid 14.14 ja 14.15; vedelgaasiseadmed peavad vastama direktiivi 94/25/EÜ nõuetele;
- dd) 14. peatükki tervikuna, kui vedelgaasiseade paigaldatakse pärast seda, kui lõbusõidulaev on turule toodud.

Artikkel 21.03

(välja jäetud)

22. PEATÜKK

KONTEINERILAEVADE PÜSTUVUS

Artikkel 22.01

Üldnõuded

1. Käesoleva peatüki nõudeid kohaldatakse konteinerilaevadele, kui liikmesriikides kehtivate kohaldatavate navigatsiooniasutuste määruste kohaselt nõutakse püstuvuse kohta dokumente.

⁽¹⁾ EÜT L 164, 30.6.1994, lk 15. Direktiivi on viimati muudetud määrusega (EÜ) nr 1882/2003.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Püstuvusdokumendid peavad olema kontrollitud või kuskil mujal kontrollimiseks esitatud ning need peavad olema kontrollorgani poolt nõuetekohaselt tembeldatud.

2. Püstuvusdokumendid peavad andma laevajuhile piisavalt võrdlevat teavet laeva püstuvuse kohta kõikide koormustingimuste juures.

Püstuvusdokumendid peavad sisaldama vähemalt järgmist:

- a) teave lubatud püstuvustegurite, lubatud $\overline{KG}$ — väärtuste või lasti raskuskeskme lubatud kõrguste kohta;
 - b) andmed ballastveega täidetavate ruumide kohta;
 - c) püstuvuse kontrollimise viisid;
 - d) juhised laevajuhile arvutamisnäidise kasutamise kohta;
3. Laevade puhul, mis võivad vedada konteinereid kinnitatult või kinnitamata, peavad olema eri arvutusmeetodid püstuvuse tunnustamiseks konteinerlasti transportimisel kinnitatud ning kinnitamata konteinerites.
 4. Konteinerlasti võib pidada kinnitatuks üksnes siis, kui kõik konteinerid on tugevasti kinnitatud laevakere külge konteineri juhikute või kinnitusseadmete abil ning nende asendit ei saa reisi kestel muuta.

Artikkel 22.02

Püstuvuse tunnustamise piirtingimused ja arvutusmeetod kinnitamata konteinerite transpordil

1. Kõik kinnitamata konteineritega laevade püstuvuse arvutamise meetodid peavad vastama järgmistele piirtingimustele:
 - a) metatsentriline kõrgus $\overline{MG}$ ei tohi olla väiksem kui 1,00 m;
 - b) laeva pööramisel tekkivate tsentrifugaaljõudude, tuulesurve ja vedelike vabapindade ühistoimel tekkiv kreeninurk ei tohi olla üle 5° ning tekiserv ei tohi vette vajuda;
 - c) laeva pööramisel tekkivate tsentrifugaaljõudude toimel tekkiv kallutusõlg määratakse kindlaks järgmise valemi abil:

$$h_{kz} = c_{kz} \cdot \frac{v^2}{L_{wl}} \cdot \left(\overline{KG} - \frac{T}{2} \right) \text{ [m]}$$

kus:

c_{kz} parameeter ($c_{kz} = 0,04$) [s²/m];

v laeva maksimaalne kiirus vee suhtes [m/s];

$\overline{KG}$ lastitud laeva raskuskeskme kõrgus selle baasist [m];

T lastitud laeva süvis [m];

- d) tuulesurve tingitud kallutusõlg määratakse kindlaks järgmise valemi abil:

$$h_{kw} = c_{kw} \cdot \frac{A'}{D'} \cdot \left(l_w + \frac{T}{2} \right) \text{ [m]}$$

Kolmapäev, 5. juuli 2006

kus:

 c_{KW} parameeter ($c_{KW} = 0,025$) [t/m^2]; A' lastitud laeva purjesuspind [m^2]; D' lastitud laeva veeväljasurve [t]; l_w purjesuspinna A' raskuskeskme kõrgus vastava süvise veetasandist [m]; T' lastitud laeva süvis [m];

- e) vihmavee vabapinnast ja trümmides või kahekordse põhja vahel olevast jääkveest tekkiv kallutusõlg tuleb kindlaks määrata järgmise valemi abil:

$$h_{KFO} = \frac{c_{KFO}}{D'} \cdot \sum (b \cdot l \cdot (b - 0,55\sqrt{b})) [m]$$

kus:

 c_{KFO} parameeter ($c_{KFO} = 0,015$) [t/m^2]; b kõnesoleva trümmi või trümmisektsiooni laius [m] (*); l kõnesoleva trümmi või trümmisektsiooni pikkus [m] (*); D' lastitud laeva veeväljasurve [t];

- f) iga koormustingimuse arvutamisel tuleb lähtuda poolest kütuse ja värske vee varust.

2. Kinnitamata konteinereid vedava laeva püstuvust tuleb pidada piisavaks, kui efektiivne $\overline{KG}$ ei ületa valemiga saadud $\overline{KG}_{zul}$. $\overline{KG}_{zul}$ tuleb välja arvutada erinevate veeväljasurve jaoks kogu süvistevahemiku ulatuses.

$$a) \overline{KG}_{zul} = \frac{\overline{KM} + \frac{B_{WL}}{2F} \cdot \left(Z \cdot \frac{T_m}{2} - h_{KW} - h_{KFO} \right)}{\frac{B_{WL}}{2F} \cdot Z + 1} [m]$$

$\frac{B_{WL}}{2F}$ ükski väärtus ei tohi olla väiksem kui 11,5 ($11,5 = 1/\tan 5^\circ$);

$$b) \overline{KG}_{zul} = \overline{KM} - 1,00 [m].$$

Otsustav peab olema valemi a või b kohane $\overline{KG}_{zul}$ madalaim väärtus.

Valemis:

 $\overline{KG}_{zul}$ lastitud laeva raskuskeskme suurim lubatud kõrgus tema põhjast [m]; $\overline{KM}$ metatsentri kõrgus põhjast [m] vastavalt lõike 3 lähendusvalemile; F vastav efektiivne vabaparras $\frac{1}{2} L$ [m] puhul; Z pööramisest tingitud tsentrifugaaljõu parameeter

$$Z = \frac{(0,7 \cdot v)^2}{9,81 \cdot 1,25 \cdot L_{WL}} = 0,04 \cdot \frac{v^2}{L_{WL}} [-]$$

 v laeva maksimaalne kiirus vee suhtes [m/s]; T_m vastav keskmine süvis [m]; h_{KW} lõike 1 punkti d kohane külgtuule survest tingitud kallutusõlg [m]; h_{KFO} lõike 1 punkti e kohaste vedelike vabapindade kallutusõlgade summa [m].

(*) Vedeliku vabapinnaga trümmisektsioonid tekivad, kui veekindlate piki- ja/või pöikijaotuste kaudu moodustuvad üksteisest sõltumatud vedelikupinnad.

Kolmapäev, 5. juuli 20063. Lähendusvalem $\overline{KM}$ jaoks

Kui ei ole võimalik saada hüdrostaatiliste kõverate lehte, võib $\overline{KM}$ väärtuse lõike 2 ja artikli 22.03 lõike 2 kohasteks arvutuste tegemiseks kindlaks määrata järgmise lähendusvalemi abil:

a) pontoonikujulistele laevadele

$$\overline{KM} = \frac{B_{WL}^2}{\left(12,5 - \frac{T_m}{H}\right) \cdot T_m} + \frac{T_m}{2} \text{ [m]}$$

b) muudele laevadele

$$\overline{KM} = \frac{B_{WL}^2}{\left(12,7 - 1,2 \cdot \frac{T_m}{H}\right) \cdot T_m} + \frac{T_m}{2} \text{ [m]}$$

Artikkel 22.03

Püstuvuse tunnustamise piirtingimused ja arvutusmeetod kinnitatud konteinerite transpordil

1. Kõik kinnitatud konteineritega laevade püstuvuse arvutamise meetodid peavad vastama järgmistele piirtingimustele:

- metatsentriline kõrgus $\overline{MG}$ ei tohi olla väiksem kui 0,50 m;
- laeva pööramisel tekkivate tsentrifugaaljõudude, tuulesurve ja vedelike vabapindade ühistoime tõttu ei tohi vee alla jääda ükski laevakeres olev ava;
- laeva pööramisel tekkivate tsentrifugaaljõudude, tuulesurve ja vedelike vabapindade toimel tekkivad kallutusõlad määratakse kindlaks artikli 22.02 lõike 1 punktides c-e osutatud valemite abil;
- iga koormustingimuse arvutamisel tuleb lähtuda poolest kütuse ja värske vee varust.

2. Kinnitatud konteinerid vedava laeva püstuvust tuleb pidada piisavaks, kui efektiivne $\overline{KG}$ ei ületa $\overline{KG}_{zul}$, mis on saadud valemi põhjal, mida kasutatakse erinevate veeväljasurve arvutamiseks kogu süvisteskaala ulatuses.

$$a) \overline{KG}_{zul} = \frac{\overline{KM} - \frac{I-i}{2\forall} \left(1 - 1,5 \frac{F}{F'}\right) + 0,75 \frac{B_{WL}}{F'} \left(Z \cdot \frac{T_m}{2} - h_{KW} - h_{KFO}\right)}{0,75 \cdot \frac{B_{WL}}{F'} \cdot Z + 1} \text{ [m]}$$

$\frac{B_{WL}}{F'}$ väärtus ei tohi olla väiksem kui 6,6 ja

$\frac{I-i}{2\forall} \cdot \left(1 - 1,5 \frac{F}{F'}\right)$ väärtus ei tohi olla väiksem kui 0.

b) $\overline{KG}_{zul} = \overline{KM} - 0,50 \text{ [m]}$.

Otsustav peab olema a ja b kohane $\overline{KG}_{zul}$ madalaim väärtus.

Käesolevas valemis kasutatakse lisaks eespool määratletud mõistetele järgmisi mõisteid:

I veeliinitasandi inertsjõu põikmoment T_m juures $[\text{m}^4]$, (lähendusvalemi kohta vt lõiget 3);

i põhjaga paralleelse veeliinitasandi inertsjõu põikmoment kõrgusel

$$T_m + \frac{2}{3} F' \text{ [m}^4\text{]}$$

$\forall$ laeva veeväljasurve T_m juures $[\text{m}^3]$;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- F' ideaalne vabaparras $F' = H' - T_m$ [m] või [m] $F' = \frac{a \cdot B_{WL}}{2 \cdot b}$ [m], määrav on madalaim väärtus;
- a vertikaalne vahemaa kreeni puhul esimesena üleujutatava ava alaserva ja kreenita laeva veeliini vahel [m];
- b sama ava kaugus laeva keskjoonest [m];
- H' ideaalne külje kõrgus [m] $H' = H + \frac{q}{0,9 \cdot L \cdot B_{WL}}$ [m];
- q tekimajade, luukide, šahtitekkide ja muude tekiehitiste mahtude summa kõrguseni maksimaalselt 1,0 m üle H või kuni madalaima avani kõnesolevas mahu, kusjuures otsustav on madalaim väärtus. Arvesse ei võeta mahuosi, mille kaugus laeva tippudest jääb 0,05 L piiridesse [m³].

3. Lähendusvalem I jaoks

Kui ei ole võimalik saada hüdrostaatiliste kõverate lehte, võib veeliinitasandi inertsjõu põikmomendi I välja arvutada järgmise lähendusvalemi abil:

- a) pontoonikujuliste laevade puhul

$$I = \frac{B^2_{WL} \cdot \nabla}{\left(12,5 - \frac{T_m}{H}\right) \cdot T_m} \text{ [m}^4\text{]}$$

- b) muude laevade puhul

$$I = \frac{B^2_{WL} \cdot \nabla}{\left(12,7 - 1,2 \cdot \frac{T_m}{H}\right) \cdot T_m} \text{ [m}^4\text{]}$$

Artikkel 22.04

Menetlus püstuvuse hindamiseks laeva pardal

Püstuvuse hindamise menetlus võib olla kindlaks määratud artikli 22.01 lõikes 2 osutatud dokumentides.

22a. PEATÜKK

ÜLE 110 M PIKKUSTELE VEESÕIDUKITELE KOHALDATAVAD ERINÕUDED

Artikkel 22a.01

I osa kohaldamine

Lisaks artikli 2.03 lõikes 3 sätestatud nõuetele peab omanik või tema esindaja enne üle 110 m pikkuse veesõiduki ehitamise alustamist (uue laeva ehitamine või kasutusel oleva laeva pikendamine), välja arvatud meresõidulaevad, teatama sellest sellele kontrollorganile, kes hiljem veesõidukile ühenduse tunnistuse väljastab. Nimetatud kontrollorgan peab ehitamise ajal tegema kontrolle. Kontrolle pole ehitamise ajal vaja teha, kui enne ehitamise alustamist on väljastatud tunnistus, mis tõendab, et laeva ehitamise järelevalvet teostab volitatud klassifikatsiooniühing.

Artikkel 22a.02

II osa kohaldamine

Lisaks II osale tuleb üle 110 m pikkustele laevadele kohaldada artikleid 22a.03-22a.05.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel 22a.03

Tugevus

Artikli 3.02 lõike 1 punktide a (piki-, põik- ja kohalik tugevus) vastava laevakere piisava tugevuse tunnustamiseks peab volitatud klassifikatsiooniühing väljastama tunnistuse.

Artikkel 22a.04

Ujuvus ja püstuvus

1. Üle 110 m pikkustele laevadele tuleb kohaldada lõikeid 2-9, välja arvatud reisilaevad.
2. Piisav püstuvus, kaasa arvatud püstuvus pärast vigastust, peab olema tõendatud kõige ebasoodsamate koormustingimuste juures.

Püstuvuse arvutamise põhiväärtused — laeva tühihmass ja raskuskeskme asukoht — peavad olema kindlaks määratud:

— kas kreenikatsel abil või

— üksikasjaliku massi- ja momendiarvutuse abil, kusjuures laeva tühihmassi kindlaks tegemiseks kontrollitakse süvist tolerantsipiiriga $\pm 5\%$ arvutusliku massi ja süvisenäitude abil määratud veeväljasurve vahel.

3. Vigastada saanud laeva ujuvuse tõendamiseks tuleb seda kontrollida täislasti puhul.

Selleks tuleb arvutustega tõendada piisavat püstuvust üleujutuse kriitilistes vahefaasides ja lõppfaasis. Pädevad asutused võivad lubada püstuvuse negatiivseid väärtusi üleujutuse vahefaasides, kui on tõendatud piisav püstuvus pärast vahefaase.

4. Vigastuse puhul tuleb lähtuda järgmistest eeldustest:

a) Pardavigastuse ulatus

pikisuunas: vähemalt 0,10 L;

ristsuunas: 0,59 m;

vertikaalsuunas: baasjoonest piiramatult ülespoole.

b) Põhjavigastuse pikkus:

pikisuunas: vähemalt 0,10 L;

ristsuunas: 3,00 m;

vertikaalsuunas: baasjoonest 0,39 m ülespoole, välja arvatud õlivann.

- c) Iga vigastuspiirkonnas asuv vahesein tuleb lugeda vigastatuks, see tähenda, et vaheseinad peavad paiknema nii, et laev säilitaks ujuvuse ka pärast kahe või enama pikisuunas kõrvuti asetseva sektsiooni üleujutust.

Üksnes peamasinaruumi puhul tuleb arvestada ühe-sektsiooni standardit, st tuleb eeldada, et masinaruumi otsvaheseinad ei ole vigastatud.

Põhjavigastuste puhul tuleb eeldada, et naabruses olevad põhjasektsioonid on vigastatud.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

d) Täituvus

Eeldatav täituvus on 95 %.

Erandina eespool öeldust võib eeldada järgmist täituvust:

- masina- ja tööruumidel 85 %;
- kahekordsetel põhjadel, kütusetankidel, ballastitankidel jms, mille puhul tuleb eeldada, et suurima lubatud süvisega sõitvatel laevadel on need olenevalt ilmast ning nende kasutusotstarbest kas täis või tühjad 0 või 95 %.

Kui arvutus näitab, et mis tahes sektsiooni keskmine täituvus on väiksem, võib kasutada arvutatud väärtust.

e) Iga mitteveekindla ava kõige madalam punkt (näiteks uksed, aknad, juurdepääsuluugid) peavad asuma üleujutuse lõppfaasis vähemalt 100 m ülevalpool vigastatud veeliini.

5. Vigastusejärgne püstuvus on piisav, kui löike 4 eelduste kohaselt:

- a) üleujutuse lõppfaasis on laeval säilinud süvise ohutusvaru vähemalt 100 mm ning laeva kreeninurk ei ületa 5° või
 - b) ADN R 9. osas määratletud vigastatud laeva püstuvuse arvutamise menetluse kohased arvutused annavad positiivse tulemuse.
6. Kui üleujutuse asümmeetria vähendamiseks on laev varustatud rist- ja allavooluavadega, ei tohi ühtlustamise aeg ületada 15 minutit, kui üleujutuse vahefaaside ajal on veendunud vigastatud laeva piisava püstuvuse olemasolu.
7. Kui on võimalik veetihedalt sulgeda avasid, mille kaudu vigastamata sektsioone võib täiendavalt üleujutada, peavad sulgurseadmed olema kasutusjuhendi kohaselt märgistatud.
8. Lõigete 2-5 kohane arvutuste abil tõendamine tuleb lugeda toimunuks, kui ADN R 9. osale vastavad vigastatud laeva püstuvuse arvutused annavad positiivse tulemuse.
9. Kui see on vajalik lõigetes 2 või 3 sätestatud nõuete täitmiseks, tuleb suurima süvise veejoone tasand uuesti kindlaks määrata.

Artikkel 22a.05

Täiendavad nõuded

1. Üle 110 m pikkused laevad peavad:

- a) olema varustatud mitme sõukruviga käitursüsteemiga, kus on vähemalt kaks võrdse võimsusega teineteisest sõltumatut mootorit ja roolikambrist juhitud võõrtraster, mis toimib tõhusalt ka siis, kui laev on lastimata, või
olema varustatud ühe sõukruviga käitursüsteemiga ja roolikambrist juhitud võõrtrasteriga, mis toimib tõhusalt ka siis, kui laev on lastimata, ning võimaldab laeval peakäitursüsteemi rikke korral omal jõul edasi liikuda;
- b) olema varustatud artikli 7.06 lõike 1 kohase radari abil juhtimise süsteemiga ning pöördekiiruse näituri;
- c) omama artikli 8.08 kohast püsivalt paigaldatud pilsipumbasüsteemi;
- d) vastama artikli 23.09 lõike 1.1 nõuetele.

2. Üle 110 m pikkustel laevadel, välja arvatud reisilaevad, mis lisaks lõikes 1 sätestatule:

- a) on õnnetuse korral raskeid päästeseadmeid kasutamata laeva keskmises kolmandikus eraldi osadeks lahutatavad, kusjuures lahutatud osad säilitavad ujuvuse;
- b) omavad laevas hoitavat volitatud klassifikatsiooniühingu väljastatud tunnistust lahutatud osade ujuvuse, diferendi ja püstuvuse kohta, millel on ka näidatud koormus, mille ületamisel laeva kahe osa ujuvus enam tagatud ei ole;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- c) on ehitatud ADNR kohaselt topeltkeregaga laevadena, kusjuures liikurlaevadele kohaldatakse ADNRi 9. osa lõikeid 9.1.0.91 kuni 9.1.0.95 ja tankeritele lõikeid 9.3.2.11.7 ja 9.3.2.13 kuni 9.3.2.15;
- d) on varustatud mitme sõukruviga käitursüsteemiga lõike 1 punkti a lause esimese poole kohaselt,
- tuleb märkida ühenduse tunnistuse lahtrisse 52, et need laevad vastavad kõikidele punktides a-d esitatud nõuetele.
3. Reisilaevadel pikkusega üle 110 m, mis lisaks lõikes 1 sätestatule:
- a) on ehitatud või ümber ehitatud oma kõrgeima klassi jaoks volitatud klassifikatsiooniühingu järelevalve all, kusjuures vastavus sellele klassile peab olema tunnustatud klassifikatsiooniühingu poolt väljastatud tunnistusega ning kehtiv klass ei ole vajalik;
- b) kas
- on vähemalt 600 mm kõrguse topeltpõhjaga ja on jaotatud vaheseintega osadeks, mis tagavad mis tahes kahe kõrvuti asetseva veetiheda sektsiooni ülejutuse korral selle, et laev ei vaju oma ujuvusvaru veeliinist sügavamale ning et säilib süvise ohutusvaru jääk 100 mm,
- või
- on vähemalt 600 mm kõrguse topeltpõhja ja topeltkeregaga, kusjuures vahemaa laeva külgselja ja piki-vaheseina vahel on vähemalt 800 mm;
- c) on varustatud mitme sõukruviga käitursüsteemiga, millel on vähemalt kaks võrdse võimsusega teineteisest sõltumatut mootorit ja roolikambrist juhitud võõrtraster, mis toimib nii piki- kui ka põiksuunaliselt;
- d) võimaldavad käsitseda ahtriankrut otse roolikambrist,
- tuleb märkida ühenduse tunnistuse lahtrisse 52, et need laevad vastavad kõikidele punktides a-d esitatud nõuetele.

Artikkel 22a.06*IV osa kohaldamine ümberehitamise korral*

Kontrollorgan võib kohaldada 24. peatükki laevadele, mis on ümber ehitatud üle 110 m pikkuseks, üksnes komitee soovitusel.

22b. PEATÜKK**KIIRLAEVADELE KOHALDATAVAD ERINÕUDED****Artikkel 22b.01***Üldnõuded*

1. Kiirlaevu ei saa ehitada kajutitega laevadeks.
2. Kiirlaevade pardal on keelatud järgmised seadmed:
 - a) artiklile 13.02 vastavad tahiga põletitega seadmed,
 - b) artiklitele 13.03 ja 13.04 vastavad õliaurustuspõletiga ahjud,
 - c) artiklile 13.07 vastavad tahke kütusega kütteseadmed,
 - d) peatükile 14 vastavad vedelgaasiseadmed.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel 22b.02

I osa kohaldamine

1. Lisaks artikli 2.03 sätetele peavad kiirlaevad olema ehitatud ja klassifitseeritud sellise volitatud klassifikatsiooniuhingu järelevalve all ning selle kohaldatavate eeskirjade kohaselt, kellel on olemas erieeskirjad kiirlaevade kohta. Klass tuleb säilitada.
2. Artikli 2.06 erandina on käesoleva peatüki kohaselt väljastatava ühenduse tunnistuse kehtivus viis aastat.

Artikkel 22b.03

II osa kohaldamine

1. Ilma, et see segaks lõike 2 ja artikli 22b.02 lõike 2 kohaldamist, tuleb peatükke 3-15 kohaldada kiirlaevadele, välja arvatud järgmised sätted:
 - a) artikli 3.04 lõike 6 punkt 2,
 - b) artikli 8.08 lõike 2 lause a,
 - c) artikli 11.02 lõike 4 laused 2 ja 3,
 - d) artikli 12.02 lõike 4 lause 2,
 - e) artikli 15.06 lõike 3 punkti a lause 2.
2. Artikli 15.02 lõike 9 ja artikli 15.15 lõike 7 erandina peab olema võimalik kõikide veetihedate vaheseinteste kaugjuhtimine.
3. Artikli 6.02 lõike 1 erandina peab roolimehhanismi ajami rikke või talitlushäire korral olema võimalik viivitamata kasutusele võtta teine iseseisev roolimehhanismi ajam või käsiajam.
4. Lisaks II osa nõuetele peavad kiirlaevad vastama artiklites 22b.04-22b.12 esitatud nõuetele.

Artikkel 22b.04

Istmed ja turvavööd

Laeval peavad olema istmed reisijate suurimale lubatud arvule. Istmed peavad olema varustatud turvavöödega. Turvavööd ei nõuta, kui on olemas sobiv löögivastane kaitse või kui neid ei nõuta HSC 2000. aasta koodeksi 4. peatüki 6. osa kohaselt.

Artikkel 22b.05

Vabaparras

Artiklite 4.02 ja 4.03 erandina peab vabaparras olema vähemalt 500 mm.

Artikkel 22b.06

Ujuvus, püstuvus ja osadeks jaotamine

Kiirlaevadel peab olema järgmine nõuetekohane dokumentatsioon:

- a) niihästi vigastamata kui vigastatud laeva ujuvuse ja püstuvuse näitajad, mis on piisavad laeva ohutuks käitamiseks veeväljasurvelise ujuvuse faasis;
- b) püstuvuse näitajad ja stabiliseerimissüsteemid, mis tagavad laeva ohutuse dünaamilise ujuvuse faasis ja üleminekufaasis;
- c) püstuvuse näitajad dünaamilise ujuvuse faasis ja üleminekufaasis, mis on piisavad veesõiduki ohutuks üleminekuks veeväljasurvelise ujuvuse faasi mis tahes süsteemi talitlushäire korral.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel 22b.07

Roolikamber

1. Sisustus

- a) artikli 7.01 lõike 1 erandina peavad roolikambrid olema sisustatud nii, et roolimees ja teine laevapere liige saaksid laeva teel olles kogu aeg oma ülesandeid täita;
- b) roolikamber peab olema sisustatud nii, et sinna oleksid paigutatud punktis a nimetatud isikute töökohad. Navigeerimis-, manööverdus-, seire ja sidepidamisseadmed ning muud olulised seadmed laeva juhtimiseks peavad asuma üksteisele piisavalt lähedal, et teisel laevapereleliikmel ning roolimehel oleks võimalik saada vajalikku teavet ning käsitseda vajalikke juhtimisseadmeid ning muid seadmeid oma istekohtadelt. Kõikidel juhtudel kohaldatakse järgmisi nõudeid:
 - aa) roolimehe roolimiskoht peab olema sisustatud ainuisikuliseks laeva juhtimiseks radari abil;
 - bb) teise laevapereleliikme töökohal peab olema oma radariekraan (alluvseade) ning tal peab olema võimalik sekkuda oma töökohalt laeva juhtimisse, et edastada teavet ja juhtida laeva käitumist;
- c) punktis a mainitud isikud peavad saama takistamatult töötada punktis b osutatud seadmetega ka siis, kui turvavööd on nõuetekohaselt kinnitatud.

2. Takistusteta väljavaade

- a) artikli 7.02 lõike 2 erandina ei tohi takistatud väljavaade roolimehe istmelt vööri suunas ületada ühte laeva pikkust olenemata lastist;
- b) artikli 7.02 lõike 3 erandina ei tohi pimesektorite summa ületada 20° traaversitest rohkem kui 22,50 tahapoole jäävas sektoris. Ükski pimesektor ei tohi olla laiem kui 50. Kahe pimesektori vahel olev takistusteta väljavaate sektor ei tohi olla kitsam kui 10°.

3. Seadised

Artiklis 22b.11 osutatud seadmete seire- ja juhtimisseadiste paneelid peavad asuma roolikambris eraldi ning olema selgelt märgistatud. Seda kohaldatakse, kui see on asjakohane, ka ühispäästevahendite vette-laskmise juhtimisseadistele.

4. Valgustus

Kasutamise ajal valgustatud alade ja seadmeosade valgustamiseks tuleb kasutada punast valgust.

5. Aknad

Aknad peavad olema mittepeegelduvad. Peavad olema vahendid päikesepimestuse vältimiseks.

6. Pinnakattematerjalid

Roolikambris tuleb vältida peegelduva pealispinnaga materjalide kasutamist.

Artikkel 22b.08

Täiendav varustus

Kiirlaevadel peab olema järgmine varustus:

- a) artikli 7.06 lõikele 1 vastav radarseade ja pöördekiiruse näituri;
- b) kergesti kättesaadav individuaalne päästevarustus suurimale lubatud reisijatearvule vastavalt Euroopa standardile EN 395:1998.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel 22b.09

Kinnised alad

1. Üldnõuded

Ühiskondlikud ruumid ja eluruumid koos sisustusega peavad olema konstrueeritud nii, et ükski inimene, kes neid ruume nõuetekohaselt kasutab, ei saaks vigastada laeva käivitamisel või seiskamisel tava- ja avariilukorras või tavasõidul manööverdamise ajal ja rikke või talitlushäire korral.

2. Sidepidamine

- a) Reisijate teavitamiseks ohutusmeetmetest peavad kõik reisilaevad olema varustatud heli- ja valgusseadmetega, mis on kõikidele pardal viibijatele nähtavad ja kuuldavad.
- b) punktis a kirjeldatud seadmed peavad võimaldama juhiste edastamist reisijatele.
- c) Iga reisija istme juures peab olema avariilukordade juhend, mis sisaldab laeva plaani, millel on näidatud kõik väljapääsud, pääseteed, avariivarustus, päästevahendid ning milles on ka juhised päästevestide kasutamiseks.

Artikkel 22b.10

Väljapääsud ja pääseteed

Pääse- ja evakuatsioonipääseteed peavad vastama järgmistele nõuetele:

- a) roolimiskohalt peab lihtsalt, ohutult ja kiiresti pääsema üldkasutatavatesse ruumidesse ja eluruumidesse;
- b) avariiväljapääsude viivad pääseteed peavad olema selgelt ja püsivalt tähistatud;
- c) kõik väljapääsud peavad olema nõuetekohaselt tähistatud. Nii seest- kui väljastpoolt peab olema selgelt arusaadav, kuidas avamismehhanism töötab;
- d) pääseteedel ja avariiväljapääsudel peab olema sobiv juhendamissüsteem ohutuse tagamiseks;
- e) väljapääsude kõrvale tuleb jätta piisavalt ruumi laevapere liikme jaoks.

Artikkel 22b.11

Tulekaitse ja tulekahju ennetamine

1. Üldkasutatavad koridorid, ruumid ja eluruumid, samuti kambüüsid ja masinaruumid peavad olema ühendatud asjakohase tulekahju häiresüsteemiga. Tulekahju tekkimine ja asukoht peavad olema automaatselt kuvatud laevapere liikmete poolt pidevalt mehitatud kohas.
2. Masinaruumides peab olema artikli 10.03b kohane püsivalt paigaldatud tulekustutussüsteem.
3. Üldkasutatavates ruumides ja eluruumides ning nende pääseteedel peab olema artikli 10.03a kohane survestatud vee sprinklersüsteem. Kasutatud vett peab saama kiiresti ja otse välja juhtida.

Artikkel 22b.12

Üleminekusätted

Artikli 1.01 lõikele 22 vastavad kiirlaevad, millel 31. märtsil 2003. aastal on kehtiv ühenduse tunnistus, peavad vastama käesoleva peatüki järgmistele sätetele:

- a) Artiklitele 22b.01, 22b.04, 22b.08, 22b.09, 22b.10, artikli 22b.11 lõikele 1
siis, kui ühenduse tunnistust uuendatakse;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- b) 1. aprillil 2013. aastal
artikli 22b.07 lõigetele 1, 3, 4, 5 ja 6;
- c) 1. jaanuaril 2023. aastal
kõikidele ülejäänud sätetele.

III OSA

23. PEATÜKK

LAEVA MEHITAMISEGA SEOTUD VARUSTUS

Artikkel 23.01

(välja jäetud)

Artikkel 23.02

(välja jäetud)

Artikkel 23.03

(välja jäetud)

Artikkel 23.04

(välja jäetud)

Artikkel 23.05

(välja jäetud)

Artikkel 23.06

(välja jäetud)

Artikkel 23.07

(välja jäetud)

Artikkel 23.08

(välja jäetud)

Artikkel 23.09

Laevade varustus

1. Kontrollorgan peab märkima liikurlaevade, tõukurpuksiiride, tõugatavate koosseisude ja reisilaevade kohta käivate ühenduse tunnistuse lahtrisse 47, kas need vastavad või ei vasta lõigete 1.1 ja 1.2 sätetele.

1.1 Standard S1

- a) Käitursüsteemid peavad olema paigaldatud nii, et roolikambrist oleks võimalik muuta kiirust ning reverseerida sõukruvi telgjou suunda.

Roolikambrist peab saama sisse või välja lülitada laeva käitamiseks kasutatavaid lisamootoreid, kui see ei toimu automaatselt või kui mootorid ei tööta iga sõidu ajal pidevalt.

- b) Ohualad, mis hõlmavad:

- peamasina jahutusvee temperatuuri;
- peamasinate ja jõuülekannete määrideõli rõhku;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

— peamasina reverseerimiseadmete, reverseeritavate jõuülekannete või sõukruvide õli- ja õhurõhku;

— peamasinaruumi pilsitasemeid,

peavad olema jälgitavad seadiste abil, mis edastavad roolikambrisse talitlushäirete korral heli- ja valgussignaale. Helisignaalid võivad olla ühendatud ühte akustilisse hoiatusseadisesse. Neid võib välja lülitada kohe, kui teade talitlushäire kohta on vastu võetud. Valgussignaale peab saama välja lülitada üksnes siis, kui neid aktiveerinud talitlushäired on kõrvaldatud.

- c) Kütusevarustus ja peamasina jahutus peavad olema automaatsed.
- d) Roolisüsteemi peab saama käsitseda üks inimene, ilma et ta kasutaks selleks erilist jõudu isegi suurima süvise puhul.
- e) Riikliku või rahvusvahelise navigatsiooniasutuse määruste kohaste valgus- ja helisignaalide andmine peab olema võimalik, vajadusel ka roolikambrist.
- f) Kui puudub otseühendus roolikambri ja vööri, ahtri, eluruumide ja masinaruumi vahel, peab laevas olema kõnesidesüsteem. Sidepidamiseks masinaruumidega võib kasutada optilisi või akustilisi signaale.
- g) Nõutav joll peab olema vettelastav ühe laevapere liikme poolt kohase ajavahemiku jooksul.
- h) Peab olema prožektor, mida saab juhtida roolikambrist.
- i) Tõsteseadmete vântade ning muude samasuguste pööratavate osade käitamine ei tohi nõuda suuremat jõudu kui 160 N.
- k) Ühenduse tunnistusele kantud pukseerimisvintsid peavad olema mootoriga käitatavad.
- l) Pils- ja tekipesupumbad peavad olema mootoriga.
- m) Põhilised juhtimisüksused ja seireseadised peavad olema ergonoomilised.
- n) Artikli 6.01 lõikes 1 nõutud seadmed peavad olema roolikambrist kaugjuhitavad.

1.2 Standard S2

- a) Iseseisvalt käitatavad liikurlaevad:

standard S1 ning lisaks vööriaster, mida on võimalik käitada roolikambrist;

- b) Parras-pardaga haalatava koosseisu pukseerivad liikurlaevad:

standard S1 ning täiendav vööriaster, mida on võimalik käitada roolikambrist;

- c) Iseendast ja tõugatavast laevast koosnevaid koosseise pukseerivad liikurlaevad:

standard S1 ning täiendavalt hüdrauliliselt või elektriliselt käitatavad ühendusvintsid; Seda varustust siiski ei nõuta, kui tõugatava koosseisu esimesel laeval on vööriaster, mida saab juhtida tõukava liikurlaeva roolikambrist;

- d) Tõugatavat koosseisu tõukavad tõukurpuksiirid.

Seda varustust siiski ei nõuta, kui tõugatava koosseisu esimene laev on varustatud vööriastriga, mida saab juhtida tõukurpuksiiri roolikambrist;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

e) Reisilaevad:

standard S1 ning lisaks vööritrastrid, mida on võimalik juhtida roolikambrist; Seda siiski ei nõuta, kui reisilaeva käitursüsteem ja roolisüsteem tagavad võrdväärse manööverdusvõime.

Artikkel 23.10

(välja jäetud)

Artikkel 23.11

(välja jäetud)

Artikkel 23.12

(välja jäetud)

Artikkel 23.13

(välja jäetud)

Artikkel 23.14

(välja jäetud)

Artikkel 23.15

(välja jäetud)

IV OSA

24. PEATÜKK

ÜLEMINEKU- JA LÖPPSÄTTED

Artikkel 24.01

Üleminekusätete kohaldamine juba kasutuses olevatele veesõidukitele

1. Artiklite 24.02-24.04 sätteid kohaldatakse üksnes ... (*) kehtiva laevatunnistusega laevadele, mis vastavad 31. detsembril 1994. aastal kehtinud määrusele Reini laevakontrolli kohta või mis olid 31. detsembril 1994. aastal ehitamisel või ümberehitamisel.
2. Veesõidukitele, mis ei ole lõikega 1 hõlmatud, kohaldatakse artikli 24.06 sätteid.

Artikkel 24.02

Kasutuses olevatele laevadele tehtavad erandid

1. Ilma et see piiraks artiklite 24.03 ja 24.04 kohaldamist, peavad veesõidukid, mis käesoleva direktiivi sätetele ei vasta
 - a) olema kohandatud nii, et need vastavad järgnevas tabelis loetletud üleminekusätete kohaselt nimetatud sätetele ja
 - b) kuni nende kohandamiseni vastavad 31. detsembril 1994. aastal kehtivale määrusele Reini laevakontrolli kohta.

(*) Kaks aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

2. Järgnevas tabelis on kohaldatud järgmisi mõisteid:

- N.R.C. — sätet ei rakendata kasutuses olevatele veesõidukitele, kui kõnesolevad osad ei ole asendatud või muudetud, st sätet kohaldatakse ainult vastehitatud („N”) veesõidukitele ning kõnealuste piirkondade ja osade asendamisele („R”) ja ümberehitamisele („C”). Kui olemasolevad osad asendatakse sama tehnoloogiat kasutavate sama tüüpi asenduosadega, siis ei ole see asendamine („R”) üleminekusätete tähenduses.
- Ühenduse tunnistuse väljastamine või uuendamine — vastavus selle sättega peab olema saavutatud selleks ajaks, kui ühenduse tunnistus pärast sätte jõustumist väljastatakse või uuendatakse.

Artikkel ja lõige	SISU	TÄHTPÄEV JA MÄRKUSED
3.03 lõike 1 punkt a	3. PEATÜKK Põrkevaheseina paiknemine	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2035
lõige 2	Eluruumid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
lõige 4	Ohutusvahendid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015
lõike 5 lõige 2	Eluruumide gaasitihedad vaheseinad masina- ja katlaruumide ning trümmidega	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
lõige 7	Ahterpiigi vaheseinte uste seire	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
3.04 lõike 3 teine lause	Laeva vöörisektsioonidesse mitteulatuvad ankrud	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2041
lõike 3 kolmas ja neljas lause	Masinaruumides kasutatud isolatsioonimaterjalid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel
3.04 lõige 6	Avamis- ja sulgurseadised	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel
	Väljapääsud masinaruumidest	Masinaruumid, mida artikli 1.01 kohaselt enne 1995. aastat masinaruumideks ei peetud, peavad olema N.R.C. puhul varustatud teise väljapääsuga hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2035
5.06 lõike 1 esimene lause	5. PEATÜKK Väikseim kiirus (edasisuunas)	Veesõidukitel, mille ehitamist on alustatud enne 1996. aastat, ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2035
6.01 lõige 1	6. PEATÜKK 5. peatükis nõutud manööverdusvõime	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2035
lõige 3	Alalised loendid ja välistemperatuurid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
lõige 7	Rooliballerite konstruktsioon	Veesõidukitel, mille ehitamist on alustatud enne 1996. aastat: hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015
6.02 lõige 2	Teise ajami käitamiseks piisav üksiktoiming	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
lõige 3	5. peatükis nõutud manööverdusvõime tagamine teise ajamiga	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2035
6.03 lõige 1	Teiste võimsustarbivate ühendamine hüdraulilise roolimehhanismi ajamiga	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
lõige 2	Eraldiasuv õlitank	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel ja lõige	SISU	TÄHTPÄEV JA MÄRKUSED
6.05 lõige 1	Käsiajami ratas, mida ei käitata jõuajamiga	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
6.06 lõige 1	Kaks sõltumatut aktiveerimissüsteemi	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015
6.07 lõike 2 punkt a	Õlitanki taseme ja töörohu seire seadised	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
lõike 2 punkt e	Puhverseadmete seire	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel
6.08 lõige 1	Artikli 9.20 kohased nõuded elektriseadmetele	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015
	7. PEATÜKK	
7.02 lõike 3 punkt 2	Takistamatu väljavaade roolimehe tavalises vaatesuunas	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015
lõige 5	Minimaalne valguse läbilase	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
7.03 lõige 7	Häireseadmete väljalülitamine	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel, kui roolikamber ei ole konstrueeritud ainu- isikuliseks juhtimiseks radari abil
lõige 8	Automaatne ümberlülitamine teisele jõuallikale	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
7.04 lõige 1	Peamasinate ja roolisüsteemide juhtimine	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel
lõige 2	Peamasina juhtimine	kui roolikambrid on konstrueeritud laeva ainu- isikuliseks juhtimiseks radari abil: N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnis- tuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2035, kui liikumissuunda võib saavutada otse; N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010 muudel masinatel
7.09	Häiresüsteem	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
7.12 lõige 1	Sissetõmmatavad roolikambrid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel. Kui hüdrauliline allalaskmissüsteem puudub: N.R.C., hilje- malt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2035
lõiked 2 ja 3		N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel
	8. PEATÜKK	
8.01 lõige 3	Üksnes sisepõlemismootorid, milles põlevate kütuste leek- punkt on üle 55 °C	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015
8.02 lõige 1	Masinate turvamine tahtmatu käivitamise vastu	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
lõige 4	Masinaosade kaitse	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel.
8.03 lõige 2	Seireseadised	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010.
lõige 3	Kiiruspiirik	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
lõige 5	Võllipukside konstruktsioon	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel ja lõige	SISU	TÄHTPÄEV JA MÄRKUSED
8.05 lõige 1	Vedelkütuse terastankid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015
lõige 2	Tankiventilide automaatne sulgemine	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel
lõige 3	Kütusetankid ei tohi asuda pörkevaheseinast eespool	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
lõige 4	Kütusetankid ning nende toruliitmikud ei tohi asuda otse masinate või väljalasketorude kohal	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010 Selle ajani peavad sobivad seadmed tagama kütuse ohutu eemaldamise
lõike 6 laused 3–5	Rõhutasandustorude ja ühendustorude paigaldamine ja mõõtmine	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
8.05 lõige 7	Tekil asuv katkestusseadis	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015
lõike 9 esimene lause	Mahumõõturid, mis peavad olema loetavad kuni maksimaalse täitetasemeni	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
lõige 13	Tankide täitetaseme kontrollimine mitte ainult peamasinade vaid ka teiste laeva ohutuks käitamiseks vajalike masinate puhul	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015
8.08 lõige 8	Lihtne sulgurseadis, mis pole piisav ballastiruumide ühendamiseks ballasti vedamiseks sobivate trümmide tühjendustorudega	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
lõige 9	Mõõteseadmed trümmi pilssides	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
8.09 lõige 2	Õlise vee ja kasutatud õli kogumisseadmed	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
8.010 lõige 3	Paigalseisvate laevade mürataseme piirnorm 65 dB (A)	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015
	8a. PEATÜKK Kohaldatakse Reini laevakontrolli määruse 8a. peatüki üleminekusätteid	
	9. PEATÜKK	
9.01 lõike 1 teine lause	Kontrollorganile esitatavad asjakohased dokumendid.	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2035
lõike 2 teine taane	Laevas hoitavad pea-, avarii- ja jaotuskilbi lülituskeemid.	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
lõige 3	Õhutemperatuur siseruumides ja tekil.	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
9.02 lõiked 1–3	Elektrivarustussüsteemid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
9.05 lõige 4	Maandusjuhtmete ristlõige	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015
9.11 lõige 4	Akude tõhus õhutamine, kui neid hoitakse suletud sektioonis, kapis või kastis	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel
9.12 lõike i 2 punkt a	Lülitusseadmete paigaldamine	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015
lõike 3 punkt b	Maanduse jälgimise süsteem nii heli- kui valgushäiresignaalliga	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel ja lõige	SISU	TÄHTPÄEV JA MÄRKUSED
9.13	Vooluahela avariikatkestid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
9.14 lõike 1 teine lause	Ühe polaarsusega lülitite keelamine pesupesemisruumides, duširuumides, pesuruumides ning muudes mägiruumides.	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
9.15 lõige 2	Minimaalne kaabli ristlõige 1,5 mm ²	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
lõige 9	Sissetõmmatavate roolikambritega ühendatud kaablid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
9.16 lõike 3 teine lause	Teine vooluahel	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015
9.19	Mehhaaniliste seadmete häire- ja ohutussüsteemid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015
9.20	Elektroonilised seadmed	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2035
9.21	Elektromagnetiline vastavus	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2035
10.01	10. PEATÜKK Ankruseadmed	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
10.02 lõike 2 punkt a	Tunnistus sildumis- ja muude trosside kohta	Esimene asendatav kaabel laevas: N.R.C., hiljemalt 1.1.2008 Teine ja kolmas kaabel: 1.1.2013
10.03 lõige 1	Euroopa norm	Asendamisel, hiljemalt 1.1.2010
lõige 2	Sobivus A, B ja C tuleklassiga	Asendamisel, hiljemalt 1.1.2010
lõige 4	CO ₂ sisalduse ja ruumi suuruse suhe	Asendamisel, hiljemalt 1.1.2010
10.03a	Püsivalt paigaldatud tulekustutussüsteemid eluruumides, roolikambrites ja reisijateruumides	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2035
10.03b	Püsivalt paigaldatud tulekustutussüsteemid masina-, katla- ja pumbaruumides	(¹)
10.04	Euroopa normide kohaldamine jollidele	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015.
10.05 lõige 2	Täispuhutavad päästevestid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010. Päästeveste, mis on olnud laevas 30.9.2003, võib kasutada kuni ühenduse tunnistuse väljastamise või uuendamiseni pärast 1.1.2010.

(¹) 1. Enne 1. oktoobrit 1980 paigaldatud CO₂-tulekustutussüsteemid võivad jääda kasutusele kuni ühenduse tunnistuse väljastamiseni või uuendamiseni pärast 1. jaanuari 2035, kui need vastavad 1. aprillil 1976. aastal kehtiva Reini laevakontrolli määruse artikli 7.03 lõike 5 nõuetele.

2. 1. aprilli 1992 ja 31. detsembri 1994 vahel paigaldatud alalised CO₂-tulekustutussüsteemid võivad jääda kasutusele kuni ühenduse tunnistuse väljastamiseni või uuendamiseni pärast 1. jaanuari 2035, kui need vastavad 31. detsembril 1994. aastal kehtivale Reini laevakontrolli määruse artikli 7.03 lõikele 5.

3. Reini laevaliikluse keskkomisjoni poolt 1. aprillist 1992 kuni 31. detsembrini 1994 antud soovitusel 31. detsembril 1994. aastal kehtiva Reini laevakontrolli määruse artikli 7.03 lõike 5 kohta jäävad kehtima kuni ühenduse tunnistuse väljastamiseni või uuendamiseni pärast 1. jaanuari 2035.

4. Artikli 10.03b lõike 2 alapunkti a tohib kohaldada üksnes ühenduse tunnistuse väljastamiseni või uuendamiseni pärast 1. jaanuari 2035, kui nimetatud seadmed on paigaldatud laevadesse, mille kiil on maha pandud pärast 1. oktoobrit 1992.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel ja lõige	SISU	TÄHTPÄEV JA MÄRKUSED
	11. PEATÜKK	
11.02 lõige 4	Tekkide välisservade ja töökohtade varustus	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015
11.04	Külgted	(¹) Ühenduse tunnistuse esmane väljastamine või uuendamine pärast 1.1.2035, kui on suurem kui 7,30 m.
11.05 lõige 1	Juurdepääs töökohtadele	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2035
lõiked 2 ja 3	Uksed ja juurdepääsud, väljapääsud ja vahekäigud, kui põrandapindade vahe on üle 0,50 meetri.	Ühenduse tunnistuse väljastamine või uuendamine.
lõige 4	Pidevalt mehitatud töökohtade trepid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2035
11.06 lõige 2	Väljapääsud ja avariiväljapääsud	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2035
11.07 lõike 1 teine lause	Redelid, astmed ja samalaadsed paigaldised	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2035
lõiked 2 ja 3		Ühenduse tunnistuse väljastamine või uuendamine
11.10	Luugikaaned	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
11.11	Vintsid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
11.12 lõiked 2-6 ja 8-10	Kraanad: tootja silt, suurimad lubatud koormused, kaitseadised, arvutuskatse, kontrollimine ekspertide poolt, laevas olevad tunnistused	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015
11.13	Tuleohtlike vedelike hoidmine	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel
	12. PEATÜKK	
12.01 lõige 1	Eluruumid laeva pardal tavaliselt elavatele isikutele	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2035
12.02 lõige 3	Põrandate asend	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2035
lõige 4	Elu- ja magamisruumid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2035
lõige 6	Eluruumide puhaskõrgus	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2035
lõige 8	Salongide vaba põrandapind	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2035
lõige 9	Ruumide ruumala	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2035
lõige 10	Õhuruumala inimese kohta.	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2035
lõige 11	Uste mõõdud	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2035
lõike 12 punktid a ja b	Treppide asend	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2035

(¹) Sätet kohaldatakse laevadele, mille kiil on maha pandud pärast 31.12.1994, ja kasutusel olevatele laevadele järgmise lisatingimusega:

Kogu trümmiala ümberehitamisel tuleb järgida artikli 11.04 nõudeid.

Kui ümberehitamine, mille käigus muudetakse külgteki puhaslaiust, hõlmab külgtekkide kogupikkust, siis

a) artiklit 11.04 tuleb järgida, kui külgteki puhaslaiust vähendatakse kõrguseni 0,90 m või kui sellest kõrgusest üleval pool olevat puhaslaiust vähendatakse;

b) külgteki puhaslaius kuni kõrguseni 0,90 m enne ümberehitamist või puhaslaius sellest kõrgemalei tohi olla väiksem, kui artiklis 11.04 on sätestatud.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel ja lõige	SISU	TÄHTPÄEV JA MÄRKUSED
lõige 13	Ohtlike vedelike või gaaside torud	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2035
12.03	Sanitaarseadmed	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2035
12.04	Kambüüsid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2035
12.05	Joogivesi	N.R.C., hiljemalt 31.12.2006
12.06	Küte ja ventilatsioon	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2035
12.07 lõike 1 teine lause	Muud eluruumide paigaldised	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2035
15.01 lõike 1 punkt d	15. PEATÜKK Artikli 9.14 punkti 3 teise lause mittekohaldamine nimipingele üle 50 V	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
lõike 2 punkt c	Artikli 13.07 kohaste tahket kütust kasutavate kütteseadmete keelamine	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010 Sätet ei kohaldata tahkekütusemootoriga (aurumootoriga) veesõidukitele
punkt e	Peatüki 14 kohaste vedelgaasiaparaatide keelamine	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045
15.02 lõige 2	Vaheseinte arv ja asend	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045
lõike 5 teine lause	Ujuvusvaru veeliin, kui vaheseinte tekk puudub	Reisilaevadel, mille ehitamist on alustatud enne 1.1.1996 kohaldatakse nõuet N.R.C. puhul hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045
lõike 10 alapunkt c	Sulgemiseks kuluv aeg	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015
lõige 12	Optiline hoiatussüsteem	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel
lõige 15	Topeltpõhjade ja kimmipilsikanalite minimaalne kõrgus	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045
15.03 lõiked 1-6	Vigastamata püstuvus	N.R.C., ja kui peal on maksimaalne arv reisijaid, hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045
lõiked 7 ja 8	Vigastatud püstuvus	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045
lõige 9	2-sektsiooniline staatus	N.R.C.
lõiked 10-13	Vigastatud püstuvus	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045
15.05 lõiget 2 punkt a	Reisijate arv, kelle jaoks artikli 15.06 punkti 8 kohase evakuatsiooniala olemasolu on tõendatud	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045
punkt b	Artikli 15.03 kohases püstuvusarvutuses arvestatud reisijate arv	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045
15.06 lõiget 1 punkt a	Reisijateruumid kõikidel tekkidel pörkevaheseinast ahtri pool ja ahterpiigivaheseina tasandist eespool	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045
lõige 3 punkt c esimene lause	Väljapääsude puhaskõrgus	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel ja lõige	SISU	TÄHTPÄEV JA MÄRKUSED
teine lause	Reisijate kajutite ja muude väikeste ruumide uste puhaslaius	0,7 m mõõtmiseks, N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045
15.06 lõige 3 punkt f esimene lause	Avariiväljapääsude mõõtmised	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045
punkt g	Liikumispuudega inimestele mõeldud ruumide väljapääsud	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045
lõige 4 punkt d	Liikumispuudega inimestele kasutamiseks mõeldud uksed	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045
lõige 5	Nõuded koridoridele	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045
lõige 6 punkt b	Päaseetee evakuatsioonialadele	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045
punkt d	Päaseetel ei tohi olla redelipulki, redeleid või sarnaseid paigaldisi	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045
lõige 7	Sobiv juhendamissüsteem ohutuse tagamiseks	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045
lõige 8	Kogunemisalade kohta käivad nõuded	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045
lõige 9	Reisijatealade treppidele ja trepimademetele esitatavad nõuded	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045
lõike 10 punkt a esimene lause	Reelingud vastavalt Euroopa standardile EN 711: 1995	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045
teine lause	Liikumispuudega inimestele kasutamiseks mõeldud umbreelingute ja reelingute kõrgus	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045
15.06 lõike 10 punkt b teine lause	Avade puhaslaius, mida tavaliselt kasutavad liikumispuudega inimesed laevaminekuks ja laevast väljumiseks	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045
lõige 13	Liikumispuudega inimeste liikumisalad ja nende alade seinad	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045
lõige 14 esimene lause	Liikumisalade klaasuste ja -seinte ning aknapaneelide konstruktsioon	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045
lõige 15	Täielikult panoraampaneelidest tehtud tekiehitistele ja nende katustele esitatavad nõuded	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045
lõige 16	Artiklile 12.05 vastavad joogiveesüsteemid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 31.12.2006
lõike 17 teine lause	Nõuded liikumispuudega inimestele mõeldud tualettruumidele	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045
lõige 18	Avatava aknata kajutite ventilatsioonisüsteem	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045
lõige 19	Artikli 15.06 nõuded laevapere liikmete ja pardapersonali eluruumidele	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045
15.07	Nõuded käitursüsteemile	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel ja lõige	SISU	TÄHTPÄEV JA MÄRKUSED
15.08 lõige 2	Nõuded reisijatealade valjuhääldisüsteemidele	Reisilaevade puhul, mille LWL on vähem kui 40 m või mis ei ole ette nähtud rohkem kui 75 inimesele, kohaldatakse sätet N.R.C. puhul hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
lõige 3	Nõuded häiresüsteemile	Ühepäevareiside laevadele kohaldatakse sätet N.R.C. puhul hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
lõige 4	Pilsi taseme häiresüsteem iga veetiheda sektsiooni jaoks	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
lõige 5	Kaks mootoriga pilsipumpa	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
lõige 6	Püsisvalt paigaldatud pilsisüsteem	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015
lõige 8	Ventilatsioonisüsteemid CO ₂ eemaldussüsteemidele allpool tekki olevates ruumides	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
15.09 lõige 3	Asjakohane transportimisvarustus	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
15.09 lõige 4	Individuaalsed päästevahendid lastele	Kuni ühenduse tunnistuse väljastamise või uuendamiseni pärast 1.1.2010 loetakse seda varustust individuaalsete päästevahendite alternatiiviks
	Päästevahendid	Reisilaevade puhul, mis on varustatud ühispäästevahenditega, artikli 15.09 punkti 5 kohaselt enne 1.1.2005, neid päästevahendeid loetakse isiklike päästevahendite alternatiiviks Reisilaevade puhul, mis on varustatud ühispäästevahenditega artikli 15.09 punkti 6 kohaselt enne 1.1.2005, neid loetakse individuaalsete päästevahendite alternatiiviks kuni ühenduse tunnistuse väljastamiseni või uuendamiseni pärast 1.1.2010
lõike 5 punktid b ja c	Piisav istumisruum, ujuvus vähemalt 750 N	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
punkt f	Stabiilne diferent ja asjakohased haardeseadised	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
punkt i	Sobivad evakatsioonivahendid inimeste toimetamiseks evakatsioonialadelt päästepaatidesse	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
lõige 10	Mootori ja prožektoriga varustatud laevapaat	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
15.10 lõige 2	Artikli 9.16 punkt 3 on ka kohaldatav vahekäikudele ja reisijate puhkeruumidele	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015
lõige 3	Piisav avariivalgustus	Avariivalgustus N.R.C. puhul hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015
15.10 lõige 4	Avarii-jõujaam	Ühepäevareiside laevadele, mille L _{wl} on 25 m või vähem, kohaldatakse sätet N.R.C. puhul hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel ja lõige	SISU	TÄHTPÄEV JA MÄRKUSED
punkt f	Prožektorite avariitoide vastavalt artikli 10.02 punkti 2 punktile i	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015
punkt i	Liftide ja tõsteseadmete avariitoide vastavalt artikli 15.06 lõike 9 teisele lausele	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015
lõige 6	Nõuded avariijõujaamale:	
	— piirded vastavalt artikli 15.11 lõikele 2	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015
	— paigalduskaablid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015
	— avariijõujaam üleval pool ujuvusvaru veeliini	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015
15.11	Tulekaitse	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045
lõige 1	Materjalide ja komponentide sobivus tulekaitseks	
lõige 2	Piirete konstruktsioon	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045
lõige 3	Ruumides, välja arvatud masinaruumides ja hoiuruumides, kasutatavad värvid, lakid ja muud pinnatöötlusvahendid ja ka tekikatted peavad olema leekiaeglustavad	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015
lõige 4	Salongide laed ja seinakatted, mis on valmistatud mittesüttivatest materjalidest	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045
lõige 5	Kogunemisalade mööbel ja sisseseade, mis on valmistatud mittesüttivast materjalist	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045
lõige 6	Katsetatud koodeksi kohaselt	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045
lõige 7	Salongide isolatsioonimaterjalid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045
lõige 8	Nõuded vaheseinte ustele	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045
lõige 9	Seinad	Kajutitega laevadel, kus ei ole automaatset survestatud vee sprinklersüsteemi, kajutitevaheliste seinte otsad: N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
lõige 10	Piirded	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045
15.11 lõige 11	Tuulekaitse	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045
lõike 12 teine lause	Terasest või sarnasest mittesüttivast materjalist trepid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045
lõige 13	Sisetreppide piirded	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045
lõige 14	Ventilatsiooni- ja õhuvarustussüsteemid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel ja lõige	SISU	TÄHTPÄEV JA MÄRKUSED
lõige 15	Kambüüsides ja õhupuhastiga pliitide ventilatsioonisüsteemid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045
lõige 16	Juhtimiskeskused, treppide seinad, kogunemisalad ja suitsueemaldussüsteemid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045
lõige 17	Tulekahju häiresüsteem	Ühepäevareiside laevadel: N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
15.12 lõige 1	Käsitulekustutid	Tulekustutid ja kustutusmaterjalid kambüüsides, juuksurialongides ja parfümeeriakauplustes: N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel
lõige 2	Hüdrantsüsteem	Teine tulekustutusump: N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
lõige 3	Nõuded hüdrantsüsteemidele	Surve ja veejoo pikkus: N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
lõige 6	Materjalid, kaitse rikkimineku eest	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
15.12 lõige 7	Torude ja hüdrantide külmumisvõimaluse vältimine	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
lõike 8 punkt b	Tulekustutusumpade iseseisev käitamine	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
punkt c	Veejoo pikkus kõikidel tekkidel	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
punkt d	Tulekustutusumpade paigaldamine	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
lõige 9	Tulekustutussüsteem masinaruumides	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045
15.14 lõige 1	Reoveekogumis- ja kõrvaldamisseadmed	Kajutitega laevadel, kus pole rohkem kui 50 koid ja ühepäevareiside laevadel: N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045
lõige 2	Nõuded reoveekogumistankidele	Kajutitega laevadel, kus pole rohkem kui 50 koid ja mitte üle 50 reisijaga ühepäevareiside laevadel: N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045
15.15 lõige 1	Vigastatud püstuvus	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045
lõige 4	välja jäetud	
lõige 5	Varustatud laevapaadi, platvormi või samaväärse paigaldisega	Reisilaevadel, mille reisijate maksimaalne lubatud arv on 250 või kus on 50 koid N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
15.15 lõige 6	Varustatud laevapaadi, platvormi või samaväärse paigaldisega	Reisilaevadel, mille reisijate maksimaalne lubatud arv on 250 või kus on 50 koid N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel ja lõige	SISU	TÄHTPÄEV JA MÄRKUSED
lõike 9 punkt a	Vedelgaasiseadmete häiresüsteemid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 14.15
punkt b	Artikli 15.09 lõikele 5 vastavad ühispäästevahendid 5	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010
16.01 lõige 2	16. PEATÜKK Erivintsid ning samaväärsed ühendusseadmed	Nõuet kohaldatakse veesõidukitele, mis on enne 1.1.1995 saanud litsentsi töukamiseks ilma nõuetekohaste kinnitustahenditeta, üksnes N.R.C. puhul, hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2035
16.01 lõike 3 viimane lause	Nõuded ajamitele	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2035
17.02 lõige 3	17. PEATÜKK Täiendavad nõuded	Kohaldatakse samu üleminekusätteid kui need, mis on osutatud vastavas artiklis
17.03 lõige 1	Üldine häiresüsteem	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel
lõige 4	Suurim lubatud koormus	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel
17.04 lõiked 2 ja 3	Süvise ohutusvaru jääk	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel
17.05 lõiked 2 ja 3	Jääkvabaparras	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel
17.06, 17.07 ja 17.08	Kallutuskatse ja püstuvuse tunnustamine	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel
17.09	Lastimärgid ja süviseskaalad	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel
	20. PEATÜKK Kohaldatakse Reini laevakontrolli määruse 20. peatüki üleminekusätteid	
21.01–21.02	21. PEATÜKK	Nõudeid kohaldatakse lõbusõidulaevadele, mis on ehitatud enne 1.1.1995, üksnes N.R.C. puhul, hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2035

Artikkel 24.03

Erandid veesõidukitele, mille kiil on maha pandud enne 1. aprilli 1976

1. Lisaks artikli 24.02 sätetele kohaldatakse veesõidukitele, mille kiil on maha pandud enne 1. aprilli 1976, järgmisi sätteid.

Alltoodud tabelis on kohaldatud järgmisi mõisteid:

- R.C. — sätet ei kohaldata juba kasutuses olevatele veesõidukitele, kui kõnesolevad osad ei ole asendatud või ümber ehitatud, st sätet kohaldatakse ainult kõnesolevate piirkondade ja osade asendamisega („R”) ja ümberehitamisega („C”). Kui olemasolevad osad asendatakse sama tehnoloogiat kasutavate sama tüüpi asenduosadega, siis ei ole see asendamine („R”) üleminekusätete tähenduses.
- Ühenduse tunnistuse väljastamine või uuendamine — vastavus selle sättega peab olema saavutatud selleks ajaks, kui ühenduse tunnistus pärast sätte jõustumist väljastatakse või uuendatakse.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel ja lõige	SISU	TÄHTPÄEV JA MÄRKUSED
3.03 lõige 1 alapunkt a	3. PEATÜKK Põrkevaheseina asend	R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2035
3.04 lõige 2	Punkrite ning eluruumide ja reisijatealade ühispindala	R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2035
lõige 7	Maksimaalne lubatud helirõhutase	Ühenduse tunnistuse väljastamine või uuendamine pärast 1.1.2015
4.01 lõige 2, 4.02 ja 4.03	4. PEATÜKK Süvise ohutusvaru, vabaparras, minimaalne vabaparras	Ühenduse tunnistuse väljastamine või uuendamine pärast 1.1.2015
7.01 lõige 2	7. PEATÜKK Laeva poolt tekitatud helirõhk	R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015
7.05 lõige 2	Laevatulede seire	Ühenduse tunnistuse väljastamine või uuendamine:
8.08 lõiked 3 ja 4 ja 4	8. PEATÜKK Minimaalne pumpamismaht ja äravoolutorude siseläbimõõt	Ühenduse tunnistuse väljastamine või uuendamine pärast 1.1.2015
8.10 lõige t 2	Laeva poolt sõidu ajal tekitatud müra	R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015
9.01	9. PEATÜKK Nõuded elektriseadmetele	R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015
9.03	Kaitse füüsilise kokkupuute, tahkete esemetega tekitatavate vigastuste ning vee sissetuleku eest	R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015
9.06	Lubatud maksimumpinge	R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015
9.10	Generaatorid ja mootorid	R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015
9.11 lõige 2	Akude paigaldus	R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015
9.12	Lülitusseadmete paigaldamine	R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015
9.14	Armatuurid	R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015
9.15	Kaablid	R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015
9.17	Laevatud	R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015
12.02 lõige 5	12. PEATÜKK Müra ja vibratsioon eluruumides	Ühenduse tunnistuse väljastamine või uuendamine pärast 1.1.2015
15.02 lõige 5, lõige 6 esimene lause, lõiked 7-11 ja lõige 13	15. PEATÜKK Ujuvusvaru veeliin, kui vaheseinte tekk puudub	R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045
15.02 lõige 16	Veetihedad aknad	R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045
15.04	Süvise ohutusvaru, vabaparras, meetmed sukeldumisel	R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045
15.05	Reisijate arv	Ühenduse tunnistuse väljastamine või uuendamine pärast 1.1.2015
15.10 lõige 4, lõige 6, lõige 7, lõige 8 ja lõige 11	Avarii-jõujaam	R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045

Kolmapäev, 5. juuli 2006

2. Ühepäevareiside laevadele, mille kiil on maha pandud enne 1. aprilli 1976, kohaldatakse artikli 15.11 lõike 3 punkti a kuni ühenduse tunnistuse esmakordse väljastamiseni või uuendamiseni pärast 1.1.2045 koos sättega, mille kohaselt üksnes värvid, värnitsad, kattekihid ja muud pääseteede pinnakattematerjalid ning muud paneelide pinnatöötlusmaterjalid peavad olema tulekindlad ega tohi eraldada ohtlikes kogustes suitsu ja mürgiseid aursid.
3. Ühepäevareiside laevadele, mis on ehitatud 1. aprillil 1976 või enne seda, kohaldatakse kuni ühenduse tunnistuse esimese väljastamise või uuendamiseni pärast 1. jaanuari 2045, 12. jao artiklit 15.11 eritingimusega, mille kohaselt võib pääseteede trepid kandvate teraskoostude vormis treppide asemel konstrueerida nii, et need jäävad tulekahju korral kasutatavaks umbeks sama pikaks ajaks, kui kandvate teraskoostude vormis trepid.

Artikkel 24.04

Muud erandid

1. Laevade puhul, mille minimaalne vabaparras on kindlaks määratud Reini laevakontrolli määruse artikli 4.04 kohaselt, mida kohaldata 31. märtsil 1983. aastal, võib kontrollorgan omaniku taotlusel vabaparda kindlaks määrata Reini laevakontrolli määruse artikli 4.03 kohaselt, mida kohaldatakse 1. jaanuaril 1995. aastal.
2. Laevad, mille kiil on maha pandud enne 1. juulit 1983, ei pea vastama Reini laevakontrolli määruse 9. peatükile, kuid need peavad vastama vähemalt sama määruse 6. peatükile, mida kohaldatakse 31. märtsil 1983.
3. Artikli 15.06 lõike 3 punkte a-e ja artikli 15.12 lõike 3 punkti a kohaldatakse üksikvooliku pikkuse osas veesõidukitele, mille kiil on maha pandud pärast 30. septembrit 1984 ning kõnealuste piirkondade ümberehitamisele hiljemalt siis, kui ühenduse tunnistus on esimest korda väljastatud või muudetud pärast 1. jaanuari 2045.
4. Kui üleminekusätete kehtivuse lõppemise järel on käesolevate sätete järgimine praktikas raske või tekitab õigustamatuid kulusid, võib kontrollorgan komitee soovitude põhja lubada erandeid nimetatud sätetest. Need erandid tuleb märkida ühenduse tunnistusele.
5. Kui nendes sätetes seoses seadmete konstrueerimisele esitatavate nõuetega osutatakse Euroopa või rahvusvahelisele standardile, võib selliseid seadmeid pärast standardi läbivaatamist kasutada veel 20 aastat.

Artikkel 24.05

(välja jäetud)

Artikkel 24.06

Erandid veesõidukitele, mis ei ole hõlmatud artikliga 24.01

1. Alltoodud sätteid kohaldatakse:
 - a) veesõidukitele, millele väljastati Reini laevakontrolli määruse kohane laevatunnistus esimest korda 1. jaanuari 1995 ja ... (*) vahel, tingimusel, et need laevad ei olnud 31. detsembril 1994. aastal ehitamisel või ümberehitamisel;
 - b) veesõidukitele, mis on saanud mõne muu laevasõiduloo 1. jaanuari 1995 ja ... (*) vahel.
2. Peab olema tõendatud, et nimetatud veesõidukid vastavad Reini laevakontrolli määrusele, mida kohaldata laevatunnistuse või mõne muu laevasõiduloo väljastamise ajal.
3. Peab olema kinnitatud laeva vastavus sätetele, mis vastavalt allpool esitatud üleminekusätetele jõustuvad pärast esmakordset laevatunnistuse või muu laevasõiduloo väljastamist.
4. Artikli 24.04 lõikeid 4 ja 5 tuleb kohaldada *mutatis mutandis*.

(*) Kaks aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

5. Alltoodud tabelis on kohaldatud järgmisi mõisteid:

- N.R.C. — sätet ei rakendata juba kasutuses olevatele veesõidukitele, kui kõnesolevad osad ei ole asendatud või ümber ehitatud, st sätet kohaldatakse ainult vastehitatud („N”) veesõidukitele ning kõnesolevate piirkondade ja osade asendamisele („R”) ja ümberehitamisele („C”). Kui olemasolevad osad asendatakse sama tehnoloogiat kasutavate sama tüüpi asenduosadega, siis ei ole see asendamine („R”) üleminekusätete tähenduses.
- Ühenduse tunnistuse väljastamine või uuendamine — vastavus selle sättega peab olema saavutatud selleks ajaks, kui ühenduse tunnistus pärast sätte jõustumist väljastatakse või uuendatakse.

Artikkel ja lõige	SISU	TÄHTPÄEV JA MÄRKUSED	Kehtib laevatunnistuse või muu laevasõiduloaga veesõiduki puhul
3.03 lõige lõige t 7	3. PEATÜKK Laeva vöörisektsioonidesse mitteulatuva ankrud	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2041	1.10.1999
3.04 lõike 3 teine lause	Masinaruumide isolatsioon	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel	1.4.2003
lõige 3 laused 3 ja 4	Avamis- ja sulgurseadised	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel	1.10.2003
8.02 lõige 4	8. PEATÜKK Masinaosade kaitsmine	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel	1.4.2003
8.03 lõige 3	Kiiruspiirik	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010	1.4.2004
8.05 lõike 9 esimene lause	Mahumõõturid, mis peavad olema loetavad kuni maksimaalse täitetasemeni	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010	1.4.1999
lõige 13	Tankide täitetaseme kontrollimine mitte ainult peamasinade, vaid ka teiste laeva ohutuks käitamiseks vajalike masinate puhul	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015	1.4.1999
	8a. PEATÜKK Kohaldatakse Reini laevakontrollimääruse 8a. peatüki üleminekusätteid		
10.02 lõike 2 punkt a	10. PEATÜKK Terastrusside ja trosside tunnustamine	Esimene asendatud tross laevas: N.R.C., hiljemalt 1.1.2008. Teine ja kolmas tross: 1.1.2013.	1.4.2003
10.03 lõige 1	Euroopa standard	Asendamisel, hiljemalt 1.1.2010	1.4.2002
lõige 2	Sobib tuleklassidele A, B ja C	Asendamisel, hiljemalt 1.1.2010	1.4.2002
10.03a	Püsivalt paigaldatud tulekustutusvahendid kajutites, roolikambrites ja reisijatealadel	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2035	1.4.2002
10.03b	Püsivalt paigaldatud tulekustutussüsteemid masina-, katla- ja pumbaruumides	(¹) hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2035	1.4.2002

(¹) 1. Lubatud on püsivalt paigaldatud CO₂-tulekustutussüsteemid, mis on paigaldatud 1. jaanuari 1995 ja 31. märtsi 2003 vahel, kui need vastavad 31. märtsil 2003. aastal kohaldatud Reini laevakontrolli määruse artikli 10.03 punktile 5.

2. Kehtima jäävad Reini laevasõidu keskkomisjoni soovitusel, mis on antud 1. jaanuari 1995 ja 31. märtsi 2002 vahel ning on kohaldatavad 31. märtsil 2002.

3. Artikli 10.03b punkti 2 alapunkt a on kohaldatav üksnes siis, kui need seadmed on paigaldatud laevadesse, mille kiil on maha pandud pärast 1. oktoobrit 1992.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel ja lõige	SISU	TÄHTPÄEV JA MÄRKUSED	Kehtib laevatunnistuse või muu laevasõiduloaga veesõiduki puhul
10.04	Euroopa normide kohaldamine jollidele	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015	1.10.2003
10.05 lõige 2	Täispuhutavad päästevestid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010. Päästeveste, mis on olnud laevas 30.9.2003, võib kasutada kuni ühenduse tunnistuse väljastamise või uuendamiseni pärast 1.1.2010	1.10.2003
11.13	11. PEATÜKK Tuleohtlike vedelike hoidmine	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel	1.10.2002
15.01 lõike 1 punkt c	15. PEATÜKK Artikli 8.06 lõike 2 teist lauset ei kohaldata	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel	1.1.2006
punkt d	Artikli 9.14 lõike 3 teist lauset üle 50 V nimipingele ei kohaldata	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010	1.1.2006
lõike 2 punkt b	Artikli 13.04 kohaste õliaurustuspõletiga ahjude keelamine	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel	1.1.2006
punkt c	Artikli 13.07 kohaste tahket kütust kasutavate kütteseadmete keelamine	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010	1.1.2006
punkt e	Peatüki 14 kohaste vedelgaasiseadmete keelamine	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045	1.1.2006
15.02 lõige 2	Vaheseinte arv ja asend	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045	1.1.2006
lõike 5 teine lause	Ujuvusvaru veeliin, kui vaheseinte tekk puudub	Reisilaevadel, mis on vette lastud enne 1.1.1996 kohaldatakse nõuet N.R.C. puhul hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045	1.1.2006
lõige 15	Topeltpõhjade ja kimmipilsikanalite minimaalne kõrgus	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045	1.1.2006
15.03 lõiked 1-6	Vigastamata püstuvus	N.R.C., ja kui peal on maksimaalne arv reisi- jaid, hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045	1.1.2006
15.03 lõige 7 ja 8	Vigastatud püstuvus	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045	1.1.2006
lõige 9	2-sektsiooniline staatus	N.R.C.	1.1.2007

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel ja lõige	SISU	TÄHTPÄEV JA MÄRKUSED	Kehtib laevatunnistuse või muu laevasõiduloaga veesõiduki puhul
lõiked 10-13	Vigastatud püstuvus	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045	1.1.2006
15.05 lõige 2 punkt a	Reisijate arv, kelle jaoks artikli 15.06 lõike 8 kohase evakuatsiooniala olemasolu on tõendatud	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045	1.1.2006
lõige b	Artikli 15.03 kohases püstuvusarvutuses arvestatud reisijate arv	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045	1.1.2006
15.06 lõige 1	Reisijateruumid kõikidel tekkidel pörkehahesest ahtri pool ja eespool ahterpiigi vaheseina tasandit	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045	1.1.2006
lõige 2	Kapid ja artiklis 11.13 osutatud ruumid tuleohtlike vedelike hoidmiseks	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel	1.1.2006
lõike 3 punkti c esimene lause	Väljapääsude puhaskõrgus	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045	1.1.2006
teine lause	Reisijate kajutite ja muude väikeste ruumide uste puhaslaius	0,7 m mõõtmiseks, N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045	1.1.2006
15.06 lõike 3 punkti f esimene lause	Avariiväljapääsude mõõdud	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045	1.1.2006
punkt g	Liikumispuudega inimestele kasutamiseks mõeldud ruumide väljapääsud	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045	1.1.2006
lõige 4 punkt d	Liikumispuudega inimestele kasutamiseks mõeldud uksed	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045	1.1.2006
lõige t 5	Nõuded ühenduskoridoridele	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045	1.1.2006
lõige 6 punkt b	Päaseteed, mis viivad evakuatsioonialadele	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045	1.1.2006
punkt c	Päaseteed ei tohi läbida masinaruume või kambüüsi.	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel	1.1.2006
punkt d	Päaseteedel ei tohi olla redelipulki, redeleid või sarnaseid paigaldisi	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045	1.1.2006
lõige 7	Sobiv juhendamissüsteem ohutuse tagamiseks	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045	1.1.2006
lõige 8	Kogunemisalade nõuded	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045	1.1.2006
lõike i 9 punktid a-c ja viimane lause	Reisijatealade treppide ja trepimademet nõuded	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045	1.1.2006

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel ja lõige	SISU	TÄHTPÄEV JA MÄRKUSED	Kehtib laevatunnistuse või muu laevasõiduloaga veesõiduki puhul
lõike 10 punkti a esimene lause	Reelingud vastavalt Euroopa standardile EN 711: 1995	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045	1.1.2006
teine lause	Liikumispuudega inimestele kasutamiseks mõeldud umbreelingute ja reelingute kõrgus	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045	1.1.2006
punkti b teine lause	Avade puhaslaius, mida tavaliselt kasutavad liikumispuudega inimesed laevaminekuks ja laevast väljumiseks	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045	1.1.2006
lõige 12	Maabumissillad Euroopa standardi EN 14206: 2003 kohaselt	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel	1.1.2006
lõige 13	Liikumispuudega inimeste liikumisalad ja nende seinad	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045	1.1.2006
lõike 14 esimene lause	Liikumisalade klaasuste ja -seinte ning aknapaneelide konstruktsioon	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045	1.1.2006
lõige 15	Täielikult panoraampaneelidest tehtud tekiehitistele või nende katustele esitatavad nõuded	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045	1.1.2006
lõige 16	Artikli 12.05 kohased joogiveesüsteemid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel	1.1.2006
lõike 17 teine lause	Nõuded liikumispuudega inimestele kohandatud tualettruumidele	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045	1.1.2006
lõige 18	Avatava aknata kajutite ventilatsioonisüsteem	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045	1.1.2006
15.07	Nõuded kütusesüsteemile	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045	1.1.2007
15.08 lõige 2	Nõuded reisijatealade valjuhääldisüsteemidele	Reisilaevade puhul, mille LWL on vähem kui 40 m või mis ei ole ette nähtud rohkem kui 75 inimesele, kohaldatakse sätet N.R.C. puhul hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010	1.1.2006
lõige 3	Nõuded häiresüsteemile	Ühepäevareiside laevadele kohaldatakse sätet N.R.C. puhul hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010	1.1.2006
lõige 3 alapunkt b	Häiresüsteem, mis võimaldab laeva juhtkonnal teatada ohust laevaperele ja pardapersonalile	Ühepäevareiside laevadele kohaldatakse sätet N.R.C. puhul hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel	1.1.2006
lõige 4	Pilsli taseme häiresüsteem iga veetiheda sektsiooni jaoks	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010	1.1.2006
lõige 5	Kaks mootoriga pilsipumpa	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010	1.1.2006
lõige 6	Artikli 8.06 lõike 4 kohane püsivalt paigaldatud pilsisüsteem 4	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015	1.1.2006

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel ja lõige	SISU	TÄHTPÄEV JA MÄRKUSED	Kehtib laevatunnistuse või muu laevasõiduloaga veesõiduki puhul
lõige 7	Külmhoiuruumide avamine seestpoolt	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel	1.1.2006
lõige 8	Ventilatsioonisüsteemid CO ₂ eemaldussüsteemidele allpool tekki olevates ruumides	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010	1.1.2006
lõige 9	Esmaabipakid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel	1.1.2006
15.09 lõike 1 esimene lause	Päästepoid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel	1.1.2006
lõige 2	Individuaalsed päästevahendid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel	1.1.2006
lõige 3	Asjakohane transportimisvarustus	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010	1.1.2006
15.09 lõige 4	Euroopa standarditele N 395: 1998 või EN 396: 1998 vastavad individuaalsed päästevahendid 100 % reisijatele	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel	1.1.2006
	Individuaalsed päästevahendid lastele	Kuni ühenduse tunnistuse väljastamise või uuendamiseni pärast 1.1.2010 loetakse seda varustust individuaalsete päästevahendite alternatiiviks	1.1.2006
	Päästevahendid	Reisilaevade puhul, mis on varustatud ühis-päästevahenditega, artikli 15.09 lõike 5 kohaselt enne 1.1.2005, neid päästevahendeid loetakse isiklike päästevahendite alternatiiviks Reisilaevade puhul, mis on varustatud ühis-päästevahenditega, artikli 15.09 lõike 6 kohaselt enne 1.1.2005, neid loetakse individuaalsete päästevahendite alternatiiviks kuni ühenduse tunnistuse väljastamiseni või uuendamiseni pärast 1.1.2010	1.1.2006
lõike 5 punktid b ja c	Piisav istumisruum, ujuvus vähemalt 750 N	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010	1.1.2006
punkt f	Stabiilne diferent ja asjakohased haardeseadised	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010	1.1.2006
punkt i	Asjakohased evakuaatsioonivahendid evakuatsioonialadelt päästepaatidesse pääsemiseks	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010	1.1.2006
lõige 9	Päästevahendite kontrollimine tootja juhendite kohaselt.	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel	1.1.2006
lõige 10	Mootori ja prožektoriga varustatud laevapaat	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010	1.1.2006
lõige 11	Pinguti	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel	1.1.2006

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel ja lõige	SISU	TÄHTPÄEV JA MÄRKUSED	Kehtib laevatunnistuse või muu laevasõiduloaga veesõiduki puhul
	Elektriseadmed		1.1.2006
15.10 lõige 2	Artikli 9.16 lõige 3 on ka kohaldatav vahekäikudele ja reisijate puhkeruumidele	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015	1.1.2006
lõige 3	Piisav avariivalgustus	Avariivalgustus N.R.C. puhul hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015	1.1.2006
lõige 4	Avarii-jõujaam	Ühepäevareiside laevadele, mille LWL on 25 m või vähem, kohaldatakse sätet N.R.C. puhul hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015	1.1.2006
punkt f	Prožektorite avariitoide vastavalt artikli 10.02 lõike 2 punktile i	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015	1.1.2006
punkt i	Liftide ja tõsteseadete avariitoide vastavalt artikli 15.06 lõike 9 teisele lausele	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015	1.1.2006
lõige 6	Nõuded avarii-jõujaamale:		1.1.2006
	– piirded artikli 15.11 lõike 2 kohaselt	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015	1.1.2006
	– kaablite paigaldamine	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015	1.1.2006
	– avarii-jõujaam ülevalpool ujuvusvaru veeliini	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015	1.1.2006
15.11	Tulekaitse		1.1.2007
lõige 1	Materjalide ja komponentide sobivus tulekaitseks	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045	1.1.2006
15.11 lõige 2	Piirete konstruktsioon	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045	1.1.2006
lõige 3	Ruumides, välja arvatud masinaruumides ja hoiuruumides, kasutatavad värvid, lakid ja muud pinnatöötlusvahendid ja ka tekikatted peavad olema leekiaeglustavad	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2015	1.1.2006
lõige 4	Salongide laed ja seinakatted, mis on valmistatud mittesüttivatest materjalidest	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045	1.1.2006
lõige 5	Kogunemisalade mööbel ja sisseseade, mis on valmistatud mittesüttivast materjalist	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045	1.1.2006
lõige 6	Katsetatud koodeksi kohaselt	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045	1.1.2006

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel ja lõige	SISU	TÄHTPÄEV JA MÄRKUSED	Kehtib laevatunnistuse või muu laevasõiduloaga veesõiduki puhul
lõige 7	Salongide isolatsioonimaterjalid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045	1.1.2006
lõike 8 punktid a ja b, punkti c teine lause ja punkt d	Nõuded vaheseintes olevatele ustele	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045	1.1.2006
lõige 9	Seinad	Kajutitega laevadel, kus ei ole automaatset survestatud vee sprinklersüsteeme, kajutitevaheliste seinte otsad: N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010	1.1.2006
lõige 10	Piirded	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045	1.1.2006
lõike 12 teine lause	Terasest või sarnasest mittesüttivast materjalist trepid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045	1.1.2006
lõige 13	Sisetreppide piirded	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045	1.1.2006
lõige 14	Ventilatsiooni- ja õhuvarustussüsteemid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045	1.1.2006
lõige 15	Kambüüside ja õhuäratõmbega pliitide ventilatsioonisüsteemid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045	1.1.2006
lõige 16	Juhtimiskeskused, treppide seinad, kogunemistsoonid ja suitsueemaldussüsteemid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045	1.1.2006
lõige 17	Tulekahju häiresüsteem	Ühepäevareiside laevadel: N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010	1.1.2006
15.12 lõige 1	Käsitulekustutid	Tulekustutid ja kustutusvaip kambüüsid, juuksurisalongides ja parfümeeriakauplustes: N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel	1.1.2006
lõige 2	Hüdrantsüsteem	Teine tulekustutuspump: N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010	1.1.2006
lõige 4	Hüdrandi ventiilid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel	1.1.2006
lõige 5	Telgepidi ühendatud rullid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel	1.1.2006
lõige 6	Materjalid, kaitse rikkimineku eest	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010	1.1.2006

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel ja lõige	SISU	TÄHTPÄEV JA MÄRKUSED	Kehtib laevatunnistuse või muu laevasõiduloaga veesõiduki puhul
lõige 7	Torude ja hüdrantide külmutusvõimaluse vältimine	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010	1.1.2006
lõige i 8 alapunktid b	Tulekustutusumpade iseseisev käitamine	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010	1.1.2006
punkt d	Tulekustutusumpade paigaldamine	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010	1.1.2006
lõige 9	Tulekustutussüsteem masinaruumides	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010	1.1.2006
15.12 lõige 9	Terasest või võrdväärsete omadustega masinaruumide tulekustutussüsteem	alt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045. Üleminekuajaperioodi ei kohaldata reisilaevadele, mida on hakatud ehitama pärast 31.12.1995 ja mille korpus on valmistatud puidust, alumiiniumist või plastikust ning mille masinaruumid ei ole tehtud artikli 3.04 lõigete 3 ja 4 kohastest materjalidest	1.1.2006
15.13	Ohutusmeetmed	Ühepäevareiside laevadel: N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel	1.1.2006
15.14 lõige 1	Reovee kogumise ja kõrvaldamise seadmed	Kajutitega laevadel, kus pole rohkem kui 50 koid ja ühepäevareiside laevadel: N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045	1.1.2006
lõige 2	Nõuded reoveekogumistankidele	Kajutitega laevadel, kus on 50 või vähem koid ja ühepäevareiside laevadel, millel on lubatud sõidutada 50 ja vähem reisijat: N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045	1.1.2006
15.15	Teatavatele reisilaevadele tehtavad erandid		1.1.2006
lõike 1	Vigastatud püstuvus	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2045	1.1.2006
lõike 4	välja jäetud		
lõike 5	Varustatud laevapaadi, platvormi või samaväärse paigaldisega	Reisilaevadel, millel on lubatud maksimaalselt 250 reisijat või 50 koid N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010	1.1.2006
lõike 6	Varustatud laevapaadi, platvormi või samaväärse paigaldisega	Reisilaevadel, millel on lubatud maksimaalselt 250 reisijat või 50 koid N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010	1.1.2006

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel ja lõige	SISU	TÄHTPÄEV JA MÄRKUSED	Kehtib laevatunnistuse või muu laevasõiduloaga veesõiduki puhul
15.15 lõike 9 punkt a	Vedelgaasiseadmete häiresüsteemid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 14.15	1.1.2006
punkt b	Artikli 15.09 lõikele 5 vastavad ühispäästevahendid 5	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast 1.1.2010	1.1.2006

Artikkel 24.07

(välja jäetud)

24a. PEATÜKK

ÜLEMINEKUSÄTTED VEESÕIDUKITELE, MIS EI NAVIGEERI R TSOONI VEETEDEL

Artikkel 24a.01

Juba kasutuses olevatele veesõidukitele üleminekusätete rakendamine ja eelmiste ühenduse tunnistuste kehtivus

1. Kohaldatakse järgmisi sätteid:

- veesõidukitele, millele esimest korda väljastati ühenduse tunnistus enne ... (*) ja
- veesõidukitele, mis on omandanud mõne muu laevasõidulitsentsi enne ... (*)

mis ei navigeeri R tsooni veeteedel.

2. Peab olema sätestatud, et need veesõidukid vastavad direktiivi 82/714/EMÜ II lisa peatükkidele 1-13 sel kuupäeval, mil väljastatakse laevatunnistus teise sõidulitsentsi kohta.

3. Ühenduse tunnistused, mis on väljastatud enne ... (*) jäävad kehtima kuni tunnistusel näidatud aegumiskuupäevani. Artikli 2.09 lõige 2 jääb kohaldatavaks.

Artikkel 24a.02

Erandid juba kasutuses olevatele laevadele

1. Piiramata artiklite 24a.03 ja 24a.04 kohaldamist, peab veesõidukeid, mis ei vasta täielikult käesoleva direktiivi sätetele, kohandama nii, et need vastaksid sätetele, mis jõustuvad pärast veesõidukitele ühenduse tunnistuse või muu liiklusloa esmakordset väljaandmist vastavalt allpool toodud tabelis loetletud ajutistele sätetele.

2. Tabelis kasutatud mõisted:

- N.R.C. — nõuet ei rakendata juba kasutuses olevatele veesõidukitele, kui kõnesolevad osad ei ole asendatud või ümber ehitatud, st sätet kohaldatakse ainult vastehitatud („N”) veesõidukitele ning kõnesolevate piirkondade ja osade asendamisele („R”) ja ümberehitamisele („C”). Kui olemasolevad osad asendatakse sama tehnoloogiat kasutavate sama tüüpi asenduosadega, siis ei ole see asendamine („R”) üleminekusätete tähenduses.
- Ühenduse tunnistuse väljastamine või uuendamine — nõuet tuleb järgida järgmisel tunnistuse väljaandmisel või uuendamisel pärast ... (*). Kui tunnistus kaotab kehtivuse ... (*) ja ... (**) eelneva päeva vahel, on see nõue siiski kohustuslik alates ... (**).

(*) Kaks aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

(**) Kolm aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel ja lõige	SISU	TÄHPÄEV JA MÄRKUSED
	3. PEATÜKK	
3.03 lõige 1a.	Põrkevaheseina asend	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (*)
3.03 lõige 2	Eluruumide ohutusvahendid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (**)
3.03 lõige 2	Ohutusvahendid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (***)
3.03 lõige 4	Gaasitihe piire	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (**)
3.03 lõike 5 teine lause	Ahterpiigi vaheseina uste seire	
3.03 lõige 7	Võõrisektsioonid ankrutaskutega	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (*)
3.04 lõike 3 teine lause	Masinaruumide isolatsioon	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel
3.04 lõike 3 kolmas ja neljas lause	Avamis- ja sulgurseadised	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel
3.04 lõige 6	Väljapääsud ruumidest, mis käesoleva direktiivi alusel on liigitatud masinaruumideks	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (*)
	4. PEATÜKK	
4.04	Lastimärgid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (**)
	5. PEATÜKK	
5.06 lõike 1 esimene lause	Ettenähtud kiirus (edasisuunas)	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (*)
	6. PEATÜKK	
6.01 lõige 1	5. peatükis nõutud manööverduusvõime	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (*)
lõige 3	Alalised loendid ja ümbritseva õhu temperatuurid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (**)
6.01 lõige 7	Rooliballeri konstruktsioon	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (***)
6.02 lõige 2	Jõuallika kasutusse võtmine ühe liigutusega	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (**)
lõige 3	5. peatükis nõutud manööverduusvõime tagamine teise ajamiga/käisajamiga	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (*)
6.03 lõige 1	Teiste jõutarbijate ühendamine hüdraulilise roolimehhanismi ajamiga	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (**)
lõige 2	Eraldi olevad hüdraulikaõli tankid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (**)
6.05 lõige 1	Käisajami automaatne lahtiühendamine	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (**)

(*) 43 aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

(**) 18 aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

(***) 23 aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel ja lõige	SISU	TÄHPÄEV JA MÄRKUSED
6.06 lõige 1	Kaks sõltumatut aktiveerimissüsteemi	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (***)
6.07 lõike 2 punkt a	Niihästi hüdraulikaõli tankide kui süsteemi surve jälgimise häiresüsteem	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (**)
punkt e	Puhverseadmete seire	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel
6.08 lõige 1	Artikli 9.20 kohased nõuded elektriseadmetele	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (**)
7.02 lõiked 2–7	7. PEATÜKK Takistamatu väljavaade roolikambrist, välja arvatud järgmised sektsioonid:	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (*)
7.02 lõike 3 punkt 2	Roolimehe tavalise vaatevälja takistamatu väljavaade	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (***)
lõige 5	Klaaside minimaalne valgusläbivus	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (**)
7.03 lõige 7	Häireseadmete väljalülitamine	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel
lõige 8	Automaatne ümberlülitamine teisele jõuallikale	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (**)
7.04 lõige 1	Peamasinade ja rooliseadmete juhtimine	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel
7.04 lõige 2	Peamasinade juhtimine	kui roolikambrid on konstrueeritud laeva ainuisikuliseks juhtimiseks radari abil: N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (*), kui liikumissuuna võib saavutada otse; N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (**) muudel masinatel
7.09	Häiresüsteem	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (**)
7.12 lõige 1	Sissetõmmatavad roolikambrid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel. Ilma automaatse sissetõmbamiseta: N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (*)
lõige 2 ja 3		N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel
8.01 lõige 3	8. PEATÜKK Üksnes sisepõlemismootorid, milles põlevate kütuste leekpunkt on üle 55 °C	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (***)
8.02 lõige 1	Masinate turvamine tahtmatu käivitamise vastu	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (**)
lõige 4	Masinaosade kaitse	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel
8.03 lõige 2	Seireseadmed	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (**)
lõige 3	Kiiruspiirik	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (**)
lõige 5	Võlli pukside konstruktsioon	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (***)

(*) 43 aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

(**) 18 aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

(***) 23 aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel ja lõige	SISU	TÄHPÄEV JA MÄRKUSED
8.05 lõige 1	Terastankid vedelkütuse jaoks	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (***)
8.05 lõige 2	Tankiventilide automaatne sulgemine	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel
lõige 3	Kütusetankid ei tohi asuda pörkevaheseinast eespool	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (**)
lõige 4	Kütusetankid ning nende toruliitmikud ei tohi asuda otse masinate või väljalasketorude kohal.	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (**). Selle ajani peavad sobivad seadmed tagama kütuse ohutu eemaldamise.
lõige 6 laused 3- 5	Rõhutasandustorude ja ühendustorude paigaldamine ja mõõtmine	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (**)
lõige 7	Tekil asuv katkestusseadis	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (***)
lõike 9 esimene lause	Mahumõõturid, mis peavad olema loetavad kuni maksimaalse täitetasemeni.	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (**)
lõige 13	Tankide täitetaseme kontrollimine mitte ainult peamasinat, vaid ka teiste laeva ohutuks käitamiseks vajalike masinate puhul	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (*)
8.06	Määrdeõli hoidmine, torud ja abiseadmed	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (*)
8.07	Jõuülekandesüsteemides, juhtimis- ja aktiveerimissüsteemides ning küttesüsteemides, torudes ja abiseadmetes kasutatava õli hoidmine	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (*)
8.08 lõige 8	Lihtne sulgurseadis, mis pole piisav ballastiruumide ühendamiseks ballasti kandmiseks sobivate trümmide tühjenustorudega	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (**)
8.08 lõige 9	Mõõteseadmed trümmi pilssides	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (**)
8.09 lõige 2	Õlise vee ja kasutatud õli kogumisseadmed	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast (**)
8.10 lõige 3	Paigalseisvate laevade mürataseme piirnorm 65 dB (A)	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (***)
9. PEATÜKK		
9.01 lõike 1 teine lause	Kontrollorganile esitatavad asjakohased dokumendid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (*)
9.01 lõike teine taane	Laevas hoitavad pea-, avarii- ja jaotuspaneeli lülituskeemid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (**)
lõige 3	Ümbritseva õhu temperatuurid laeva sees ja tekil	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (**)
9.02 lõiked 1–3	Elektrivarustussüsteemid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (**)
9.03	Kaitse füüsilise kokkupuute, tahkete esemetega tekitatavate vigastuste ning vee sissetuleku eest	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (*)
9.05 lõige 4	Maandusjuhtmete ristlõige	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (*)
9.11 lõige 4	Akude tõhus õhutamine, kui neid hoitakse suletud sektsioonis, kapis või kastis	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel

(*) 43 aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

(**) 18 aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

(***) 23 aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel ja lõige	SISU	TÄHPÄEV JA MÄRKUSED
9.12	Lülitusseadmete paigaldamine	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (***)
9.12 lõike 3 punkt b	Maanduse jälgimissüsteem, millel on nii heli- kui valgusega häiresignaal	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (**)
9.13	Vooluahela avariikatkestid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (**)
9.14	Armatuurid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (***)
9.14 lõike 1 teine lause	Ühe polaarsusega lülitite keelamine pesupesemisruumides, duširuumides, pesuruumides ning muudes märgruumides.	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (**)
9.15 lõige 2	Minimaalne kaabli ristlõige 1,5 mm ²	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (**)
lõige 10	Sissetõmmatavate roolikambritega ühendatud kaablid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (**)
9.16 lõike 3 teine lause	Teine elektriahel	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (***)
9.19	Mehhaaniliste seadmete häire- ja ohutussüsteemid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (***)
9.20	Elektroonikaseadmed	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (*)
9.21	Elektromagnetiline vastavus	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (*)
10.01	10. PEATÜKK Ankruseadmed	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (**)
10.02 lõike 2 punkt a	Tunnistus sildumis- ja muude trosside kohta	Esimene asendatav kaabel laevas: N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (**) Teine ja kolmas kaabel: ... (***)
10.03 lõige 1	Euroopa norm	Asendamisel, hiljemalt ... (**)
lõige 2	Sobib A, B ja C tuleklassile	Asendamisel, hiljemalt ... (**)
lõige 4	CO ₂ sisalduse ja ruumi suuruse suhe	Asendamisel, hiljemalt ... (**)
10.03a	Püsivalt paigaldatud tulekustutussüsteemid eluruumides, roolikambri ja reisijateruumides	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (*)
10.03b	Püsivalt paigaldatud tulekustutussüsteemid masina-, katla- ja pumbaruumides	Enne 1. oktoobrit 1985 paigaldatud CO ₂ tulekustutussüsteemid võivad jääda kasutusele kuni ühenduse tunnistuse väljastamiseni või uuendamiseni pärast ... (*), kui need vastavad direktiivi 82/714/EMÜ II lisa artikli 13.03 nõuetele.
10.04	Euroopa normide kohaldamine jollidele	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (***)
10.05 lõige 2	Täispuhutavad päästevestid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (**) Päästeveste, mis on laevas päeval enne ... (****), võib kasutada kuni ühenduse tunnistuse väljastamise või uuendamiseni pärast ... (**)

(*) 43 aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

(**) 18 aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

(***) 23 aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

(****) Kaks aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel ja lõige	SISU	TÄHPÄEV JA MÄRKUSED
	11. PEATÜKK	
11.02 lõige 4	Tekkide välisservade ja töökohtade varustus	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (***)
11.04	Külgtekid	(¹) Ühenduse tunnistuse esmane väljastamine või uuendamine (*) pärast ZZ + 40, kui laius on üle 7,30 m
11.05 lõige 1	Juurdepääs töökohtadele	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (*)
lõiked 2 ja 3	Juurdepääsud, väljapääsud ja vahekäigud, kui põrandapindade erinevus on üle 0,50 meetri	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel
lõige 4	Pidevalt mehitatud töökohtade trepid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (*)
11.06 lõiked 2	Väljapääsud ja avariiväljapääsud	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (*)
11.07 lõike 1 teine lause	Redelid, astmed ja samalaadsed paigaldised	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (*)
lõiked 2 ja 3		N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel
11.10	Luugikaaned	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (**)
11.11	Vintsid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (**)
11.12 lõiked 2–6 ja 8–10	Kraanad: tootja silt, suurimad lubatud koormused, kaitseadised, arvutuskatse, ekspertide kontroll, laevas olevad tunnistused	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (*)
11.13	Tuleohtlike vedelike hoidmine	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel
	12. PEATÜKK	
12.01 lõiked 1	Eluruumid tavaliselt laevas elavatele isikutele	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (*)
12.02 lõiked 3	Põrandate asend	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (*)
lõige 4	Elu- ja magamisruumid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (*)
12.02 lõige 5	Müra ja vibratsioon eluruumides	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (***)
lõige 6	Eluruumide puhaskõrgus	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (*)
lõige 8	Salongide vaba põrandapind	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (*)
lõige 9	Ruumide ruumala	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (*)
lõige 10	Õhuruumi maht inimese kohta.	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (*)

(*) 43 aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

(**) 18 aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

(***) 23 aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

(¹) Sätet kohaldatakse laevadele, mille kiil on maha pandud 2 aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist ja kasutuses olevatele laevadele järgmise eritingimusega: Kogu trümmiala ümberehitamisel tuleb järgida artikli 11.04 nõudeid.

Kui ümberehitamine, mille käigus muudetakse külgteki puhaslaiust, hõlmab külgtekkide kogupikkust, siis:

a) artiklit 11.04 tuleb järgida, kui külgteki puhaslaiust vähendatakse kõrguseni 0,90 m või kui sellest kõrgusest üleval pool olevat puhaslaiust vähendatakse;

b) külgteki puhaslaius kuni kõrguseni 0,90 m enne ümberehitamist või puhaslaius sellest kõrgemal ei tohi olla väiksem artiklis 11.04 sätestatust.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel ja lõige	SISU	TÄHPÄEV JA MÄRKUSED
lõige 11	Uste mõõdud	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (*)
lõike 12 punktid a ja b	Treppide asend	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (*)
lõige 13	Ohtlike vedelike või gaaside torud	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (*)
12.03	Sanitaarseadmed	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (*)
12.04	Kambüüsid	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (*)
12.05	Joogivesi	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel
12.06	Küte ja ventilatsioon	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (*)
12.07 lõike 1 teine lause	Muud eluruumide paigaldised	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (*)
	15. PEATÜKK Reisilaevad	Vt direktiivi artiklit 8
	15a. PEATÜKK Purjereisilaevad	Vt direktiivi artiklit 8
16.01 lõige 2	16. PEATÜKK Erivintsid ning samaväärsed ühendusseadmed	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (*)
lõike 3 viimane lause	Nõuded ajamile	N.R.C. hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (*)
	17. PEATÜKK Ujuvmehhanismid	Vt direktiivi artiklit 8
	21. PEATÜKK Lõbusõidulaevad	Vt direktiivi artiklit 8
22b.03	22b. PEATÜKK Teise sõltumatu roolimehhanismi ajam	N.R.C. hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (**)

Artikkel 24a.03

Erandid veesõidukitele, mille kiil on maha pandud enne 1. jaanuari 1985

1. Veesõidukitele, mille kiil on maha pandud enne 1. jaanuari 1985, tuleb lisaks artikli 24a.02 sätetele teha erand tabeli kolmandas tulbas kirjeldatud tingimuste kohaselt järgmistest sätetest, kui veesõiduki ja laevapere ohutus on tagatud mõnel muul asjakohasel viisil.
2. Tabelis kasutatud mõisted tähendavad järgmist:

— N.R.C. — nõuet ei rakendata juba kasutuses olevatele veesõidukitele, kui kõnesolevad osad ei ole asendatud või ümber ehitatud, st sätet kohaldatakse ainult vastehitatud („N”) veesõidukitele ning kõnesolevate piirkondade ja osade asendamisele („R”) ja ümberehitamisele („C”). Kui olemasolevad osad asendatakse sama tehnoloogiat kasutavate sama tüüpi asendusosadega, ei ole see asendamine („R”) üleminekusätete tähenduses.

(*) 43 aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

(**) 23 aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- Ühenduse tunnistuse väljastamine või uuendamine — antud nõuet tuleb järgida järgmisel tunnistuse väljaandmisel või uuendamisel pärast ... (*). Kui tunnistus kaotab kehtivuse ... (*) ja ... (**) eelneva päeva vahel, on see nõue siiski kohustuslik üksnes ... (**) alates.

Artikkel ja lõige	SISU	TÄHTPÄEV JA MÄRKUSED
3.03 lõige 1	3. PEATÜKK Veetihedad pörkevaheseinad	N.R.C.
3.03 lõige 2	Eluruumid, ohutusseadised	N.R.C.
3.03 lõige 5	Avad veetihedates vaheseintes	N.R.C.
3.04 lõige 2	Punkrite pinnad	N.R.C.
3.04 lõige 7	Suurim lubatud helirõhutase masinaruumides	N.R.C.
4.01	4. PEATÜKK Süvise ohutusvaru	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (***)
4.02	Vabaparras	N.R.C.
6.01 lõige 3	6. PEATÜKK Roolisüsteemile esitatavad nõuded	N.R.C.
7.01 lõige 2	7. PEATÜKK Suurim lubatud helirõhutase roolikambris	N.R.C.
7.05 lõige 2	Laevatulede seire	N.R.C.
7.12	Sissetõmmatavad roolikambrid	N.R.C.
8.01 lõige 3	8. PEATÜKK Teatud vedelkütuste keelamine	N.R.C.
8.04	Masina väljalasketoru	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel
8.05 lõige 13	Kütuse täituvustaseme häireseadis	N.R.C.
8.08 lõige 2	Pilsipumba varustus	N.R.C.
8.08 lõiked 3 ja 4	Pilsipumpade läbimõõt ja minimaalne pumpamismaht	N.R.C.
8.08 lõige 5	Automaatse eeltäitega pumbad	N.R.C.
8.08 lõige 6	Filtri juurde kuuluv varustus	N.R.C.
8.08 lõige 7	Ahterpiigi automaatselt sulguv kinnitus	N.R.C.
8.10 lõige 2	Veesõidukite tekitatav müra	N.R.C.
9.01 lõige 2	9. PEATÜKK Elektriseadmete tunnistused	N.R.C.
9.01 lõige 3	Elektriseadmete paigaldamine	N.R.C.
9.06	Lubatav maksimumpinge	N.R.C.
9.10	Generaatorid ja mootorid	N.R.C.
9.11 lõige 2	Akud	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (***)
9.12 lõige 2	Lülitid, kaitseseadised	N.R.C., hiljemalt ühenduse tunnistuse väljastamisel või uuendamisel pärast ... (****)

(*) Kaks aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

(**) Kolm aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

(***) 13 aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

(****) 23 aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel ja lõige	SISU	TÄHTPÄEV JA MÄRKUSED
9.14 lõige 3	Üheaegne lülitamine	N.R.C.
9.15	Kaablid	N.R.C.
9.16 lõige 3	Masinaruumide valgustus	N.R.C.
9.17 lõige 1	Laevatulede paneelid	N.R.C.
9.17 lõige 2	Laevatulede toide	N.R.C.
10.01 lõige 9	10. PEATÜKK Ankrupelid	N.R.C.
10.04 lõige 1	Jollid standardi kohaselt	N.R.C.
10.05 lõige 1	Päästepoid standardi kohaselt	N.R.C.
10.05 lõige 2	Päästevestid standardi kohaselt	N.R.C.
11.11 lõige 2	11. PEATÜKK Vintside ohutus	N.R.C.
12.02 lõige 13	12. PEATÜKK Ohtlike vedelike või gaaside torud	N.R.C.

Artikkel 24a.04

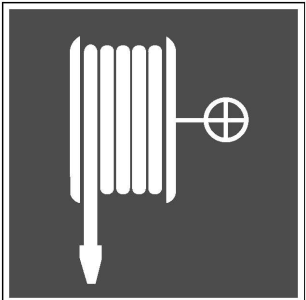
Muud erandid

Kui käesoleva peatüki nende sätete, mis järgnevad üleminekusätete kehtivuse lõppemisele, rakendamine praktikas on raske või tekitab õigustamatuid kulusid, võib kontrollorgan lubada erandeid nimetatud sätetest komitee soovitude alusel. Need erandid tuleb märkida ühenduse tunnistusele.

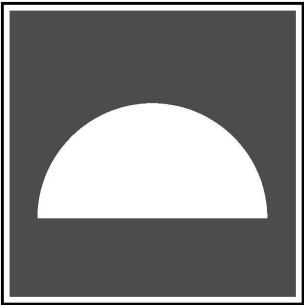
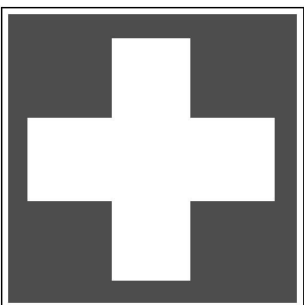
Kolmapäev, 5. juuli 2006

I Liide

OHUSIGNAALID

Joonis 1 Kõrvalistel isikutel sissepääs keelatud		Värv: punane/valge/must
Joonis 2 Tuli, lahtine leek ja suitsetamine keelatud		Värv: punane/valge/must
Joonis 3 Käsitulekustutid		Värv: punane/valge
Joonis 4 Üldine ohuhoiatus		Värv: must/kollane
Joonis 5 Tulekustutusvoolik		Värv: punane/valge

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Joonis 6 Tulekustutusseade		Värv: punane/valge
Joonis 7 Kasuta kõrvakaitseid		Värv: sinine/valge
Joonis 8 Esmaabipakk		Värv: roheline/valge

Tingimusel, et sümboli tähendust ei ole muudetud ja sellel ei ole erinevusi ega muutusi, mis muudaksid selle tähenduse arusaamatuks, võib tegelikult kasutatav sümbol vähesel määral erineda käesoleva liite graafilistest reproduktioonidest või sisaldada neist rohkem üksikasju.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

II liide

HALDUSJUHENDID

- Nr 1: Kõrvalepõikamisvõime ja pööramisega seotud nõuded
- Nr 2: Ettenähtud suurima kiiruse, peatumisvõime ja tagasisuunas liikumise võimega seotud nõuded
- Nr 3: Ühendussüsteemidele ja -seadmetele esitatavad nõuded veesõidukite puhul, mis tõukavad teisi või mida tõugatakse jäigas koosseisus
- Nr 4: Müra mõõtmine
- Nr 5: Spetsiaalsed vähendatud massiga ankrud
- Nr 6: Teki veetihedate külgluukide tugevus
- Nr 7: Nõuded automaatsele survestatud sprinklersüsteemile.
- Nr 8: Laevatunnistuse väljastamine. Ühenduse tunnistuse kehtivus
- Nr 9: Veesõidukite kütusetankid
- Nr 10: Praamide korpuse minimaalne paksus
- Nr 11: Kasutatud õli kogumisseadmed
- Nr 12: Laeva liikumine omal jõul
- Nr 13: Asjakohane tulekahju häiresüsteem
- Nr 14: Laeva erinevate osade ujuvuse, diferendi ja püstuvuse tõendamine
- Nr 15: Minimaalse laevaperega laevade varustus
- Nr 16: Elektri kaablid
- Nr 17: Nähtavus roolikambrist

III LISA

**2. JA 1. TSOONI SISEVEETEEDEL TEGUTSEVATELE LAEVADELE
KOHALDATAVAD TÄIENDAVAD TEHNILISED NÕUDED**

Kõik liikmesriigi poolt käesoleva direktiivi artikli 5 lõike 1 kohaselt heaks kiidetud tehnilised nõuded antud liikmesriigi territooriumi 1. ja 2. tsoonis kasutatavate laevade kohta on piiratud järgmiste valdkondadega:

1. Mõisted

- Vajalikud täiendavatest nõuetest arusaamiseks

2. Püstuvus

- Konstruktsiooni tugevdamine.
- Volitatud klassifikatsiooniühingu tunnistus/tõendamine

3. Süvise ohutusvaru ja vabaparras

- Vabaparras
- Süvise ohutusvaru

4. Laevakere avade ja tekiehitiste veetihedus

- Tekiehitised
- Uksed

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- Aknad ja keilutid
 - Trümmiluugid
 - Muud avad (ventilatsioonitorud, väljalasketorud jms)
5. Varustus
- Ankrud ja ankruketid
 - Laevatuled
 - Helisignaaliid
 - Kompass
 - Radar
 - Saatjate ja vastuvõtjate paigaldamine
 - Päästevahendid
 - Navigatsioonikaartide kättesaadavus
6. Täiendavad sätted reisilaevadele
- Püstuvus (tuule tugevus, kriteeriumid)
 - Päästevahendid
 - Vabaparras
 - Süvise ohutusvaru
 - Nähtavus roolikambrist.
7. Koosseisud ja konteinerite vedu
- Tõukurpuksiiri ja lihtri ühendus
 - Konteinereid vedavate veesõidukite või lihtrite püstuvus
-

*IV LISA***TEHNILISTE NÕUETE VÄHENDAMISE VÕIMALUSED 3. JA
4. TSOONI SISEVEETEEDEL TEGUTSEVATE LAEVADE PUHUL**

Käesoleva direktiivi artikli 5 lõike 7 ja kohaselt võib liikmesriik lubada tehniliste nõuete järgmist vähendamist laevade puhul, mis tegutsevad üksnes selle liikmesriigi territooriumil 3. või 4. tsooni veeteedel:

3. tsoon

- Ankruseadmed, kaasa arvatud ankrukettide pikkus
- Kiirus (edasisuunas)
- Ühispäästevahendid
- 2-sektsiooniline staatus
- Nähtavus roolikambrist

4. tsoon

- Ankruseadmed, kaasa arvatud ankrukettide pikkus
 - Kiirus (edasisuunas)
 - Päästevahendid
 - 2-sektsiooniline staatus
 - Nähtavus roolikambrist
 - Teine sõltumatu käitursüsteem
-

Kolmapäev, 5. juuli 2006

V LISA

ÜHENDUSE SÕIDUKÕLBIKKUSE TUNNISTUSTE NÄIDISED

I OSA

ÜHENDUSE SISEVEELA EVADE TUNNISTUSE NÄIDIS

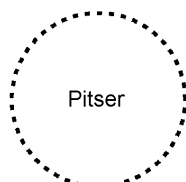
ÜHENDUSE SISEVEELA EVADE TUNNISTUS

(Riigi embleem)

RIIGI NIMETUS

TUNNISTUS NR

Koht, kuupäev

.....
Kontrollorgan.....
(Allkiri)

Märkused:

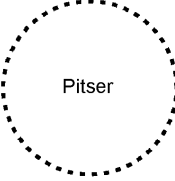
Käesolev tunnistus lubab kasutada veesõidukit üksnes selles kirjeldatud tingimustel.

Suuremate ümberehituste või kapitaalremondi korral peab laev läbima enne järgmist sõitu erikontrolli.

Veesõiduki omanik või selle esindaja peab teatama kontrollorganile igast muudatusest veesõiduki nimes või omandilises kuuluvuses, igast uuesti mõõtmistest ning igast muudatusest ametlikus numbris, registreeringus või kodusadamas, ning ta peab saatma ühenduse tunnistuse kontrollorganile muudatuste sisseviimiseks.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Tunnistus nr , mille on väljastanud kontrollorgan

1. Veesõiduki nimi	2. Veesõiduki liik	3. Ametlik number
4. Omaniku nimi ja aadress		
5. Registreerimiskoht ja registreerimisnumber		6. Kodusadam
7. Ehitusaasta	8. Laevaehitustehase asukoht ja nimetus	
9. Käesolev tunnistus asendab tunnistust nr mis on välja antud kontrollorgani poolt		
10. Eespool nimetatud veesõiduk on kontrolli põhjal, mis viidi mis viidi läbi (*) tunnistuse alusel, mis on väljastatud (*) volitatud klassifikatsiooniühingu poolt tunnistatud sobivaks tegutsema — ühenduse veeteedel tsoonis(tsoonides) (*) veeteedel tsoonis (tsoonides) (*) (riikide nimed (*)) välja arvatud: — järgmistel veeteedel, (riigi nimi (*)) suurima lubatud süvisega ja allpool kindlaksmääratud meeskonna ja varustusega.		
11. Käesolev tunnistus kaotab kehtivuse		
(*) Muudatused lahtris (lahtrites): Uus tekst: (*) See lehekülg on asendatud. Koht, kuupäev		
 Kontrollorgan (Allkiri)		
(*) Välja jätta, kui ei ole asjakohane.		

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Tunnistus nr , mille on väljastanud kontrollorgan

12. Tunnistuse number (1), ametlik number (2), registreerimisnumber (3) ja mõõtmisnumber (4) on kantud vastavate märkidega veesõidukile järgmistes kohtades:

1.
2.
3.
4.

13. Suurim lubatud süvis on näidatud veesõiduki mõlemal küljel

— kahe — — lastimärgiga (*).

— ülemiste mõõteplaatidega (*).

On kasutatud kahte süviseskaalat (*).

Ahtri mõõteskaalasid kasutatakse süviseskaaladena: neile on sel otstarbel lisatud süvist näitavad numbrid (*).

14. Ilma artiklite 15 ja 52 kohaldamist piiramata (*) sobib veesõiduk

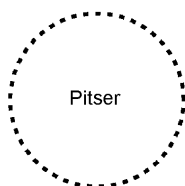
- | | |
|---|---|
| 1. tõukama (*) | 4. olema parras-pardaga haalata (*) |
| 1.1 jäiga koostamisviisiga (*) | 5. järelepukseerima (*) |
| 1.2 juhitava liigendühendusega (*) | 5.1 veesõidukeid, millel puudub oma liikumapanev jõud (*) |
| 2. olema tõugata (*) | 5.2 liikurveesõidukeid (*) |
| 2.1 jäiga koostamisviisiga (*) | 5.3 üksnes vastuvoolu (*) |
| 2.2 jäiga koostamisviisiga rivi alguses (*) | 6. olema järelepukseeritav (*) |
| 2.3 juhitava liigendühendusega (*) | 6.1 liikurveesõidukina (*) |
| 3. parras-pardaga koosseisuga haalama (*) | 6.2 veesõidukina, millel puudub oma liikumapanev jõud (*) |

(*) Muudatused lahtris (lahtrites):

Uus tekst:

(*) See lehekülg on asendatud.

Koht, kuupäev



.....
 Kontrollorgan

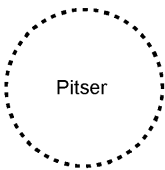
.....
 (Allkiri)

(*) Välja jätta, kui ei ole asjakohane.

(*) Välja jätta, kui ei ole asjakohane.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Tunnistus nr , mille on väljastanud kontrollorgan

16. Mõõtmistunnistus nr mille on väljastanud mõõtmisasutus, kuupäev.....			
17 a. Kogupikkus	m	18 a. Kogulaius	m
17 b. Pikkus L	m	18 b. Laius B	m
21. Kandevoime/veeväljasurve (*) t/m ³ (*)		22. Reisijate arv	
24. Veetihedate sektsioonide arv		25. Trümmide arv	
27. Peamasinate arv		28. Peamasinate koguvõimsus kW	
30. Vööripelide arv millest on jõuajamiga		31. Ahtripelide arv millest on jõuajamiga	
32. Pukseerimiskonksude arv		33. Pukseerimisvintside arv millest on jõuajamiga	
34. Rooliseade			
Pearooli roolilehtede arv	Pearooli ajam	— käsiajam (*)	— elektrihüdrauliline (*)
		— elektriline (*)	— hüdrauliline (*)
Muud paigaldised: jah/ei (*) Liik::			
Tagasikäigurool: jah/ei (*)	Tagasikäigurooli ajam	— käsiajam (*)	— elektrihüdrauliline (*)
		— elektriline (*)	— hüdrauliline (*)
Vööriooliseade jah/ei (*)	— vööriool (*)	— Kaugjuhtimine jah/ei (*)	Kaugaktiveerimine jah/ei (*)
	— vööritraster (*)		
	— muud seadmed (*)		
35. Pumpamisseadmed			
Arvestatud koguvõimsus	Jõuajamiga pumpade arv	Voolukiirus	Käsipumpade arv
..... l/min		 l/min	
(*) Muudatused lahtris (lahtrites):			
Uus tekst:			
.....			
(*) See lehekülj on asendatud.			
Koht, kuupäev			
		 Kontrollorgan	
		 (Allkiri)	

(*) Välja jätta, kui ei ole asjakohane.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Tunnistus nr , mille on väljastanud kontrollorgan

36. Artikli 8.08 lõigetes 10 ja 11 nimetatud sulgurite arv ja asukoht

37. Ankrud

Vööriankrute arv

Vööriankrute kogumass

Ahtriankrute arv

Ahtriankrute kogumass

.....

..... kg

.....

..... kg

38. Ankruketid

Vööriankrute kettide arv

Kõikide kettide pikkused

Kõikide kettide
tõmbetugevused

.....

..... m

..... kN

Ahtriankrute kettide arv

Kõikide kettide pikkused

Kõikide kettide
tõmbetugevused

.....

..... m

..... kN

39. Sildumistrossid:

Esimene tross on m pikk ja selle tõmbetugevus on kN

Teine tross on m pikk ja selle tõmbetugevus on kN

Kolmas tross on m pikk ja selle tõmbetugevus on kN

40. Pukseerimistrossid:

..... pikkusega m ja tõmbetugevusega kN

..... pikkusega m ja tõmbetugevusega kN

41. Valgus- ja helisignaallid

Laeval on tuled, lipud, kerad, ujukid ja helisignaalseadised, mida kasutatakse signaliseerimiseks ja liikmesriikides kehtivate navigatsiooniasutuste eeskirjade kohaste valgus- ja helisignaali andmiseks, samuti liikmesriikide kehtivate navigatsiooniasutuste eeskirjade kohased sildumistuled.

(*) Muudatused lahtris (lahtrites):

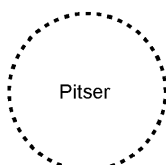
Uus tekst:

.....

.....

(*) See lehekülg on asendatud.

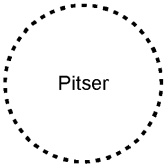
Koht, kuupäev

.....
Kontrollorgan.....
(Allkiri)

(*) Välja jätta, kui ei ole asjakohane.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Tunnistus nr , mille on väljastanud kontrollorgan

42.	Muu varustus viskeliin käsipuuga maabumissild pootshaak esmaabipakk binokkel üle parda kukkunud inimese päästmise juhend inimese päästmise juhend tulekindlad mahutid maabumistrepp/redel (*)	Kõnesidesüsteem Raadiotelefoni- süsteem Kraanad	— alternatiivne kahesuunaline (*) — samaaegne kahesuunaline/telefon (*) — raadiotelefoni siseühendus (*) — laevadevaheline — mereinfo — laeva ja sadamaasutuse vahel — artikli 11.12 lõike 9 kohaselt (*) — muud kraanad, mille kasulik koormus ei ületa 2000 kg (*)
43.	Tuletõrje- vahendid		
	Käsikustutite	Kohtkindel sprinklersüsteem(id)	Nr Number (*)
		Muu kohtkindel tulekustutussüsteem(id)	Nr Number (*)
	Tulekustutuspumpade arv	Hüdrantide arv	Voolikute arv
	Jõuajamiga äravoolupump asendab tulekustutuspumpa		ja/ei (*)
44.	Päästevahendid Päästepoide arv Päästevest igale pidevalt laevas viibivale isikule Muud päästevahendid reisilaevadel (*) Laevapaat aerukomplektiga, sildumisotsaga ja hauskariga (*) Ühispäästevahendid reisilaevadel (*)		
45.	Roolikambri erisustust ainuisikuliseks juhtimiseks radari abil: Lubatud juhtida ühel inimesel radari abil (*).		
(*)	Muudatused lahtris (lahtrites): Uus tekst:		
(*)	See lehekülg on asendatud. Koht, kuupäev		
			Kontrollorgan (Allkiri)

(*) Välja jätta, kui ei ole asjakohane.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Tunnistus nr , mille on väljastanud kontrollorgan

46. Liikmesriigi õiguse ja rahvusvahelise õiguse nõuetele vastavad meeskonna töörežiimid (**)

47. Laeva varustus artikli 23.09 kohaselt

Laev (vastab) (*) / (ei vasta) (*) artikli 23.09 lõikele 1.1) (*) / (artikli 23.09 lõikele 1.2) (*)

Lahter liikmesriigi õiguse ja rahvusvahelise õiguse nõuetele vastava minimaalse laevapere sissemärgimiseks (**)	Kanded lahtrile 46 vastavate töörežiimide kohta		

48. Lahter laevapere sissemärgimiseks, kui laev ei ole hõlmatud liikmesriigi õiguse ja rahvusvahelise õiguse kohase minimaalse laevapere üldnõudega (**)

	Lahter töörežiimide sissemärgimiseks (**)		

Märkused ja eritingimused:

.....

.....

.....

.....

.....

(*) Muudatused lahtris (lahtrites):

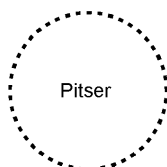
Uus tekst:

.....

.....

(*) See lehekülg on asendatud.

Koht, kuupäev.....

.....
Kontrollorgan.....
(Allkiri)

(*) Välja jätta, kui ei ole asjakohane.

(**) Liikmesriigi õiguse või rahvusvahelise õiguse nõuded, mida liikmesriik võib oma soovi kohaselt kohaldada või mitte.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Tunnistus nr , mille on väljastanud kontrollorgan

49. Tunnistuse kehtivuse (*) pikendamine/kinnitamine (*) Perioodiline/erikontroll (*)
 Kontrollorgan kontrollis laeva (*).
 Tunnistus, mille (kuupäev) on väljastanud volitatud klassifikatsiooniühing,

 esitati kontrollorganile (*).
 Kontrolli/tunnistuse esitamise põhjendus (*)

 Kontrolli tulemuse/tunnistuse (*) põhjal on tunnistuse kehtivusperiood jäetud samaks/ pikendatud (*)
 kuni

 (Koht) (kuupäev)

 Pitser Kontrollorgan

 (Allkiri)
 (*) Välja jätta, kui ei ole asjakohane

49. Tunnistuse kehtivuse (*) pikendamine/kinnitamine (*) Perioodiline/erikontroll (*)
 Kontrollorgan kontrollis laeva (*).
 Tunnistus, mille on väljastanud volitatud klassifikatsiooniühing,

 esitati kontrollorganile (*).
 Kontrolli/tunnistuse esitamise põhjendus (*):

 Kontrolli tulemuse/tunnistuse (*) põhjal on tunnistuse kehtivusperiood jäetud samaks/ pikendatud (*)
 kuni

 (Koht) (kuupäev)

 Pitser Kontrollorgan

 (Allkiri)
 (*) Välja jätta, kui ei ole asjakohane

49. Tunnistuse kehtivuse (*) pikendamine/kinnitamine (*) Perioodiline/erikontroll (*)
 Kontrollorgan kontrollis laeva (*).
 Tunnistus, mille (kuupäev) on väljastanud volitatud klassifikatsiooniühing,

 esitati kontrollorganile (*).
 Kontrolli/tunnistuse esitamise põhjendus (*)

 Kontrolli/tunnistuse (*) põhjal on tunnistuse kehtivusperiood jäetud samaks/ pikendatud (*)
 kuni

 (Koht) (kuupäev)

 Pitser Kontrollorgan

 (Allkiri)
 (*) Välja jätta, kui ei ole asjakohane.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Tunnistus nr , mille on väljastanud kontrollorgan

49. Tunnistuse kehtivuse (*) pikendamine/kinnitamine (*) Perioodiline/erikontroll (*)
 Kontrollorgan kontrollis laeva (*).
 Tunnistus, mille (kuupäev) on väljastanud volitatud klassifikatsiooniühing,

 esitati kontrollorganile (*).
 Kontrolli/tunnistuse esitamise põhjendus (*)

 Kontrolli tulemuse/tunnistuse (*) põhjal on tunnistuse kehtivusperiood jäetud samaks/ pikendatud (*)
 kuni

 (Koht) (kuupäev)

 Pitser Kontrollorgan
 (Allkiri)

(*) Välja jätta, kui ei ole asjakohane

49. Tunnistuse kehtivuse (*) pikendamine/kinnitamine (*) Perioodiline/erikontroll (*)
 Kontrollorgan kontrollis laeva (*).
 Tunnistus, mille on väljastanud volitatud klassifikatsiooniühing,

 esitati kontrollorganile (*).
 Kontrolli/tunnistuse esitamise põhjendus (*):

 Kontrolli tulemuse/tunnistuse (*) põhjal on tunnistuse kehtivusperiood jäetud samaks/ pikendatud (*)
 kuni

 (Koht) (kuupäev)

 Pitser Kontrollorgan
 (Allkiri)

(*) Välja jätta, kui ei ole asjakohane

49. Tunnistuse kehtivuse (*) pikendamine/kinnitamine (*) Perioodiline/erikontroll (*)
 Kontrollorgan kontrollis laeva (*).
 Tunnistus, mille (kuupäev) on väljastanud volitatud klassifikatsiooniühing,

 esitati kontrollorganile (*).
 Kontrolli/tunnistuse esitamise põhjendus (*)

 Kontrolli/tunnistuse (*) põhjal on tunnistuse kehtivusperiood jäetud samaks/ pikendatud (*)
 kuni

 (Koht) (kuupäev)

 Pitser Kontrollorgan
 (Allkiri)

(*) Välja jätta, kui ei ole asjakohane.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Tunnistus nr , mille on väljastanud kontrollorgan

50. Tõend vedelgaasiseadme(te) kohta

Veesõidukis olevat vedelgaasipaigaldisi on kontrollinud volitatud töötaja (*)

ning tema poolt (kuupäev) (*) koostatud heakskiiduaruande kohaselt vastab see ettenähtud tingimustele.

Gaasiseadmed sisaldavad järgmisi gaasitarbijaid:

Seade	Seerianumber	Mudel	Mark	Tüüp	Asukoht

Käesolev tõend kehtib kuni

(Koht)

(Kuupäev)

Volitatud töötaja (*)

Kontrollorgan

Pitser

(Allkiri)

(*) Muudatused lahtris (lahtrites):

Uus tekst:

(*) See lehekülg on asendatud.

Koht, kuupäev

Pitser

Kontrollorgan

(Allkiri)

(*) Välja jätta, kui ei ole asjakohane.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Tunnistus nr , mille on väljastanud kontrollorgan

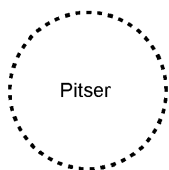
51. Vedelgaasiseadme(te) tööendi pikendamine

Vedelgaasipaigaldise(paigaldiste) kohta väljastatud tööendi kehtivusaeg

alates kuupäevast on pikendatud kuni

— pärast volitatud töötaja perioodilist kontrolli.....

— heakskiiduaruande esitamisel, mis on koostatud

.....
(Koht) (Kuupäev).....
Kontrollorgan.....
(Allkiri)

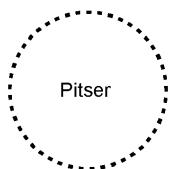
51. Vedelgaasiseadme(te) tööendi pikendamine

Vedelgaasipaigaldise(paigaldiste) kohta väljastatud tööendi kehtivusaeg

alates kuupäevast on pikendatud kuni

— pärast volitatud töötaja poolt tehtud perioodilist kontrolli.....

— heakskiiduaruande esitamisel, mis on koostatud

.....
(Koht) (Kuupäev).....
Kontrollorgan.....
(Allkiri)

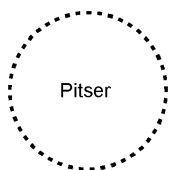
51. Vedelgaasiseadme(te) tööendi pikendamine

Vedelgaasipaigaldise(paigaldiste) kohta väljastatud tööendi kehtivusaeg

alates kuupäevast on pikendatud kuni

— pärast volitatud töötaja poolt tehtud perioodilist kontrolli.....

— nõustumisaruande esitamisel, mis on koostatud

.....
(Koht) (Kuupäev).....
Kontrollorgan.....
(Allkiri)

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Tunnistus nr , mille on väljastanud kontrollorgan

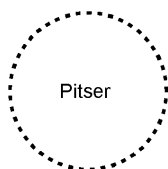
52. Tunnistuse nr lisa

(*) Muudatused lahtris (lahtrites):

Uus tekst:

(*) See lehekülg on asendatud.

Koht, kuupäev.....



Kontrollorgan

(Allkiri)

(*) Välja jätta, kui ei ole asjakohane.

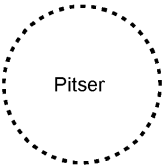
Jätkub lk (*)

Kontrollimistunnistuse lõpp (*)

Kolmapäev, 5. juuli 2006

II OSA

TÄIENDAVA ÜHENDUSE SÕIDUKÕLBULIKKUSE TUNNISTUSE NÄIDIS

Reini kontrollitunnistuse nr ... lisa	Lehekülg 1
TÄIENDAV ÜHENDUSE SÕIDUKÕLBULIKKUSE TUNNISTUS (Riigi embleem) RIIGI NIMI Täiendava tunnistuse väljastanud pädeva asutuse nimi ja aadress	
1. Laeva nimi: 2. Ametlik number: 3. Registreerimiskoht ja registreerimisnumber: 4. Registreerimisriik ja/või kodusadam: ⁽¹⁾ 5. Võttes arvesse Reini kontrollitunnistust nr mis on väljastatud: ja kehtib kuni: 6. Võttes arvesse kontrolli tulemusi, kuupäev) 7. on eespool nimetatud laev tunnistatud sobivaks sõitmiseks ühenduse veeteede tsoonis(tsoonides) 8. Käesolev täiendav tunnistus kehtib kuni 9. Väljastatud (koht) (kuupäev) 10.	
	 (Pädev asutus) (Allkiri)
⁽¹⁾ Välja jätta, kui ei ole kohaldatav.	

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Lehekülg 2		Reini kontrollitunnistuse nr lisa				
------------	--	---	--	--	--	--

11.

		Tsoon ja/või veeteed ⁽¹⁾				
		4	3	2	1	
Vabaparras (cm)	suletud trümmiga					
	avatud trümmiga					

12. Reini kontrollitunnistuse nr erandid

.....

.....

.....

.....

.....

.....

13. Reini kontrollitunnistuse kandeid laevapere liikmete arvu kohta ei kohaldata.

14. Võttes arvesse Reini kontrollitunnistust nr mis on väljastatud (kuupäev) ja kehtib kuni

Võttes arvesse kontrolli tulemusi, (kuupäev)

Käesolev täiendav tunnistus on pikendatud/uuendatud ⁽¹⁾ kuni

.....

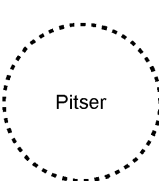
.....

.....

(Koht)

.....

(Kuupäev)



Pitser

.....

(Pädev asutus)

.....

(Allkiri)

⁽¹⁾ Välja jätta, kui ei ole kohaldatav.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

III OSA

AJUTINE ÜHENDUSE SÕIDUKÕLBULIKKUSE TUNNISTUS

Ajutine ühenduse tunnistus (*) / Ajutine tüübikinnitus (*)

Nr

1.	Veesõiduki nimi	2. Veesõiduki liik	3. Ametlik number												
4.	Omaniku nimi ja alaline asukoht														
5.	Pikkus L/L _{WL} (*) Reisijate arv Koide arv (*)														
6.	Lahter laevaperet puudutava teabe jaoks														
6.1	Liikmesriigi ja rahvusvaheliste õigusaktide nõudmistele vastavad töörežiimid (**)														
6.2	Laeva varustus artikli 23.09 kohaselt. Laev (vastab) (*) / (ei vasta) (*) artikli 23.09 numbrile 1.1) (*) / (artikli 23.09 numbrile 1.2) (*).														
	<table border="1"> <tr> <td>Lahter liikmesriigi ja rahvusvaheliste õigusaktidele vastava minimaalse laevapere sissemärgimiseks (**)</td> <td colspan="3">Kanded lahtri 6.1 kohaste töörežiimide kohta (**)</td> </tr> <tr> <td>.....</td> <td>.....</td> <td>.....</td> <td>.....</td> </tr> <tr> <td>.....</td> <td>.....</td> <td>.....</td> <td>.....</td> </tr> </table>			Lahter liikmesriigi ja rahvusvaheliste õigusaktidele vastava minimaalse laevapere sissemärgimiseks (**)	Kanded lahtri 6.1 kohaste töörežiimide kohta (**)										
Lahter liikmesriigi ja rahvusvaheliste õigusaktidele vastava minimaalse laevapere sissemärgimiseks (**)	Kanded lahtri 6.1 kohaste töörežiimide kohta (**)														
.....															
.....															
6.3.	Lahter minimaalse laevapere sissemärgimiseks laevadel, mis ei ole hõlmatud liikmesriigi ja rahvusvaheliste õigusaktide üldtekkirjutustega minimaalse laevapere kohta (**) või rahvusvaheliste nõuetega (**)														
7.	Vedelgaasiseade (-seadmed) Käesolev tõend kehtib kuni														
8.	Eritingimused:														
9.	Ohtlike kaupade vedu, vt eraldi lahtrit (*)														
10.	Kehtivus Ajutine ühenduse tunnistus (*) / ajutine tüübikinnitus (*) kehtib kuni navigeerimiseks (*) / üksikreisi jaoks (*) (Kuupäev) Eespool nimetatud veesõiduk on tunnistatud sobivaks tegutsemiseks — ühenduse veeteedel tsoonis(tsoonides) (*) veeteedel tsoonis (tsoonides) (*) (riikide nimed (*) välja arvatud — järgmistel veeteedel: (riigi nimi (*))														

Kolmapäev, 5. juuli 2006

11. (Koht) , (Kuupäev) (Koht) , (Kuupäev)

.....
Ajutise tüübikinnistuse väljastanud pädev asutus

.....
Kontrollorgan

.....
Allkiri

.....
Allkiri

Pitser

Pitser

(*) Välja jätta, kui ei ole asjakohane.

(**) Liikmesriigi õiguse või rahvusvahelise õiguse nõuded, mida liikmesriik võib oma soovi kohaselt kohaldada või mitte.

9. Ohtlike kaupade vedu

(Näidata, kas laev vastab liikmesriigi õiguse ja rahvusvahelise õiguse nõuetele, kui need on olemas)

Kolmapäev, 5. juuli 2006

VI LISA

ÜHENDUSE SÕIDUKÕLBULIKKUSE TUNNISTUSTE REGISTRI NÄIDIS

Pädev asutus/kontrollorgan

Ühenduse sõidukõlbulikkuse tunnistuste register

Aasta

(Vasakpoolne lehekülg)

[illegible]

Kolmapäev, 5. juuli 2006

(Parempoolne lehekülg)

Kandevõime tonnaažitunnistuse või veeväljasurve kohaselt (*)			Siseveetee ulatus		Kanded täiendavate või erikontrollide kohta ning tunnistuse tühistamise ja annulleerimise kohta	Ühenduse sõidukõlblikkuse tunnistus kehtib kuni	Muud märkused
Tonnaažitunnistuse kuupäev	Tonnaaži tähis	t/m ³	millest	milleni			

(*) Kui tonnaažitunnistus puudub, hinnata kandevõimet või veeväljasurvet.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

VII LISA

KLASSIFIKATSIOONIÜHINGUD

SISUKORD

I osa	Klassifikatsiooniühingu volitamise kriteeriumid
II osa	Klassifikatsiooniühingu volitamise menetlus
III osa	Volitatud klassifikatsiooniühingute nimekiri

I OSA

KLASSIFIKATSIOONIÜHINGU VOLITAMISE KRITERIUMID

Klassifikatsiooniühingud, mis taotleavad volitamist käesoleva direktiivi artikli 10 kohaselt, peavad vastama järgmistele kriteeriumidele:

- 1) Klassifikatsiooniühing peab olema võimeline dokumenteerima siseveelaevade, sealhulgas ka ohtlikke kaupu vedavate laevade, konstrueerimise ja ehitamise hindamise mahukaid kogemusi. Klassifikatsiooniühingul peab olema terviklik reglement siseveelaevade konstrueerimise, ehitamise ja perioodilise kontrolli kohta, kaasa arvatud ka ohtlikke kaupu vedavate laevade kohta, mis tuleb avaldada vähemalt hollandi, inglise, prantsuse või saksa keeles ning mida tuleb teadusliku uurimistöö ja arendusprogrammide abil pidevalt kaasajastada ja täiustada. Reglement ei tohi olla vastuolus ühenduse õiguse või kehtivate rahvusvaheliste lepingutega.
- 2) Klassifikatsiooniühing peab avaldama oma laevade registri igal aastal.
- 3) Laevaomanikud või laevaehitajad või muud isikud, kelle ärihuvid on seotud laevade konstrueerimise, tootmise, varustamise, täiustamise, käitamise või kindlustamisega, ei tohi klassifikatsiooniühingut kontrollida. Klassifikatsiooniühingu tulud ei tohi sõltuda ühestainsast äriettevõttest.
- 4) Klassifikatsiooniühingu peakorter või harukontor, mis siseveeteede transpordi eeskirjade kohaselt on volitatud tegema otsuseid ning tegutsema kõikides turgu valitsevates valdkondades, peab asuma ühes liikmesriigis.
- 5) Klassifikatsiooniühingul ning selle ekspertidel peab olema hea maine siseveetranspordi alal, eksperdid peavad suutma esitada tõendeid oma professionaalse suutlikkuse kohta. Nad peavad tegutsema klassifikatsiooniühingu vastutusel.
- 6) Klassifikatsiooniühingul peab olema tööülesannete ning klassifitseeritavate laevade jaoks piisav tehniline, juhtimis-, abi-, kontrollimis- ja teadusliku uurimistööga tegelev personal, kes on suuteline tegelema arendustööga ja eeskirjade kaasajastamisega. Ühingul peavad olema oma ülevaatajad vähemalt ühes liikmesriigis.
- 7) Klassifikatsiooniühing peab juhinduma eetikakoodeksist.
- 8) Klassifikatsiooniühingut tuleb juhtida ja hallata nii, et oleks tagatud liikmesriigi poolt nõutava teabe konfidentsiaalsus.
- 9) Klassifikatsiooniühing peab olema võimeline esitama liikmesriigile asjakohast teavet.
- 10) Klassifikatsiooniühingu juhtkond peab välja töötama ja dokumenteerima ühingu poliitika, kvaliteediesmärgid ja kohustused ning tagama organisatsiooni kõikidel tasanditel nende mõistmise, rakendamise ja nendest kinnipidamise.
- 11) Klassifikatsiooniühing peab ette valmistama, rakendama ja korrastama tõhusat sisemist kvaliteedisüsteemi, mis põhineb rahvusvaheliselt tunnustatud kvaliteedistandardite asjakohastel osadel ning mis on kooskõlas EN 45004 (kontrollorganid) ja EN 29001 standarditega, nagu neid on tõlgendatud IACS kvaliteedisüsteemi sertifitseerimissüsteemi nõuetes. Kvaliteedisüsteemi nõuetekohasust peab kinnitama sõltumatu hindamisasutus, mida on tunnustanud selle liikmesriigi valitsus, kus lõike 4 kohaselt klassifikatsiooniühingu pea- või harukontor asub; lisaks muule tagab kvaliteedisüsteem:
 - a) klassifikatsiooniühingu reglemendi kehtestamise ja selle süstemaatilise korrastamise;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- b) klassifikatsiooniühingu reglemendist kinnipidamise;
 - c) klassifikatsiooniühingu pädevusse kuuluvaid töökohustusi puudutavate nõuete täitmise;
 - d) klassifikatsiooniühingu töö kvaliteeti mõjutava personali kohustuste, volituste ja omavaheliste suhete kindlaksmääramise ja dokumenteerimise;
 - e) kogu töö toimumise kontrollitavates tingimustes;
 - f) järelevalvesüsteemi juurutamise otse klassifikatsiooniühingu poolt palgatud ülevaatajate ning tehnilise ja halduspersonali töö seireks;
 - g) et klassifikatsiooniühingu põhilistest töökohustustest tulenevaid nõudeid täidavad või kontrollivad otseselt nende täitmist klassifikatsiooniühingu enda põhikohaga ülevaatajad või teiste klassifikatsiooniühingute põhikohaga ülevaatajad;
 - h) ülevaatajate kvalifitseerimissüsteemi rakendamise ning nende teadmiste pideva täiendamise;
 - i) andmete säilitamise, mis tõendavad nõutud standardite saavutamist valdkondades, kus teenuseid osutati, ning kvaliteedisüsteemi tõhusat toimimist ja
 - j) kõikides kohtades toimuvaid tegevusi hõlmava tervikliku kvaliteedi siseauditite süsteemi kavandamise ja planeerimise.
- 12) Kvaliteedisüsteemi nõuetekohasust peab kinnitama sõltumatu hindamisasutus, mida on tunnustanud selle liikmesriigi valitsus, kus lõike 4 kohaselt on klassifikatsiooniühingu pea- või harukontor.
- 13) Klassifikatsiooniühing on kohustatud kooskõlastama oma nõuded Euroopa Liidu direktiividega ning esitama komiteele õigeaegselt kogu asjakohase teabe.
- 14) Klassifikatsiooniühing on kohustatud konsulteerima juba volitatud klassifikatsiooniühingutega teatud ajavahemike järel, et tagada tehniliste standardite ja nende rakendamise ühetaolisust ning ta peaks lubama liikmesriigi esindajatel ning muudel huvitatud pooltel osaleda oma reglemendi arendamises.

II OSA**KLASSIFIKATSIOONIÜHINGU VOLITAMISE MENETLUS**

Otsuse klassifikatsiooniühingu käesoleva direktiivi artikli 10 kohaseks volitamiseks teeb komisjon käesoleva direktiivi artikli 19 lõikes 2 osutatud menetluse kohaselt. Lisaks tuleb järgida järgmist menetlust:

- 1) Volitamistaotluse peavad esitama komisjonile selle liikmesriigi esindajad, kus on klassifikatsiooniühingu peakorter või harukontor, millel on luba teha otsuseid ning tegutseda kõikides turgu valitsevates valdkondades siseveelaevade kohta kehtivate määruste kohaselt. Lisaks esitavad selle liikmesriigi esindajad kogu teabe ja dokumentatsiooni, mis volitamiskriteeriumitele vastavuse kontrollimiseks on vajalik.
- 2) Iga komitee liige võib nõuda kõnesoleva klassifikatsiooniühingu ärakuulamist või täiendava teabe esitamist.
- 3) Volituse tagasivõtmine toimub samal viisil. Iga komitee liige võib taotleda volituse tagasivõtmist. Volituse tagasivõtmist taotleva liikmesriigi esindajad peavad esitama nende taotlust toetava teabe ja dokumentatsiooni.
- 4) Otsuse tegemisel peab komisjon arvestama Reini laevasõidu keskkomisjoni otsuseid antud klassifikatsiooniühingu volitamise kohta. Enne volituse andmist klassifikatsiooniühingule, kellel puudub Reini laevasõidu keskkomisjoni volitus, peab komisjon konsulteerima keskkomisjoni sekretariaadiga.
- 5) Pärast iga klassifikatsiooniühingu volitamise või volituse tühistamise kohta tehtud otsust tuleb muuta volitatud klassifikatsiooniühingute nimekirja.
- 6) Komisjon peab teatama oma otsusest asjaosalistele klassifikatsiooniühingutele.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

III OSA

VOLITATUD KLASSIFIKATSIOONIÜHINGUTE NIMEKIRI

Käesoleva direktiivi artikli 10 kohaselt on I ja II osas kirjeldatud kriteeriumide põhjal praeguseks volituse saanud järgmised klassifikatsiooniühingud:

- 1) Bureau Veritas
- 2) Germanischer Lloyd
- 3) Lloyd's Register

Kuni volituse saamiseni kooskõlas I ja II osaga on klassifikatsiooniühingud, millele mõni liikmesriik on vastavalt nõukogu 22. novembri 1994. aasta direktiivile 94/57/EÜ (laevade kontrolli ja ülevaatusega tegelevate organisatsioonide ja veeteede ametite vastavat tegevust käsitlevate ühiste eeskirjade ja standardite kohta) ⁽¹⁾ andnud volituse ja tegevusloa, praegu vastavalt käesoleva direktiivi artiklile 10 volitatud üksnes asjaomase liikmesriigi veeteedel tegutsevate veesõidukite puhul.

(¹) EÜT L 319, 12.12.1994, lk 20. Direktiivi on viimati muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2002/84/EÜ (EÜT L 324, 29.11.2002, lk 53).

VIII LISA

ÜLEVAATUSTE LÄBIVIIMISE KORD

Artikkel 1

Kui asutused leiavad ülevaatusel, et tunnistus on kehtetu või et laev ei vasta tunnistusel sisalduvatele nõuetele, kuid et kehtetu tunnistus või nõuete mittetäitmine ei kujuta endast ilmset ohtu, peab laeva omanik või esindaja võtma olukorra parandamiseks kõik vajalikud meetmed. Seitsme päeva jooksul tuleb sellest teatada asutusele, kes tunnistuse välja andis või seda viimati uuendas.

Artikkel 2

Kui lõikes 1 tehtud ülevaatusel käigus asutused leiavad, et tunnistust ei ole laeval kaasas või et laev kujutab endast ilmset ohtu, võivad nad keelata laeval edasi liikumise kuni olukorra parandamiseks vajalike meetmete võtmiseni.

Nad võivad ka teha ettekirjutusi meetmete kohta, mis võimaldaksid laeval pärast veotoimingute lõpetamist, kui see on asjakohane, ohutult edasi liikuda kohta, kus laeva üle vaadatakse või remonditakse. Seitsme päeva jooksul teatatakse sellest asutusele, kes tunnistuse väljastas või seda viimati uuendas.

Artikkel 3

Liikmesriik, kes on peatanud laeva liikumise või on teatanud omanikule oma kavatsusest seda teha, kui leitud vigu ei kõrvaldata, teatab tehtud või kavatsetavast otsusest tunnistuse väljastanud või viimati uuendanud liikmesriigi asutusele seitsme päeva jooksul.

Artikkel 4

Käesoleva direktiivi rakendamiseks võetud meetmete alusel laeva liikumise peatamise mis tahes otsus peab olema üksikasjalikult põhjendatud. Sellest teatatakse viivitamata asjaomasele osapoolale ning samal ajal informeeritakse teda kaebemenetlusest, mis liikmesriikides kehtivate õigusaktide alusel on tema käsutuses, ning selle tähtsusest.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

IX LISA

SIGNAALLETERNATELE, RADARSEADMETELE JA PÖÖRDEKIIRUSE NÄITURITELE ESITATAVAD NÕUDED

- I osa Siseveelaevade signaallaternate tunnustamisele ja tulede värvusele ning valgustugevusele esitatavad nõuded
- II osa Nõuded siseveelaevade signaallaternate katsetingimustele ning tüübikinnitusele
- III osa Siseveelaevadel navigeerimiseks kasutatavate radarseadmete miinimumnõuded ja katsetingimused
- IV osa Siseveelaevadel kasutatavate pöördekiiruse näiturite miinimumnõuded ja katsetingimused
- V osa Siseveelaevadel kasutatavate radarseadmete ja pöördekiiruse näiturite paigaldamise ja toimivuskatsete nõuded
- VI osa Näidisnimekiri katseinstituutidest, tunnustatud seadmetest ja paigaldusettevõtjatest

I OSA

SISEVEELAEVADE SIGNAALLATERNATETUNNUSTAMISELE JA TULEDE VÄRVUSELE NING VALGUSTUGEVUSELE ESITATAVAD NÕUDED

Sisukord

1. peatükk Mõisted
- Artikkel 1.01 Signaallaternad
- 1.02 Signaaltuled
- 1.03 Valgusallikad
- 1.04 Optika
- 1.05 Filtrid
- 1.06 I_o , I_b ja t vahelised suhted
2. peatükk Nõuded signaaltuledele
- Artikkel 2.01 Signaaltulede värvus
- 2.02 Signaaltulede valgustugevus ja valgusulatus
- 2.03 Signaaltulede valguse jaotumine
3. peatükk Nõuded signaallaternatele
- Artikkel 3.01 Tehnilised nõuded
4. peatükk Katsed, tüübikinnitus ja märgistamine
- Artikkel 4.01 Tüübikatsed
- 4.02 Katsemenetlus
- 4.03 Tüübikinnitustunnistus
- 4.04 Pistelised kontrollid
- 4.05 Märgistused

Lliide

Siseveelaevade signaallaternate tüübikinnituse mudel

Kolmapäev, 5. juuli 2006

1. peatükk

Mõisted

Artikkel 1.01

Signaallaternad

1. *Latern* — tehisvalgusallika valgusvoo jaotamise seadis; see hõlmab ka valguse filtreerimiseks, murdmiseks või peegeldamiseks ning valgusallika hoidmiseks või käsitlemiseks vajalikke komponente.
2. Laevas signaalide andmiseks kasutatavaid laternaid nimetatakse signaallaternateks.

Artikkel 1.02

Signaaltuled

1. *Signaaltuled* — signaallaternatega edastatavad valgussignaalid.
2. *Topituli* — valge tuli, mis on nähtav horisontaalsel 225° kaarel ja mis moodustab ühtse katkematu kiire üle $112^\circ 30'$ kummalgi küljel, st vöörist kuni $22^\circ 30'$ traaversist tahapoole kummalgi küljel.
3. *Pardatuled* — roheline tuli tüürpoordis ja punane tuli pakpoordis, need tuled peavad olema nähtavad horisontaalsel $112^\circ 30'$ kaarel ja peavad moodustama ühtse katkematu kiire, st vöörist kuni $22^\circ 30'$ traaversist tahapoole kummalgi küljel.
4. *Ahtrituli* — valge tuli, mis on nähtav horisontaalsel 135° kaarel ja mis moodustab ühtse katkematu kiire sektori $67^\circ 30'$ ulatuses kummalgi pool ahtrit.
5. *Kollane ahtrituli* — kollane tuli, mis on nähtav horisontaalsel 135° kaarel ja mis moodustab ühtse katkematu kiire sektori $67^\circ 30'$ ulatuses kohal kummalgi pool ahtrit.
6. *Kõikidest suundadest nähtav tuli* — valge tuli, mis on nähtav horisontaalsel 360° kaarel ja mis moodustab ühtse katkematu kiire.
7. a) *Vilkuv tuli* — tuli 40-60 valgusperioodiga minutis.
b) *Kiiresti vilkuv tuli* — tuli 100-120 valgusperioodiga minutis.
Vilkuv tuli tähendab korrapäraseid valgusperioodide seeriaid ajahükkus.
8. Signaaltuled on liigitatud valgustugevuse alusel järgmiselt:
 - tavalised signaaltuled,
 - eredad signaaltuled,
 - tugevad signaaltuled.

Artikkel 1.03

Valgusallikad

Valgusallikad — signaallaternate valgusvoogude tekitamiseks konstrueeritud elektrilised või mitteelektrilised seadised.

Artikkel 1.04

Optika

1. *Optika* — valgust murdvatest, peegeldavatest või murdvatest ja peegeldavatest komponentidest ning nende hoidjatest koosnevad seadised. Nende komponentide ülesandeks on kiirte juhtimine valgusallikast teatud uutesse suundadesse.
2. *Värviline optika* — ülekantava valguse värvust ja tugevust muudev optiline seadis.
3. *Neutraalne optika* — ülekantava valguse tugevust muudev optiline seadis.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel 1.05

Filter

1. *Värvusfilter* — selektiivne filter, mis muudab ülekantava valguse värvi ja tugevust.
2. *Neutraalne filter* — mitteselektiivne filter, mis muudab ülekantava valguse tugevust.

Artikkel 1.06

 I_O , I_B ja t vahelised suhted

I_O fotomeetriline valgustugevus kandelates (cd) elektrivalguse tavapinge juures mõõdetuna.

I_B valgustugevus kandelates (cd) tööseisundis.

t ulatus kilomeetrites (km).

Arvestades näiteks valgusallika vananemist, optika määrdumisastet ja pinge kõikumisi laevavõrgus võetakse I_B 25 % väiksem kui I_O .

Järelikult:

$$I_B = 0,75 \cdot I_O$$

Signaaltulede I_B ja t vaheline suhe on antud järgmise võrrandi abil:

$$I_B = 0,2 \cdot t \cdot q^{-t}$$

Atmosfääri läbilaskvusteguriks² q on võetud 0,76, mis vastab meteoroloogilisele nähtavusele 14,3 km.

2. peatükk

Nõuded signaaltuledele

Artikkel 2.01

Signaaltulede värvus

1. Signaaltuledes kasutatakse viievärvisüsteemi, mis koosneb järgmistest värvidest:

- valge,
- punane,
- roheline,
- kollane,
- sinine.

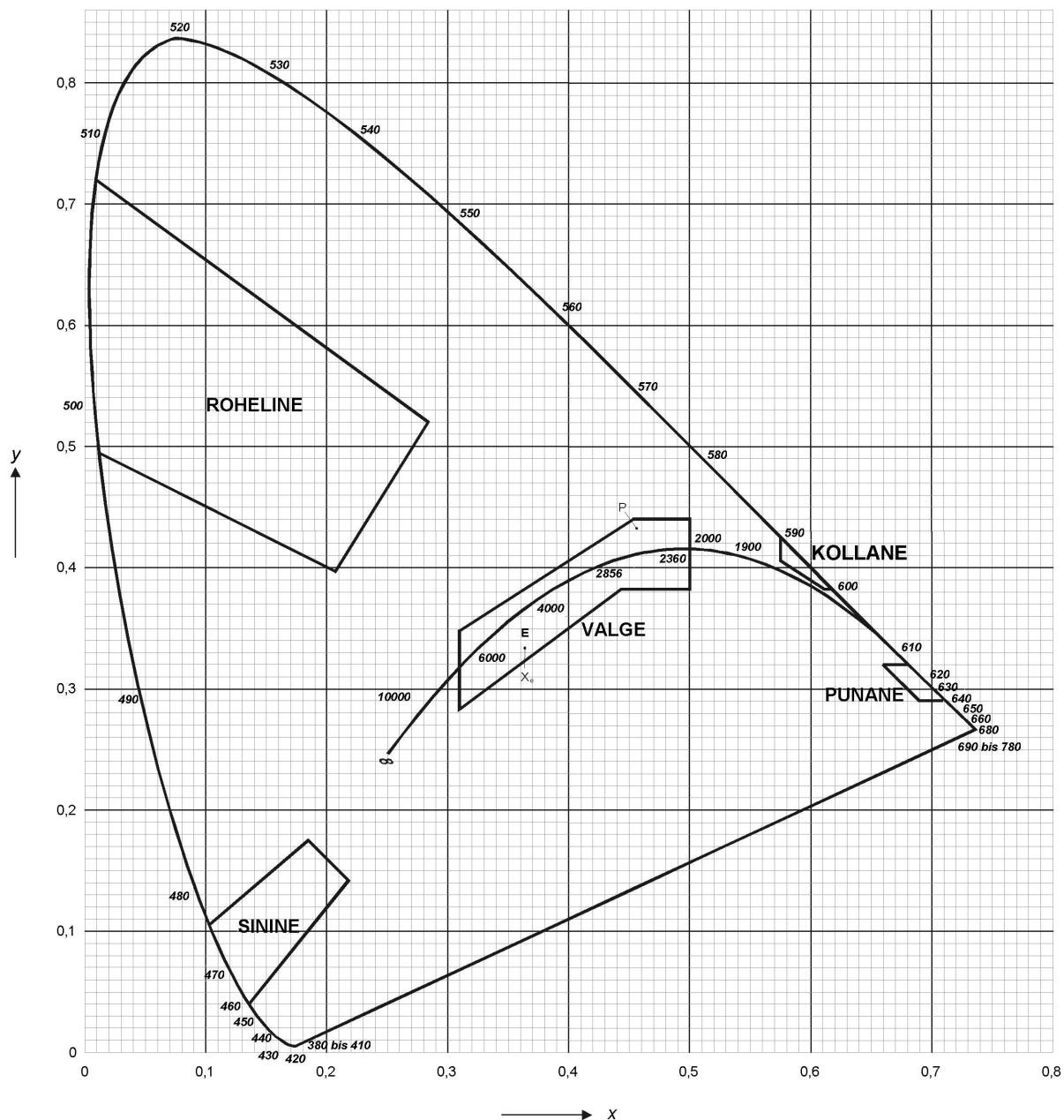
See süsteem peab vastama rahvusvahelise valgustuskomisjoni soovitudele pealkirjaga „Signaaltulede värvid”, IEC väljaanne nr 2.2. (TC-1.6) 1975.

Värvusi kohaldatakse signaallaternatest väljastatavatele valgusvoogudele.

2. Signaaltulede värvid peavad olema piiristatud IEC väljaandes nr 2.2 (TC-1.6) 1975 esitatud värvusdiagrammi koordinaatide ristumispunktidega (vt värvusdiagrammi) järgmiselt:

Signaaltule värvus	Ristumispunktide koordinaadid						
Valge	x	0,310	0,443	0,500	0,500	0,453	0,310
	y	0,283	0,382	0,382	0,440	0,440	0,348
Punane	x	0,690	0,710	0,680	0,660		
	y	0,290	0,290	0,320	0,320		
Roheline	x	0,009	0,284	0,207	0,013		
	y	0,720	0,520	0,397	0,494		
Kollane	x	0,612	0,618	0,575	0,575		
	y	0,382	0,382	0,425	0,406		
Sinine	x	0,136	0,218	0,185	0,102		
	y	0,040	0,142	0,175	0,105		

Kolmapäev, 5. juuli 2006



IEC värvsusdiagramm,

kus 2 930 K vastab vaakumhõõglambi valgusele,

2 856 K vastab gaasiga täidetud hõõglambi valgusele.

Artikkel 2.02

Signaaltulede valgustugevus ja valgusulatus

Allpool olevas tabelis on esitatud I_0 , I_B ja t lubatud piirväärtused (kasutamiseks päeval ja öösel) vastavalt signaaltulede olemusele. Esitatud väärtusi kohaldatakse signaallaternatest väljastatavatele valgusvoogudele.

I_0 ja I_B on antud kandelates ja t on antud kilomeetrites.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Maksimum- ja miinimumväärtused

Signaaltule olemus		Signaaltule värvus							
		Valge		Roheline/punane		Kollane		Sinine	
		min	maks	min	maks	min	maks	min	maks
tavaline	I _O	2,7	10,0	1,2	4,7	1,1	3,2	0,9	2,7
	I _B	2,0	7,5	0,9	3,5	0,8	2,4	0,7	2,0
	t	2,3	3,7	1,7	2,8	1,6	2,5	1,5	2,3
ere	I _O	12,0	33,0	6,7	27,0	4,8	20,0	6,7	27,0
	I _B	9,0	25,0	5,0	20,0	3,6	15,0	5,0	20,0
	t	3,9	5,3	3,2	5,0	2,9	4,6	3,2	5,0
tugev	I _O	47,0	133,0	—	—	47,0	133,0	—	—
	I _B	35,0	100,0	—	—	35,0	100,0	—	—
	t	5,9	8,0	—	—	5,9	8,0	—	—

Siiski peab kollase vilkuva tule päevasel kasutamisel minimaalne valgustugevus (I_O) olema 900 cd.

Artikkel 2.03

Signaaltulede valguse jaotumine

1. Valgustugevuse horisontaalne jaotumine

1.1 Artiklis 2.02 osutatud valgustugevusi tuleb kohaldada optika fookust või vertikaalselt paigaldatud signaallaternana nõuetekohaselt reguleeritud valgusallika valguse raskuskeset läbiva horisontaalpinna kõikidele suundadele.

1.2 Topitulede, ahtritulede ja pardatulede ettenähtud valgustugevused peavad olema tagatud horisontaalsel kaarel ettenähtud sektori ulatuses vähemalt 5° kauguseni piiridest.

Kuni 5° ettenähtud sektori piiridest seespool võib valgustugevus väheneda 50%; järelikut peab see vähenema astmeliselt sellisel viisil, et rohkem kui 5° väljaspool sektori piire on järele jäänud vaid ebaoluline osa valgusest.

1.3 Pardatulel peab ettenähtud valgustugevus olema tagatud laeva vööripoolse teljega paralleelses suunas. Valgustugevused peavad vähenema praktiliselt nullini 1° ja 3° vahel väljaspool ettenähtud sektori piire.

1.4 Kahe- või kolmevärviliste laternate puhul peab valgustugevuse jaotumine olema ühesugune, nii et 3° kummalgi pool ettenähtud sektori piire ei ole suurim lubatud valgustugevus ületatud ja minimaalne ettenähtud valgustugevus on saavutatud.

1.5 Laternate valgustugevuse horisontaalne jaotumine peab olema ühtlane kogu sektori ulatuses, nii et fotomeetrilise valgustugevuse registreeritud miinimum- ja maksimumväärtuste erinevustegur ei oleks suurem kui 1,5.

2. Valgustugevuse vertikaalne jaotumine

Kui kreen on kuni ± 5° või ± 7,5° horisontaalist peab valgustugevus olema vähemalt 80 % esimesel juhul ja 60 % teisel juhul sellest valgustugevusest, mis vastab kreenile 0°, kuid ta ei tohi seda ületada rohkem kui 1,2 korda.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

3. peatükk

Nõuded signaallaternatele

Artikkel 3.01

Tehnilised nõuded

1. Signaallaternate ja valgusallikate konstruktsioon ja materjalid peavad tagama nende ohutuse ja vastupidavuse.
2. Laternate komponendid (näiteks kaitsevõred) ei tohi muuta valguse tugevust, värvust ja jaotumist.
3. Signaallaternaid peab saama laevas lihtsalt ja õigesse asendisse paigaldada.
4. Valgusallikaid peab olema lihtne asendada.

4. peatükk

Katsed, tüübikinnitus ja märgistamine

Artikkel 4.01

Tüübikinnituskatsed

Siseveelaevade signaallaternate katsetamise ja tüübikinnituse tingimustele vastava tüübikinnituskatsega tehakse kindlaks signaallaternate ja nende valgusallikate vastavus nendele nõuetele.

Artikkel 4.02

Katsemenetlus

1. Pädevale katseasutusele tuleb esitada tüübikinnituskatse taotlus koos vähemalt kahe kavandite koopiaga ja kahe laterna ning nõutava valgusallika näidisega.
2. Kui katse tulemused ei anna põhjust vastuväidete esitamiseks, tagastatakse taotluse esitajale üks kavandite koopia ja üks tüübikinnituse saanud laterna näidis. Teine koopia ja teine laterna näidis jäävad katseasutusele.
3. Tootja peab katseasutusele tõendama, et kõik seeriaviisiliselt valmistatud laternate komponendid vastavad nendele tüübikinnituse saanud laternatele.

Artikkel 4.03

Tüübikinnitustunnistus

1. Kui tüübikinnituskatse näitab, et need nõuded on täidetud, tunnustatakse signaallaterna tüüpi ning taotlejale väljastatakse liites esitatud näidise kohane tunnistus, millel on artiklile 4.05 vastav märgistus.
2. Tüübikinnitustunnistuse omanik:
 - tohib kinnitada erinevatele osadele artiklile 4.05 vastavad märgised;
 - tohib toota üksnes katseasutuse poolt tunnustatud kavandite kohaselt ning tüübikinnituskatsetes kasutatud laternate valmistamise tehnoloogiat kasutades;
 - tohib muuta kinnitatud kavandeid ja laternamudeleid üksnes katseasutuse nõusolekul. Viimatinimetatu ka otsustab, kas väljastatud tunnistust tuleb üksnes täiendada või on vaja uut tüübikinnitustaotlust.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel 4.04
Pistelised kontrollid

1. Katseasutusel on õigus võtta katsete jaoks proove signaallaternate seeriatootmise ajal.
2. Kui katse näitab tõsiseid puudusi, võib tüübikinnituse tagasi võtta.

Artikkel 4.05
Märgistused

1. Tunnustatud signaallaternad, optika ja valgusallikad peavad olema järgmiselt märgistatud:

 e . X . YY . nnn

kus „ e” on tüübikinnitusmärgis,

„X” näitab tüübikinnituse väljastanud riiki, kusjuures:

1 = Saksamaa	18 = Taani
2 = Prantsusmaa	19 = Poola
3 = Itaalia	21 = Portugal
4 = Madalmaad	23 = Kreeka
5 = Rootsi	24 = Iirimaa
6 = Belgia	26 = Sloveenia
7 = Ungari	27 = Slovakkia
8 = Tšehhi Vabariik	29 = Eesti
9 = Hispaania	32 = Läti
11 = Ühendkuningriik	36 = Leedu
12 = Austria	49 = Küpros
13 = Luksemburg	50 = Malta
17 = Soome	

„YY” on tüübikinnitusaasta kaks viimast numbrit ja

„nnn” katseasutuse antud tüübikinnituse number.

2. Märgised peavad olema selgelt loetavad ja kustutamatuks kinnitatud.
3. Kestade märgistused peavad olema sellised, et nende leidmiseks ei peaks laevas paigaldatud signaallaternaid maha monteerima. Kui kest ja optika on eraldamatud, piisab märgisest kestalt.
4. Üksnes tunnustatud signaallaternad, optika ja valgusallikad tohivad kanda eespool lõikes 1 osutatud märgiseid.
5. Katseasutus peab märgistusest viivitamata teatama komiteele.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Lüide

Siseveelaevade signaallaternate tüübikinnitustunnistuse näidis

Signaallaternat.....
(tüübi, mudeli ja kaubamärgi kirjeldus)

on lubatud kasutada siseveelaevades Euroopa Parlamendi ja nõukogu ... direktiivi .../.../EÜ, millega kehtestatakse siseveelaevade tehnilised nõuded ja tunnistatakse kehtetuks direktiiv 82/714/EMÜ (*) reguleerimisalas.

Sellele on antud number:  e

Laternate komponendid peavad olema märgistatud direktiivi .../.../EÜ (**) IX lisa I osa artikli 4.05 kohaselt.

Tüübikinnitustunnistuse valdaja peab " direktiivi .../.../EÜ (**) IX lisa I osa artikli 4.03 kohaselt tagama, et tootmine toimub üksnes katseasutuse poolt tunnustatud kavandite ning tüübikinnituse saanud laternate valmistamiseks kasutatud tehnoloogia kohaselt.

Muudatused on lubatud üksnes katseasutuse nõusolekul.

Erimärkused:

.....
.....
.....

.....
(Koht)

.....
(Kuupäev)

.....
(Katseasutus)

.....
(Allkirj)

(*) Väljaannete talitus: sisestada käesoleva direktiivi kuupäev ja number.

(**) Väljaannete talitus: sisestada käesoleva direktiivi number.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

II OSA

NÕUDED SISEVEELAEVADE SIGNAALLATERNATE KATSETAMISE JA
TÜÜBIKINNITUSE TINGIMUSTE KOHTA

Sisukord

1. peatükk	Üldsätted
Artikkel 1.01	Standardpinge
1.02	Toimivusnõuded
1.03	Paigaldus
1.04	Fotomeetrilised nõuded
1.05	Komponendid
1.06	Hooldus
1.07	Ohutusnõuded
1.08	Tarvikud
1.09	Mitteelektrilised signaallaternad
1.10	Topeltlaternad
2. peatükk	Fotomeetrilised ja kolorimeetrilised nõuded
Artikkel 2.01	Fotomeetrilised nõuded
2.02	Kolorimeetrilised nõuded
3. peatükk	Nõuded tootmisele
Artikkel 3.01	Elektrilaternad
3.02	Filtrid ja optilised klaasid
3.03	Elektrilised valgusallikad
4. peatükk	Katse- ja tüüvikinnitusmenetlus
Artikkel 4.01	Menetlemise üldine kord
4.02	Taotlus
4.03	Katse
4.04	Tüüvikinnitus
4.05	Tüüvikinnituse peatamine
Liide	Keskkonnakatsed
1.	Pritsiva vee ja tolmu vastase kaitse katsed
2.	Atmosfääriiniiskuse katse
3.	Külmakatse
4.	Kuumuskatse
5.	Vibratsioonikatse
6.	Kiirendatud kliimakatse
7.	Soolase vee ja kliima (mereudu) katse.

1. peatükk

Üldsätted

Artikkel 1.01

Standardpinge

Siseveelaevade signaallaternate standardpinge peab olema 230 V, 115 V, 110 V, 24 V ja 12 V. Kui võimalik, tuleks kasutada 24 V seadmeid.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

*Artikkel 1.02**Toimivusnõuded*

Laeval tavapäraselt toimuvad tegevused ei tohi segada signaallaternate ja nende tarvikute normaalset tööd. Eeskätt kõik kasutatud optilised komponendid ning põhiosad nende paigaldamiseks ja reguleerimiseks peavad olema nii valmistatud, et nende asendit ei oleks võimalik töö ajal muuta.

*Artikkel 1.03**Paigaldus*

Signaallaternate laeva paigaldamiseks vajalikud osad peavad olema tehtud nii, et kui need on kord juba reguleeritud, ei oleks enam võimalik kindlasse asendisse fikseeritud laternate asendit nende kasutamise ajal muuta.

*Artikkel 1.04**Fotomeetrilised nõuded*

Signaallaternad peavad andma valgustugevuse ettenähtud jaotumise; valguse tunnusvärvus ja ettenähtud tugevus peavad olema saavutatavad kohe, kui valgus sisse lülitatakse.

*Artikkel 1.05**Komponendid*

Signaallaternates tohib kasutada üksnes nende jaoks valmistatud komponente.

*Artikkel 1.06**Hooldus*

Signaallaternate ja nende tarvikute ehitus peab võimaldama nende regulaarset hooldamist ja vajaduse korral valgusallikate hõlpsat vahetamist ka pimedas.

*Artikkel 1.07**Ohutusnõuded*

Signaallaternad ja nende tarvikud peavad olema nii valmistatud ja olema sellise suurusega, et inimestel oleks võimalik neid ohutult käitada, kontrollida ja jälgida.

*Artikkel 1.08**Tarvikud*

Laternate tarvikud peavad olema nii konstrueeritud ja valmistatud, et nende korraldus, paigaldus ja ühendamine ei takistaks laternate tavapärast ja nõuetekohast tööd.

*Artikkel 1.09**Mitteelektrilised signaallaternad*

Mitteelektrilised laternad peavad olema konstrueeritud ja valmistatud käesoleva peatüki artiklite 1.02-1.08 kohaselt ning vastama ka 3. peatüki nõuetele. 2. peatükis sisalduvaid nõudeid katsetamise ja tüübikinnituse tingimuste kohta kohaldatakse *mutatis mutandis*.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel 1.10
Dubleerivad laternad

Peab olema võimalik kasutada ühe kestaga kaetud kahte teineteise kohale paigaldatud laternat (topeltlaternat) ühe laternana. Mitte mingil juhul ei tohi topeltlaterna kahte valgusallikat kasutada samaaegselt.

2. peatükk

Fotomeetrilised ja kolorimeetrilised nõuded

Artikkel 2.01
Fotomeetrilised nõuded

1. Signaallaternate fotomeetrilised andmed on sätestatud I osas.
2. Signaallaternate ehitus peab tagama, et valgus ei peegelduks ega katkeks. Ei tohi kasutada reflektoreid.
3. Kahe- või kolmevärviliste tulede puhul tuleb tõhusalt takistada ühe värvuse valguse levimist antud värvuse jaoks ettenähtud piiridest väljapoole, kaasa arvatud ka klaasis.
4. Neid nõudeid kohaldatakse mitteelektrilistele tuledele *mutatis mutandis*.

Artikkel 2.02
Kolorimeetrilised nõuded

1. Signaallaternate kolorimeetrilised andmed on sätestatud I osas.
2. Signaallaterna valguse värvus peab vastama kromaatilisele asendile ja värvustemperatuur kasutatava valgusallika tüübile nagu on kehtestatud I osas.
3. Signaaltulede värvus peab tulenema üksnes filtritest (optika, klaasid). Läbinisti värvitud optilised klaasid peavad tagama, et väljastatava valguse kromaatilised punktid ei erine rohkem kui 0,01 võrra IEC kromaatilisel diagrammil antud koordinaatidest. Värvitud pirnid ei ole lubatud.
4. Värviliste klaaside (filtrite) läbipaistvus peab olema selline, et kasutatava valgusallika värvustemperatuuri puhul saavutatakse ettenähtud valgustugevus.
5. Lähtevalguse peegeldus signaallaterna osadel ei tohi olla selektiivne st signaallaternas kasutatava valgusallika trikromaatiliste koordinaatide x ja y lahknevus pärast peegeldust ei tohi kasutatava värvustemperatuuri juures olla suurem kui 0,01.
6. Värvitu klaas ei tohi kasutatava värvustemperatuuri juures selektiivselt mõjutada väljastatavat valgust. Samuti ka pika tööperioodi järel ei tohi signaallaternas kasutatava valgusallika trikromaatiliste koordinaatide x ja y hälve olla pärast klaasi läbimist suurem kui 0,01.
7. Mitteelektriliste signaallaternate valguse värvus peab kasutatava valgustemperatuuri juures asuma kromaatilises asendis, mis on kindlaks määratud I osas.
8. Mitteelektriliste värviliste signaallaternate valguse värvus peab tulenema üksnes läbinisti värvilisest silikaatklaasist. Värviliste mitteelektriliste laternate puhul peab kogu värviline silikaatklaas olema selline, et mitteelektrilisele valgusallikale kõige lähemal värvustemperatuuril saavutatakse ettenähtud valgustugevus.

3. peatükk

Nõuded tootmisele

Artikkel 3.01
Elektrilised signaallaternad

1. Kõik laternate osad peavad vastu pidama laeva liikumisest tulenevale tööpingele, vibratsioonile, korrosioonile, temperatuuri kõikumistele, löökidele lastimise ja jääs sõitmise ajal ning muudele laevas tekkida võivatele mõjudele.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

2. Ehitus, materjalid ja töötlus peavad andma laternale stabiilsuse ning tagama, et nimetatud nõuete kohased mehaanilised ja termilised mõjutused ning ultraviolettkiirgus ei muudaks laterna talitlusvõimet, eeskätt selle fotomeetrilisi ja kolorimeetrilisi omadusi.
3. Korrodeerivale mõjule avatud komponendid peavad olema valmistatud korrosioonikindlatest materjalidest või peab neil olema tõhus korrosioonikaitse.
4. Kasutatavad materjalid ei tohi olla hügroskoopsed, kus see võib halvendada paigaldiste, seadmete ja tarvikute talitlust.
5. Kasutatavad materjalid peavad olema väga kõrge tulekindlusega.
6. Katsetamisasutus võib lubada erandeid kasutatud materjalide omaduste osas, kui tootja suudab tagada ohutuse.
7. Signaallaternate laevas kasutamiseks sobivuse kindlakstegemiseks tuleb neid katsetada.

Katsetega tuleb kontrollida vastavust keskkonna- ja talitlusnõuetele.

8. Keskkonnanõuded:

a) Keskkonnaklassid

— *Kliimaklassid:*

X Välistingimustes kasutamiseks mõeldud seadmed.

S Seadmed, mis võivad sattuda vee alla või olla pikaajases kokkupuutes soolase veega.

— *Vibratsiooniklassid:*

V Seadmed ja seadised, mis on mõeldud mastide otsa ning muudesse eriti suure vibratsiooni-mõjuga kohtadesse paigaldamiseks.

— *Raskusklassid:*

Keskkonnatingimused on jaotatud kolme raskusklassi:

1) Tavalised keskkonnatingimused:

need võivad rakenduda laevas regulaarselt pikkade ajavahemike vältel.

2) Ekstreemsed keskkonnatingimused:

need võivad rakenduda laevas erakorraliselt teatud erijuhtudel.

3) Keskkonnatingimused transpordil:

need võivad rakenduda paigaldiste, seadmete ja tarvikute transpordi ning säilitamise ajal, kui neid ei käitata.

Tavalistes keskkonnatingimustes tehtavaid katseid kirjeldatakse „tavaliste keskkonnatingimuste katsetena”, ekstreemsetes tingimustes tehtavaid katseid nimetatakse „ekstreemsete keskkonnatingimuste katseteks” ning transpordil valitsevate keskkonnatingimuste katseid nimetatakse „transpordi keskkonnatingimuste katseteks”.

b) Nõuded

Signaallaternad ja nende tarvikud peavad sobima pikaajaseks tööks mereveega kokkupuutes ning laevas eeldatava vibratsiooni, niiskuse ja temperatuuri kõikumise juures.

Signaallaternad ja nende tarvikud peavad kliites loetletud keskkonnatingimustel vastama oma keskkonnaklassi nõuetele, mis on määratletud lõike 8 punktis a.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

9. Talitluskölblikkus

- a) Toide: toitepinge ja -sageduse kõikumistel nimiväärtuste ⁽¹⁾ ümber allpool esitatud tabelis määratletud piirides ning vahelduvvoolu pinge kõikumisel 5 %, peavad signaallaternad ja nende tarvikud toimima laevas töötamisel lubatud tolerantside piires, mida neile kohaldatakse katse ja tüübikinnituse tingimuste alusel. Teoreetiliselt ei tohi laternate toitepinge hälve olla suurem kui $\pm 5\%$ valitud nimipingest.

Toide (Nimipinge)	Laternate ja nende tarvikute toitevoolu pinge ja sageduse kõikumised		
	Pinge kõikumine	Sageduse kõikumine	Kestus
Üle 48 V alalisvool	$\pm 10\%$	$\pm 5\%$	pidev
ja vahelduvvool	$\pm 20\%$	$\pm 10\%$	maks. 3 sek
Alalisvool kuni 48 V (viimane kaasa arvatud)	$\pm 10\%$	—	pidev

Signaallaternaid ja nende tarvikuid ei tohi kahjustada pingetipud kuni $\pm 1\,200\text{ V}$ tõusuajaga 2-10 μs ja maksimaalse kestusega 20 μs ja toitevoolu reverseerimine. Pärast nende esinemist, kui ohutusseadised võivad olla aktiveerunud, peavad signaallaternad ja nende tarvikud toimima laevas töötamisel lubatud tolerantside piires, mida neile kohaldatakse katse ja tüübikinnituse tingimuste alusel.

- b) Elektromagnetiline vastavus: tuleb võtta kõik põhjendatud ja praktilised meetmed laternate ja nende tarvikute ning muude laevade varustusse kuuluvate paigaldiste ja seadmete vastastikuse elektromagnetilise mõju vähendamiseks või kõrvaldamiseks.

10. Keskkonnatingimused laevas

Lõike 8 punktis a osutatud tavalised, ekstreemsed ja transpordi keskkonnatingimused põhinevad IEC väljaannete 92-101 ja 92-504 kavandatud täiendustel. Muud nendest erinevad väärtused on märgistatud * abil.

	Tavaline	Ekstreemne	Transpordil
	Keskkonnatingimused		
a) Ümbritseva õhu temperatuur:			
Kliimaklassid:	– 25 kuni	– 25 kuni	– 25 kuni
Kliimaklassid X ja S lõike 8 punkti a kohaselt	+ 55 °C*	+ 55 °C*	+ 70 °C*
b) Ümbritseva õhu niiskus:			
Püsiv temperatuur	+ 20 °C	+ 35 °C	+ 45 °C
Maksimaalne suhteline niiskus	95 %	75 %	65 %
Temperatuuri muutus	Võimalik, et jõuab kastepunktini		
c) Ilmastikutingimused tekil:			
Päikesepaiste	1 120 W/m ²		
Tuul	50 m/s		
Vihm	15 mm/min		
Vee kiirus liikumisel (lained)	10 m/s		
Vee soolsus	30 kg/m ³		

⁽¹⁾ Nimipinge ja -sagedus kajastavad tootja poolt ette nähtud väärtusi. Võidakse esitada ka pinge- ja/või sagedusulatus.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

	Tavaline	Ekstreemne	Transpordil
	Keskonnatingimused		
d) Magnetväli: Magnetväli igast suunast	80 A/m		
e) Vibratsioon: Sinusoidne vibratsioon igast suunast Vibratsiooniklass V vastavalt löike 8 punktile a (suur pinge näiteks mastidel)			
Sagedused	2 kuni 10 Hz	2 kuni 13,2 Hz*	
Amplituud	± 1,6 mm	± 1,6 mm	
Sagedused	10 kuni 100 Hz	13,2 kuni 100 Hz*	
Kiirendus	± 7 m/s ²	± 11 m/s ² *	

11. Signaallaternad peavad läbima liites esitatud keskkonnakatsed:

12. Laterna orgaanilistest materjalidest komponendid ei tohi olla tundlikud ultraviolettkiirguse suhtes.

Pärast liite punkti 6 kohast 720 tundi katsetamist ei tohi kvaliteet halveneda ja trikromaatilised koordinaadid x ja y ei tohi häälbida rohkem kui 0,01 väärtustest, mis on ette nähtud läbipaistvatele osadele, mis ei ole kokku puutunud ei kiirguse ega veega.

13. Laterna läbipaistvad osad ja klaasid peavad olema nii konstrueeritud ja valmistatud, et need ei deformeeru, muutu ega hävi nende laiendatud kasutamisel kehtivatest tavanõuetest 10 % kõrgema pingega ja ümbritseva õhu temperatuuril + 45 °C.

14. Laiendatud kasutamisel ja 10 %-lise lisapinge juures ning ümbritseva õhu temperatuuril + 60 °C peavad laternad jääma oma hoidjates terveks, kui neile rakendub kaheksa tunni jooksul jõud 1 000 N (njuutonit).

15. Laternad peavad vastu pidama ajutisele sukeldumisele. Laiendatud kasutamisel 10 %-lise lisapingega ning ümbritseva õhu temperatuuril + 45 °C ei tohi neid mõjutada vihmutamine 10 liitriise mahtuvusega nõust, kus vee temperatuur on + 15 kuni + 20 °C.

16. Kasutatud materjalide vastupidavus töötingimustel peab olema tagatud, eriti peavad materjalid olema töös vastupidavad kõige kõrgematele pidevkasutuse temperatuuridele.

17. Kui laternates on mittemetallist komponente, peab olema määratletud nende pidevkasutuse temperatuur laevas valitsevatel tingimustel kui ümbritseva õhu temperatuur on + 45 °C.

Kui sellisel viisil kindlaks määratud mittemetallist materjalide pidevkasutuse temperatuur ületab IEC väljaande 598 I osa tabelites X ja XI esitatud maksimaalsed temperatuurid, tuleb läbi viia eriuuringud, et kindlaks määrata laternate nende osade vastupidavus püsivatele mehaanilistele, termilistele ja kliimamõjutustele.

18. Osade püsitemperatuuril mittedeformeerumise katsete puhul asetatakse laternad tööasendisse kerges püsivas õhuvoolus ($v =$ umbes 0,5 m/s) ning keskkonnatemperatuuril + 45 °C ja laevas valitsevates tingimustes. Kui need on allutatud temperatuuri mõjutustele ning töötemperatuur on saavutatud, tuleb mittemetallist osadele rakendada mehaanilist survet, mis vastab nende eesmärgile või võimalikule sellega manipuleerimisele. Laternate läbipaistvatele osadele, mis on muust materjalist kui silikaatklaas, tuleb rakendada 5 mm × 6 mm metalltempliga ühtlast jõudu 6,5 N (võrdub sõrmesurvega) poolel teel läbipaistava osa ülemise ja alumise serva vahel.

Detail ei tohi sellise mehaanilise surve toimel püsivalt deformeeruda.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

19. Kui katsetatakse laternate vastupidavust ilmastikule, tuleb laternate ilmastikumõjudega kokkupuutuvad mittemetallist komponendid paigutada kliimakambrisse, kus 12 tundi on õhutemperatuur 45 °C ja suhteline niiskus 95 % ning seejärel 12 tundi õhutemperatuuri –20 °C, ja lastes neil töötada vahelduvalt laeval valitsevates tingimustes, nii et need läbiksid nii kuum-niiskeid kui külmi tsükleid ja ning temperatuuri muutusi madalalt temperatuurilt kõrgele perioodide vältel, mis vastavad nende tööaegadele.

Selle katse kogupikkus peab olema vähemalt 720 tundi. Katse ei tohi mõjutada laterna mittemetallist osade talitlusvõimet.

20. Kergesti ligipääsetavatel laterna osadel ei tohi ümbritseva õhu temperatuuril +45 °C kerkida temperatuur üle +70 °C, kui need on tehtud metallist, või +85 °C, kui need on mittemetallist.

21. Laternad peavad olema konstrueeritud ja valmistatud heakskiidetud standardite kohaselt ning peavad eeskätt vastama IEC väljaande 598 I osale „Laevad, tuled — üldspetsifikatsioonid ja katsed”. Järgmistes punktides esitatud nõudeid tuleb järgida:

- Ühenduste kaitsmine (nr 7.2);
- Kaitse elektrilööki eest (nr 8.2);
- Isolatsiooni takistus ja pingestabiilsus (nr 10.2 ja nr 10.3);
- Maa- ja õhuliinid (nr 11.2);
- Vastupidavus ja kuumutamine (nr 12.1, tabelid X, XI ja XII);
- Vastupidavus kuumusele, tulele ja puisteveoolule (nr 13.2, nr 13.3 ja nr 13.4);
- Keermestatud ühendused (nr 14.2, nr 14.3 ja nr 14.4).

22. Elektrijuhtmete ristlõige peab tavaliselt olema mitte väiksem kui 1,5 mm². Ühendamiseks kasutatavad juhtmed peavad olema vähemalt HO 7 RN-F tüüpi või sellega samaväärsed.

23. Plahvatusohu tsoonide laternakaitsete tüüp tuleb kindlaks määrata ja antud eesmärgil kinnitada pädeva katseasutuse poolt.

24. Laternate tootmise meetodi puhul peab olema arvestatud:

- 1) puhastamise hõlpsust, ka laterna seest ning valgusallika vahetamise lihtsust, ka pimedas;
- 2) kondensvee kogunemise takistamist;
- 3) elastsete kinnituste kasutamist üksnes selleks, et tagada äravõetavate osade lekkekindlust;
- 4) selle tagamist, et laternast ei pääseks välja muud värvi valgust, kui on ette nähtud.

25. Kõikidel paigaldatavatel laternatel peavad olema kaasas positsioneerimis- ja paigaldusjuhendid, mis näitavad, kuhu tuled tuleb monteerida ning milline on vahetatavate osade eesmärk ja tüüp. Liigutatavaid laternaid peab olema võimalik paigaldada kergelt ja ohutult.

26. Nõutavad paigaldusalused peavad olema sellised, et kui need on ettenähtud asendis, oleks laterna horisontaalne sümmeetriatasand paralleelne laeva veeliinitasandiga.

27. Igale laternale peavad olema kinnitatud selgelt ja püsivalt järgmised märgised, mis peavad olema nähtavad ka siis, kui latern on laevas paigaldatud:

- 1) valgusallika nimivõimsus, kui erinevad nimivõimsused võivad anda erinevaid tööpiirkondi;
- 2) sektortulede laterna tüüp;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- 3) sektortuledele nullsuuna viit, mille tähis asub vahetult läbipaistva sektsiooni kohal või all;
- 4) tule liik, näiteks „ugev“;
- 5) kaubamärk;
- 6) tüübikinnitusmärgise koht, näiteks .F.91.235.

Artikkel 3.02

Filtrid ja optilised klaasid

1. Filtrid (optika ja klaasid) ja optilised klaasid tohivad olla valmistatud orgaanilisest klaasist (sünteesilisest klaasist) või anorgaanilisest klaasist (silikaatklaasist).

Silikaatklaasist filtrid ja optilised klaasid peavad olema tehtud vähemalt ISO standardis 719 osutatud hüdroliiutilisest IV klassi klaasist, mis tagab püsiva veekindluse.

Sünteesilisest klaasist filtritel ja optilistel klaasidel peab olema samasugune püsiv veekindlus kui on silikaatklaasist tehtud filtritel ja optilistel klaasidel.

Optilised klaasid peavad olema valmistatud madalate sisepingetega klaasist.

2. Filtritel ja optilistel klaasidel peab olema nii vähe mulle ja lisandeid kui võimalik. Ei tohi olla pinnadefekte nagu poleerimata (matte) sektsioone, sügavaid kriimustusi jne.
3. Filtrid ja optilised klaasid peavad vastama artikli 3.01 nõuetele. Need tingimused ei tohi mõjutada nende fotomeetrilisi ja kolorimeetrilisi omadusi.
4. Külgtulede punased ja rohelised optilised klaasid ei tohi olla omavahel vahetatavad.
5. Lisaks tootja märgisele peavad filtritele ja optilistele klaasidele olema loetavalt ja püsivalt märgitud tüübikinnitusnumber ja tüübikirjeldus kohtadesse, kust need on nähtavad ka pärast filtrite ja optiliste klaaside laternatesse paigaldamist.

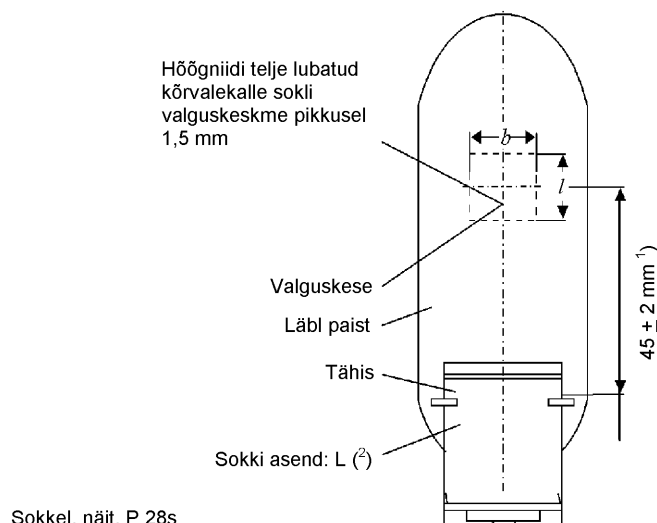
Nendel märgistel olevad väärtused ei tohi jääda allapoole fotomeetrilistest ja kolorimeetrilistest miinimumnõuetest.

Artikkel 3.03

Elektrilised valgusallikad

1. Signaallaternates tohib kasutada üksnes antud otstarbeks valmistatud hõõglampe. Need peavad olema kättesaadavad standardpingetega. Erijuhtudel võib lubada erandeid.
2. Peab olema võimalik hõõglampe signaallaternatesse ainult ettenähtud asendis paigaldada. Signaallaternates on lubatud maksimaalselt kaks kindlat asendit. Ebakorrektsed ja vahepealsed asendid ei tohi olla võimalikud. Katse jaoks tuleb valida vähemsoodne asend.
3. Hõõglampidel ei tohi olla nende tõhusust ebasoodsalt mõjutavaid eritunnuseid, nagu näiteks kriimustusi või plekke kolvil või hõõgniitude vale paigutust.
4. Hõõglampide värvustemperatuur nende kasutamise ajal ei tohi olla väiksem kui 2 360 K.
5. Kasutatud alused ja lambihoidjad peavad vastama optiliste süsteemide erinõuetele ning pidama vastu laevas töö käigus tekkivatele mõjudele.
6. Hõõglambi sokkel peab olema vastupidav ning tugevasti kinnitatud kolvi külge, nii et töötades 100 tundi 10 %-lise lisapingega peaks see vastu ühtlasele keeramisele momendiga 25 kg/cm.
7. Kaubamärk, nimipinge ja -võimsus ja/või nimivalgustugevus, samuti tüübikinnitusnumber peavad olema märgitud loetavalt ja vastupidavalt hõõglambi kolvile või soklile.
8. Hõõglampidele on lubatud järgmised tolerantsid:
 - a) Hõõglambid nimipingele 230 V, 115 V, 110 V ja 24 V

Kolmapäev, 5. juuli 2006

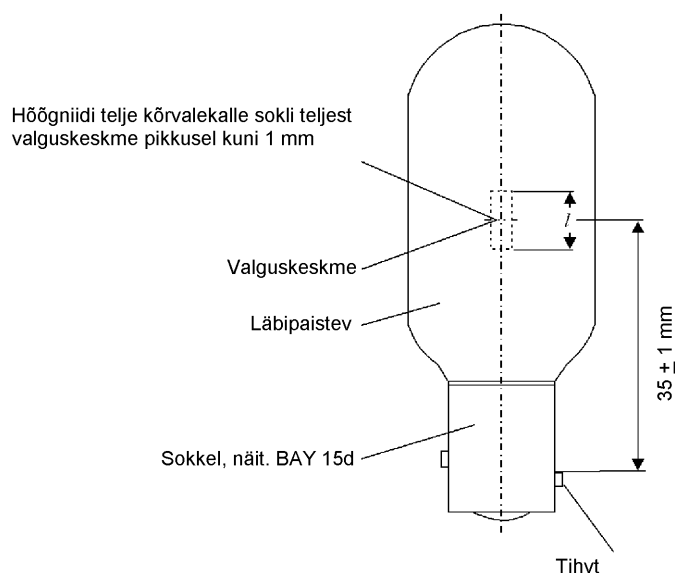


Nimipinge V	Nimivõimsus W	Märgitud suurim võimsus ⁽³⁾ W	Nimi tööiga h	Mõõdetud katseväärtsused ⁽³⁾		Hõõgniidi mõõtmed	
				Horisontaalne valgustugevus ⁽⁴⁾ Cd	Värvus temperatuur K	b mm	l mm
24	40	43	1 000	45	2 360	0,72 ⁰ _{+0,1}	13,5 ⁰ _{+0,1}
110 või 115	60	69		Kuni	kuni	15,0 ⁰ _{+0,1}	11,5 ⁰ _{+0,1}
230	65	69		65	2 856	15,0 ⁰ _{+0,1}	11,5 ⁰ _{+0,1}

Märkused:

- (¹) 24 V/40 W lambi valguskeskme pikkuse tolerants: ± 1,5 mm
- (²) L: Kui lamp on püsti, siis vaadates vastu valguse levimissuunda on sokli P 28 S laiem fiksaator vasakul.
- (³) Katse alguses enne väärtuste mõõtmist peab hõõglamp juba olema 60 minutit töötanud nimipingel.
- (⁴) Neist piirväärtustest tuleb kinni pidada piirkonnas ± 10° mõlemal pool horisontaaljoont, mis läbib laternakorpusse keskpunkti, kui lampi pööratakse 360° tema teljel.

b) Hõõglambid nimipingele 24 V ja 12 V



Kolmapäev, 5. juuli 2006

Nimi-pinge V	Nimi-võimsus W	Märgitud suurim võimsus (¹) W	Nimi-tööiga h	Mõõdetud katseväärtused (¹)		Hõõgniit l mm
				Horisontaalne valgustugevus (²) cd	Värvustempera- tuur K	
12	10	18	1000	12 kuni 20	2 360 kuni 2 856	9-13 9-17
24						
12	25	26,5		30 kuni 48		9-13
24						

Märkused:

⁽¹⁾ Katse alguses enne väärtuste mõõtmist peab hõõglamp juba olema töötanud nimipingel 60 minutit.

⁽²⁾ Neist piirväärtustest tuleb kinni pidada piirkonnas $\pm 30^\circ$ mõlemal pool horisontaaljoont, mis läbib laternakorpuse keskpunkti, kui lampi pööratakse 360° ümber telje.

- c) Hõõglampide soklil peab olema märges vastava suuruse kohta. Kui need märgised on kolvil, et tohi need mõjutada lambi talitlust.
- d) Kui hõõglampide asemel kasutatakse gaaslahenduslampe, tuleb neile kohaldada samu nõudeid, kui hõõglampidele.

4. peatükk

Katsetamise ja tüübikinnituse menetlus

Artikkel 4.01

Menetlemise üldine kord

Katse- ja tunnustamismenetlus peab vastama I osale.

Artikkel 4.02

Taotlus

1. Tootja või tema volitatud esindaja poolt esitatavale tüübikinnituse taotlusele tuleb lisada järgmised andmed ja dokumendid:

- Tule liik (näiteks „tugev”);
- Laternatüübi kaubanduslik nimetus ja kirjeldus, selle valgusallikas ja tarvikud, kui need on olemas;
- Elektriliste signaallaternate puhul olenevalt kasutusotstarbest nende nõutav toitepinge laevas;
- Andmed kõikide omaduste ja võimsuste kohta;
- Lühike tehniline kirjeldus, kus on näidatud materjalid, millest nädislatern on valmistatud ning juht-mestiku skeem lühikese tehnilise kirjeldusega, kui komplekti kuuluvad tarvikud, mis tõenäoliselt võivad mõjutada laterna talitlust.
- Nädislaternate, ja kui see on vajalik, siis ka nende tarvikute puhul kaks koopia:
 - Seadistus- ja paigaldusjuhendid andmetega valgusallika ja kinnitus- või hoideadise kohta;
 - Katsenäidise ning laeva paigaldatavate laternate ja nende tarvikute (kui need on olemas) identifit-seerimiseks vajalike mõõtmete, tüübinimetuste ja kirjeldustega kavand;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- iii) Muud dokumendid nagu joonised, osade loendid, elektriskeemid, kasutusjuhendid ja fotod, mis käsitlevad või võivad käsitleda nende katsete ja tüübikinnituse tingimuste peatükkides 1-3 osutatud olulisi üksikasju, kui need on vajalikud katsenäidiste kohaselt valmistatavate laternate vastavuse tõendamiseks. Eriti olulised on järgmised andmed ja joonised:
 - pikiläbilõike joonis, mis näitab filtri ehituse üksikasju ja valgusallika (hõõglamp) läbilõiget ning asukohta ja kinnitust;
 - laterna ristlõige poolel filtri kõrgusel, mis näitab valgusallika paigutuse üksikasju, filtrit, optilist klaasi (kui see on olemas) ja sektoritulede horisontaalset jaotumisnurka;
 - vaade sektortulede tagant koos hoidja või kinnituse üksikasjadega;
 - ringtulede vaade koos hoidja või kinnituse üksikasjadega;
 - iv) Andmed masstoodanguna valmistatud valgusallikate, filtrite, optiliste klaaside, kinnitus- või hoide-seadiste ja valgusallikate ning filtrite omavahelise asendi mõõtmete tolerantside kohta;
 - v) Andmed masstoodanguna valmistatud valgusallikate horisontaalse valgustugevuse kohta nimi-pingel;
 - vi) Andmed masstoodanguna valmistatud värviliste klaaside tolerantside kohta standardvalgusti A (2 856 K) värvuse ja läbipaistvuse või ettenähtud valgusallika valguse liigi osas.
2. Koos taotlusega tuleb esitada kaks kasutuskõlblikku näidist, neist kumbki kümne valgusallikaga iga nimi-pinge jaoks ja kui see on asjakohane, siis ka iga signaalvärvuse viis värvilist filtrit koos kinnitus või suuna-misseadisega.
- Vastava nõudmise korral tuleb tüübikinnituse katse jaoks esitada ka vajalikud täiendavad eritarvikud.
3. Näidis peab täielikult vastama kavandatud tootemudelile. See peab olema varustatud kõikide tarvikutega, mis on vajalikud laterna kinnitamiseks ja paigutamiseks tavalisse tööasendisse, milles seda laevas selle kasutusotstarbe kohaselt kasutatakse. Teatud tarvikud võib ära jätta, kui pädev katseasutus sellega nõus on.
4. Vastava nõudmise korral tuleb esitada täiendavad näidised, andmed ja dokumendid.
5. Dokumendid tuleb esitada selle riigi keeles, kus katse- ja tüübikinnitusasutus asub.
6. Kui taotletakse täiendavate seadiste tüübikinnitust, kohaldatakse lõikeid 1-5 *mutatis mutandis*, lähtudes arusaamisest, et täiendavaid osi võib tunnustada üksnes tunnustatud laternatega kombineeritult.
7. Sektortuled tuleb põhimõtteliselt esitada täieliku komplektina.

Artikkel 4.03**Katse**

1. Tunnustatud laterna või tarviku uue või muudetud variandi katsetega tuleb kindlaks teha, kas näidis vastab nimetatud katse nõuetele ja tüübikinnituse tingimustele ning on vastavuses artikli 4.02 lõike 1 punktis f osutatud dokumentidega.
2. Tüübikinnituskatse peab toimuma laevas valitsevate tingimuste kohaselt. Katse peab hõlmama kõiki hankimisele tulevaid valgusallikaid, optilisi klaase ja tarvikuid, mis on signaallaternate jaoks ette nähtud.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

3. Fotomeetriline ja kolorimeetriline katse viiakse läbi nimipingel.

Laterna hindamisel tuleb arvestada selle töötamisaegset horisontaalset valgustugevust I_B ja töötamisaegset värvustemperatuuri.

4. Osasid või tarvikuid tuleb katsetada üksnes selle laternatüübiga, mille jaoks need on ette nähtud.
5. Teiste pädevate asutuste poolt tehtud katseid võib pidada 3. peatüki nõuetele vastavust tõendavateks, kui need on tunnistatud võrdväärteteks liites sätestatud katsetega.

Artikkel 4.04

Tüübikinnitus

1. Signaallaternate tüübikinnitus peab toimuma I osa artiklite 4.01-4.05 kohaselt.
2. Masstoodanguna valmistatud ja valmistatavate laternate ja tarvikute tüübikinnituse võib väljastada taotlejale pärast taotleja kulul tehtud katset, kui taotleja tagab tunnustamisest tulenevate õiguste nõuetekohase kasutamise.
3. Tüübikinnituse puhul tuleb I osa artiklis 4.03 osutatud tunnistus väljastada vastava laternatüübi kohta ning sellele tuleb kanda I osa artiklile 4.05 vastav tüübikinnitusmärgis.

Tüübikinnitusmärgis ja seerianumber peavad olema loetavalt ja vastupidavalt kantud igale kooskõlas näidisega valmistatud laternale sellisesse kohta, mis on täielikult nähtav pärast laterna laeva paigaldamist. Originaalmärgised ja -tüübikirjeldused peavad olema selgelt loetavad ja kustutamatu kinnitatud. Laternatele ei tohi kinnitada märgiseid, mida võiks tüübikinnitusmärgistega segi ajada.

4. Tüübikinnituse võib anda piiratud ajavahemikuks ja vastavalt sätestatud tingimustele.
5. Tunnustatud laterna muutmine ning sellele täienduste tegemine peavad olema kooskõlastatud katseasutusega.
6. Kui laterna tüübikinnitus on tühistatud, tuleb taotlejale sellest viivitamata teatada.
7. Iga tüübikinnituse saanud laternatüübi üks näidis tuleb jätta tüübikinnituse väljastanud katseasutusele.

Artikkel 4.05

Tüübikinnituse kehtivuse lõppemine

1. Tüübikinnitus peatatakse aegumise, tühistamise või tagasivõtmise tõttu.

2. Tüübikinnituse võib tühistada, kui:

- selle väljastamistingimused ajaliselt ja vormiliselt enam ei kehti;
- katse- ja tüübikinnitustingimustest ei peeta enam kinni;
- latern ei vasta tüübikinnituse saanud näidisele;
- kohustuslikke tingimusi ei täideta;
- on tõendatud tüübikinnituse valdaja ebausaldusväärsus.

Tüübikinnitus võetakse tagasi, kui puudub vastavus selle väljastamisaegsetele tingimustele.

3. Kui tüübikinnitusega signaallaternate tootmine katkestatakse, tuleb sellest viivitamata teatada tüübikinnituse väljastanud katseasutusele.
4. Tüübikinnituse tagasivõtmine või tühistamine tähendab seda, et väljastatud tüübikinnitusnumbri kasutamine on keelatud.
5. Kui tüübikinnitus ei ole enam kehtiv, tuleb tunnistus esitada annulleerimiseks samale katseasutusele, kes selle väljastas.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Lüide

Keskonnakatsed

1. Pritsiva vee ja tolmu vastase kaitse katse

1.1 Laterna kaitsetüüp peab olema tagatud vastavalt IEC väljaande osa 598-1 liigitusele IP 55.

Katse, mis käsitleb näidise kaitsmist pritsiva vee ja tolmu eest ning tulemuste hindamine tuleb läbi viia vastavalt IEC väljaande 529 liigitusele IP 55.

Esimene „5” tähendab kaitset tolmu vastu. See tähendab: pingestatud komponentide täielik tolmu-kindluskaitse ja kaitse kahjulike tolumukogumite vastu.

Tolmu sissetungimine ei ole täielikult tõkestatud.

Teine „5” tähendab kaitset pritsiva vee vastu. See tähendab, et ükskõik millisest suunast laternale suunatud veejuga ei tohi seda kahjustada.

1.2 Näidise kaitset vee vastu hinnatakse järgmiselt: kaitset peetakse piisavaks, kui mis tahes sisepääsenud vesi ei kahjusta näidise tööd.

Isolatsioonimaterjalidele ei tohi koguneda vett, kui seetõttu võib minimaalne tööiga jääda saavutamata. Elektriliselt pingestatud komponendid ei tohi märjaks saada ja neid ei tohi mõjutada mitte mingisugune laternasse kogunev vesi.

2. Atmosfääriniiskuse katse

2.1 Eesmärk ja kohaldamine

Selle katsega määratakse kindlaks artikli 3.01 lõike 10 punktis b kirjeldatud niiske soojuse ja niiskuse toime laevajuhtimise paigaldistele, seadmetele ja aparaatidele nende töö või transpordi või ladustamise vältel toimuvate temperatuurimuutuste ajal, kui need võivad kokku puutuda kondenseerumisest tekkiva pinnaniiskusega.

Sisesehitamata komponentide puhul sarnaneb see kondenseerumine töö käigus tekkivate tolumukogumite või hügrokoopse soolakile toimele.

Järgnev spetsifikatsioon põhineb IEC väljaande 68 osal 2-30 koos artikli 3.01 lõike 10 punktidega a ja b. Väljaandest võib leida lisateavet.

Komponendid ja komponentide rühmad, mis on tüübinäidistena sisesehitamata kujul esitatud tüübikinnituseks, tuleb testida sellises sisesehitamata seisundis või kui see komponentide olemuse tõttu ei ole võimalik, siis varustades need minimaalsete kaitseseadistega, mida taotleja peab laevas kasutamisel vajalikuks.

2.2 Läbiviimine

- 1) Katse viiakse läbi katsekambris, kus vajaduse korral õhuvahetusseadise abil saavutatakse see, et temperatuur ja niiskustase on praktiliselt kõikides punktides samad. Õhu liikumine ei tohi märkimisväärselt jahutada katsetatavat näidist, kuid see peab olema piisav, et tagada ettenähtud õhutemperatuuri ja niiskuse säilitamine näidise vahetus läheduses.

Kondensaad tuleb katsekambrist pidevalt eemaldada. Kondensaad ei tohi tilkuda näidisele. Kondensaati tohib taaskasutada niisutamiseks pärast ümbertöötlemist ainult siis, kui eelkõige näidise kemikaalid on sellest eemaldatud.

- 2) Näidisele ei tohi mõjuda kambri soojendamise soojuskiirgus.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- 3) Näidis peab olema olnud kasutusest välja võetud vahetult enne katset, kuid siiski nii aegsasti, et kõik tema osad oleksid saavutanud keskkonnatemperatuuri.
- 4) Näidis paigutatakse katsekambris keskkonnatemperatuuriga $+25 \pm 10$ °C vastavalt selle tava-kasutusele laevas.
- 5) Kamber on suletud. Õhutemperatuur reguleeritakse -25 ± 3 °C ja suhteline õhuniiskus 45 % kuni 75 % ning neid tingimusi säilitatakse seni, kuni näidis on saavutanud sama temperatuuri.
- 6) Relatiivne õhuniiskus tõstetakse mitte vähem kui 95 %ni maksimaalselt üheks tunniks, kusjuures õhutemperatuuri ei muudeta. Selline suurendamine võib toimuda näidise temperatuuritingimuste kohandamise viimase tunni jooksul.
- 7) Kambri õhutemperatuuri tõstetakse progresseeruvalt $3 \text{ t} \pm 0,5 \text{ t}$ jooksul kuni $+40 \pm 2$ °C. Temperatuuri tõstes säilitatakse suhteline õhuniiskus vähemalt 95 %sena ning mitte väiksemana kui 90 % viimase 15 minuti jooksul. Selle temperatuuritõusu jooksul muutub näidis niiskeks.
- 8) Õhu temperatuuri säilitatakse $+40 \pm 2$ °C ajaperioodi $12 \text{ t} \pm 0,5 \text{ t}$ jooksul, mõõdetuna 7. faasi algusest suhtelise õhuniiskuse juures $93 \% \pm 3 \%$. Esimese 15 ja viimase 15 minuti jooksul sellest ajavahemikust, mille vältel temperatuur on $+40 \pm 2$ °C, võib suhteline õhuniiskus olla 90 % ja 100 % vahel.
- 9) Õhutemperatuur vähendatakse kuni $+25 \pm 3$ °C kolmeks kuni kuueks tunniks. Suhteline õhuniiskus peab pidevalt olema üle 80 %.
- 10) Õhu temperatuuri säilitatakse $+25 \pm 3$ °C 24 tunni jooksul 7. faasi algusest, kusjuures suhteline õhuniiskus on pidevalt üle 95 %.
- 11) Korratakse 7. faasi.
- 12) Korratakse 8. faasi.
- 13) Mitte varem kui 10 tundi pärast 12. faasi alustamist lülitatakse sisse näidise õhukonditsioneer-seade. Kui on saavutatud tootja poolt näidise kohta esitatud kliimatingimused, pannakse näidis tootja juhendite kohaselt tööle laeva elektrivõrgu nimipingega, mille tolerants võib olla $\pm 3 \%$.
- 14) Pärast tootja poolt teatatud normaalse tööolukorra jaoks vajaliku ajavahemiku möödumist kont-rollitakse näidise funktsioone ja registreeritakse ning märgitakse üles tööandmed, mis on olulised selle kasutamisel laevas. Kui selleks on vaja kamber avada, tuleb see uuesti sulgeda nii kiiresti kui võimalik.

Kui tavapärase töörežiimi saavutamiseks kulub rohkem kui 30 minutit, tuleb antud faasi vasta-valt pikendada ning kui tööolukord on saavutatud, peab olema vähemalt 30 minutit aega funktsioonide seireks ja tööandmete mõõtmiseks.
- 15) 1-3 tunnise ajavahemiku vältel, kui näidis on jälle kasutusel, madaldatakse õhutemperatuur ümbritseva õhu temperatuurini tolerantsiga ± 3 °C ja õhu suhteline niiskus alla 75 %.
- 16) Kamber on avatud ja näidis on tavapärase temperatuuri ja õhuniiskusega keskkonnas.
- 17) Pärast 3 tundi ning kui kõik näidisel näha olev niiskus on aurustunud, seiratakse uuesti näidise funktsioone ja registreeritakse ning märgitakse üles tööandmed, mis on olulised selle kasuta-misel laevas.
- 18) Näidis vaadatakse üle. Laterna korpus on avatud ning kontrollitakse kliimakatse mõju selle sise-musele ning jääkkondensaadi olemasolu.

Kolmapäev, 5. juuli 2006**2.3 Saavutada tulevad tulemused**

- 2.3.1 Näidis peab toimima tavapäraselt faasides 12-18 sätestatud tingimuste juures. Mingit talitluse halvenemist ei tohi olla täheldatud.
- 2.3.2 Faaside 12 ja 18 tööandmed peavad jääma näidisele katse ja tunnustamistingimuste põhjal lubatud tolerantsi piiridesse.
- 2.3.3 Laterna sees ei tohi olla ei korrosiooni ega jääkkondensaati, mis suure atmosfääriiniiskuse pikaaegse mõju toimel võib põhjustada selle talitlushäireid.

3. Külmakatse**3.1 Eesmärk**

Selle katsega määratakse artikli 3.01 lõigete 8 ja 10 kohaselt kindlaks külma mõju tööolukorras ja transportimisel. Täiendavat teavet on võimalik leida IEC väljaande 68 osast 3-1.

3.2 Läbiviimine

- 1) Katse viiakse läbi katsekambris, kus vajaduse korral õhutsirkulatsiooniseadise abil saavutatakse see, et temperatuur on praktiliselt kõikides punktides sama. Õhuniiskus peab olema piisavalt madal, et tagada, et näidis ei märguks kondensatsioonist üheski faasis.
- 2) Näidis paigutatakse katsekambris keskkonnatemperatuuril $+25 \pm 10$ °C, mis vastab selle tavapärasele kasutamisele laevas.
- 3) Kambri õhutemperatuur madaldatakse kuni -25 ± 3 °C kiirusega mitte rohkem kui 45 °C/t.
- 4) Kambri õhutemperatuuri hoitakse -25 ± 3 °C juures kuni näidis on saavutanud tasakaalutemperatuuri ja sellele lisaks veel vähemalt 2 tundi.
- 5) Kambri õhutemperatuur tõstetakse kuni 0 ± 2 °C kiirusega mitte rohkem kui 45 °C/t.

Kõikidele artikli 3.01 lõike 10 punkti a näidistele kohaldatakse veel järgmist:

- 6) 4. faasi viimaseks tunniks kliimaklassis X pannakse näidis tootja poolt ettenähtud viisil tööle laeva elektrivõrgu nimipingel tolerantsiga ± 3 %. Näidises olevad soojusallikad peavad töötama.

Pärast normaalse tööolukorra saavutamiseks vajaliku ajavahemiku möödumist kontrollitakse näidise funktsioone ja registreeritakse ning märgitakse üles tööandmed, mis on olulised selle kasutamisel laevas.

- 7) Kambri õhutemperatuur tõstetakse ümbritseva õhu temperatuurini kiirusega mitte rohkem kui 45 °C/t.
- 8) Kui näidis on saavutanud tasakaalutemperatuuri, avatakse kamber.
- 9) Näidise funktsioone kontrollitakse uuesti ning märgitakse üles tööandmed, mis on olulised selle kasutamisel laevas.

3.3 Saavutada tulevad tulemused

Näidis peab toimima tavapäraselt faasides 7, 8 ja 9 sätestatud tingimuste juures. Mingit talitluse halvenemist ei tohi olla täheldatud.

Faaside 7 ja 9 tööandmed peavad jääma näidisele katse- ja tunnustamistingimuste põhjal lubatud tolerantsi piiridesse.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

4. Kuumuskatse

4.1 Eesmärk ja kohaldamine

Selle katsega määratakse artikli 3.01 lõike 8 punkti a ja lõike 10 punkti a kohaselt kindlaks kuumuse mõju töötamise, transpordi ja ladustamise ajal. Järgnev spetsifikatsioon põhineb IEC väljaande 68 osal 2-2 koos artikli 3.01 lõike 10 punktidega a ja b. IEC väljaandest võib leida lisateavet.

	Tavaline	Ekstreemne
	Keskkonnakatsed	
Kliimaklassid X ja S	+ 55 °C	+ 70 °C
	Lubatud tolerants ± 2 °C	

Põhimõtteliselt tuleb kõigepealt läbi viia katse ekstreemsetes keskkonnatingimustes. Kui tööandmed jäävad tavapäraste keskkonnatingimuste puhul kohaldatavate tolerantside piiridesse, võib ära jätta katse normaalsetes keskkonnatingimustes.

4.2 Läbiviimine

- 1) Katse viiakse läbi katsekambris, kus vajaduse korral õhutsirkulatsiooniseadise abil saavutatakse see, et temperatuur on praktiliselt kõikides punktides sama. Õhu liikumine ei tohi märkimisväärselt jahutada katsetatavat näidist. Näidisele ei tohi mõjuda kambrisoojenduse soojuskiirgus. Õhuniiskus peab olema piisavalt madal, et tagada, et näidis ei märguks kondensatsioonist üheski faasis.
- 2) Näidis paigutatakse katsekambrisse keskkonnatemperatuuril $+ 25 \pm 10$ °C, mis vastab selle tavapärasele kasutamisele laevas. Näidis pannakse tootja poolt ettenähtud viisil tööle laeva elektrivõrgu nimipingel tolerantsiga ± 3 %.

Pärast normaalse tööolukorra saavutamiseks vajaliku ajavahemiku möödumist kontrollitakse näidise funktsioone ja registreeritakse ning märgitakse üles tööandmed, mis on olulised selle kasutamisel laevas.

- 3) Kambri õhutemperatuur tõstetakse artikli 3.01 lõike 10 punktis a osutatud katsetemperatuurini kiirusega mitte rohkem kui 45 °C/t.
- 4) Kambri õhutemperatuuri hoitakse seni, kuni näidis on saavutanud tasakaalutemperatuuri ja sellele lisaks veel vähemalt 2 tundi.

Kahe viimase tunni jooksul kontrollitakse uuesti funktsioone ning märgitakse üles tööandmed.

- 5) Kambri õhutemperatuur madaldatakse keskkonnatemperatuurini mitte vähem kui ühe tunni jooksul. Kamber on siis avatud.

Pärast seda, kui näidis on saavutanud keskkonnatemperatuuri, kontrollitakse uuesti funktsioone ning märgitakse üles tööandmed, mis on olulised selle kasutamisel laevas.

4.3 Saavutada tulevad tulemused

Näidis peab toimima tavapäraselt katse kõikides faasides sätestatud tingimuste juures. Mingit talitluse halvenemist ei tohi olla täheldatud. Faaside 2, 4 ja 5 tööandmed peavad jääma näidisele normaalsete keskkonnatingimuste katse ja tunnustamistingimuste põhjal lubatud tolerantsi piiridesse.

5. Vibratsioonikatse

5.1 Eesmärk ja kohaldamine

Selle katsega määratakse kindlaks artikli 3.01 lõike 8 punkti a ja lõike 10 punktis a osutatud vibratsiooni funktsionaalsed ja struktuuralsed mõjud. Struktuuralsed mõjud puudutavad mehaaniliste komponentide talitlust, eriti resonanceerivat vibratsiooni ja materjalide pingeid, mis tekitavad väsimust kuid ei mõjuta alati otseselt näidise tööd ega tekita muutusi tööandmetes.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Funktsionaalsed mõjud puudutavad otseselt näidise tööd ja tööandmeid. Need võivad olla seotud struktuursete mõjudega.

Järgnev spetsifikatsioon põhineb IEC väljaande 68 osal 2-6 koos artikli 3.01 lõike 10 punktiga e. Eespool nimetatud sätetest kõrvale kalduvad väärtused on tähistatud sümboliga*. IEC väljaande 68 osast 2-6 võib leida lisateavet.

Katsenõuded:

Katse tuleb läbi viia sinusoidse vibratsiooniga, kasutades järgmisi siin näidatud amplituude ja sagedusi:

	Tavaline	Ekstreemne
	Keskkonnakatsed	
Vibratsiooniklass V:		
Sagedused	2-10 Hz	2-13,2 Hz*
Amplituud	± 1,6 mm	± 1,6 mm
Sagedused	10-100 Hz	13,2-100 Hz*
Kiirendusamplituud	± 7 m/s ²	± 11 m/s ²

Põhimõtteliselt tuleb kõigepealt läbi viia katse ekstreemsetes keskkonnatingimustes. Kui tööandmed jäävad tavapäraste keskkonnatingimuste puhul kohaldatavate tolerantside piiridesse, võib ära jätta katse normaalsetes keskkonnatingimustes. Näidised, mida kavatakse kasutada koos amortisaatoritega, tuleb ka koos nendega katsetada. Kui erandjuhtudel katsetamine koos tavapäraseks tööks ettenähtud amortisaatoritega ei ole võimalik, tuleb seadmeid katsetada ilma amortisaatoriteta ning muuta amortisaatorite toimega arvestamiseks katsetingimusi.

Amortisaatoriteta katset tohib kasutada ka iseloomulike sageduste kindlaksmääramiseks.

Vibratsioonikatse viiakse läbi kolmes põhisuunas, mis on üksteisega perpendikulaarsed. Näidiste puhul, millele nende konstruktsiooni tõttu võivad rakenduda vibratsiooni erimõjud kaldenurga all põhisuuna suhtes, tuleb teha katse ka nendes suundades, mille suhtes seade on eriti tundlik.

5.2 Läbiviimine

1) Katsevahendid

Katse viiakse läbi vibratsiooniseadmega, mida nimetatakse vibratsioonilauaks, mis võimaldab rakendada näidisele mehaanilist vibratsiooni järgmiste tingimuste kohaselt:

- Põhiliikumine peab olema sinusoidne ning selline, et näidise kinnituskohad liiguksid põhiliselt samas faasis ning piki paralleelseid jooni.
- Kõikide kinnituspunktide külgliikumise vibratsiooni maksimaalne amplituud ei tohi ületada 25 % põhiliikumise amplituudist.
- Parasiitvibratsiooni suhteline olulisus, väljendatud valemiga

$$d = \frac{\sqrt{a_{\text{tot}}^2 - a_1^2}}{a_1} \cdot 100 \text{ (\%)}$$

kus a_1 on kohaldatava sageduse poolt tekitatud kiirenduse efektiivväärtus,

ja kui a_{tot} on kogu kiirenduse efektiivväärtus, kaasa arvatud a_1 , mõõdetuna sagedustel < 5 000 Hz,

ei tohi olla üle 25 % kiirenduse mõõtmisel võrdluspunktiks võetud kinnituspunkti juures.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

— Vibratsiooni amplituud ei tohi erineda oma teoreetilisest väärtusest rohkem kui:

$\pm 15\%$ võrdluspunktiks võetud kinnituspunkti juures

$\pm 25\%$ kõikide teiste kinnituspunktide juures.

Karakteristlike sageduste kindlaksmääramiseks peab olema võimalik reguleerida vibratsiooni amplituudi väikeste sammudega nulli ja teoreetilise väärtuse vahel.

— Vibratsiooni sagedus ei tohi erineda oma teoreetilisest väärtusest rohkem kui:

$\pm 0,05$ Hz sagedustel kuni 0,25 Hz,

$\pm 20\%$ sagedustel üle 0,25 Hz ja kuni 5 Hz,

± 1 Hz sagedustel üle 5 Hz ja kuni 50 Hz,

$\pm 2\%$ sagedustel üle 50 Hz,

Karakteristlike sageduste võrdlemiseks peab olema võimalik reguleerida neid vibratsioonikatse alguses ja lõpus järgmiselt:

$\pm 0,05$ Hz sagedustel kuni 0,5 Hz,

$\pm 10\% \pm 0,5$ Hz sagedustel kuni 5 Hz,

$\pm 0,5$ Hz sagedustel üle 5 Hz ja kuni 100 Hz,

$\pm 0,5\%$ sagedustel üle 100 Hz,

Sageduste skaneerimiseks peaks vibratsioonisagedusel olema võimalik pidevalt ja eksponentsiaalselt varieeruda mõlemas suunas punktis 5.1 esitatud sagedusulatuse ülemise ja alumise piirväärtuse vahel, kui skaneerimiskiirus on 1 oktaav/minut $\pm 10\%$.

Karakteristlike sageduste kindlaks määramiseks peab olema võimalik soovi kohaselt aeglustada vibratsioonisageduse varieerumise kiirust.

— Näidise läheduses vibratsiooniseadise poolt tekitatud magnetvälja tugevus ei tohiks ületada 20 kA/m. Katseasutus võib nõuda näidiste jaoks madalamaid lubatavaid väärtusi.

2) Esimene kontroll, kinnitamine ja kasutusele võtmine

Näidis vaadatakse üle, et hinnata selle veatust, nii palju kui see visuaalselt on võimalik, samuti kontrollitakse seda, kas koost on veatu kõikide komponentide ja komponentide rühmade osas.

Näidis kinnitatakse vibrolauale vastavalt laevas ette nähtud kinnitusviisile. Näidiseid, mille vibratsioonist mõjutatud talitus ja jõudlus sõltub nende asendist vertikaali suhtes tuleb katsetada nende tavapärasel tööasendis. Kinnitamiseks kasutatavad alused ja seadised ei tohi märkimisväärselt muuta näidise amplituudi ja liikumist katses kasutatud sageduste ulatuses.

Näidis pannakse tootja poolt ette nähtud viisil tööle laeva elektrivõrgu nimipingel tolerantsiga $\pm 3\%$.

Pärast normaalse tööolukorra saavutamiseks vajaliku ajavahemiku möödumist kontrollitakse näidise funktsioone ja registreeritakse ning märgitakse üles tööandmed, mis on olulised selle kasutamisel laevas.

3) Talitlusvõime eelkontroll vibratsiooni puhul

Kõik näidised peavad läbima katsefaasi. Näidised, mida võib kasutada erinevatel eesmärkidel erinevate vibratsioonimõjudega, tuleb katse läbi viia kas kõikide või mõnede erinevate kasutuste kohta.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Sagedustükkel sooritatakse vibrolaua abil nii, et punktis 5.1 esitatud sageduste ulatus koos vastavate amplituudidega on hõlmatud madalaimast sagedusest kõige kõrgemani ning vastupidi kiirusel üks oktaav minuti kohta. Töötavat näidist jälgitakse asjakohaste mõõtmisvahendite abil ning visuaalselt, kasutades vajaduse korral stroboskoopi selleks, et kontrollida põhjalikult mis tahes talitlusprobleeme, tööandmete muutusi ning selliseid mehaanilisi nähtusi nagu resoneeriv vibratsioon ning teatud erisagedustel tekkiv tärin. Neid sagedusi kirjeldataksegi „karakteristlike sagedustena”.

Karakteristlike sageduste ja vibratsiooni mõjude kindlaksmääramiseks aeglustatakse sageduste varieerumist, see lõpetatakse või muudetakse vastupidiseks ning vähendatakse vibratsioonide amplituudi. Tööandmete sammhaaval muutmisel tuleb oodata lõppväärtuse saavutamist, säilitades vibratsioonisagedust, kuid mitte üle viie minuti.

Sageduse skaneerimisel registreeritakse vähemalt sagedused ning näidise laeval kasutamiseks vajalikud tööandmed, märkides üles kõik karakteristlikud sagedused koos nende mõjudega nende edaspidiseks võrdlemiseks 7. faasis.

Kui näidise töötamise ajal ei ole võimalik piisavalt määratleda selle reageeringut mehaanilisele vibratsioonile, tuleb läbi viia täiendav vibratsioonile reageerimise katse ilma näidist ühendamata.

Katse võib katkestada, kui sageduste skaneerimisel tööandmed ületavad märgatavalt lubatud tolerantse, töö katkeb lubamatult või kui vibratsioonikatse jätkamisel strukturealne resoneeriv vibratsioon võiks tõenäoliselt mõjuda purustavalt.

4) Lülitusfunktsioonide katse

See katsefaas tuleb läbi viia kõigi näidiste puhul siis, kui vibratsioon võib mõjutada lülitusfunktsioone, näiteks releesid.

Näidisele rakendatakse punktis 5.1 osutatud sagedusulatusega vibratsiooni E12 seeriatega⁽¹⁾ kohaste sageduste varieerumise astmetega ning nendele vastavate amplituudidega. Igal sagedusastmel korraldatakse vähemalt kaks korda kõiki lülitusfunktsioone, mis võivad olla tundlikud vibratsioonile, vajaduse korral ka sisse- ja väljalülitamist kasutades.

Lülitusfunktsioone võib ka katsetada E-12 seeriatega väärtuste vahele jäävatel sagedustel.

5) Laiendatud katse

Selle katsefaasi peavad läbima kõik näidised. Näidistega, mida võib kasutada erinevatel eesmärkidel erinevate vibratsioonimõjudega, tuleb selle faasi esimene osa (kui näidis on kasutusel) läbi viia mitu korda kas kõikide või mõnede erinevate kasutuste kohta.

Kui näidis on 2. faasis kirjeldatu kohaselt kasutusel, rakendatakse sellele viis tsüklit, mille kestel punkti 5.1 kohaselt mõjuv sagedusulatus koos vastavate amplituudidega hõlmatakse igal korral kõige madalamast kuni kõige kõrgema sageduseni ja vastupidi kiirusel üks oktaav minutis.

Pärast viit tsüklit võib vibrolaua peatada, siis kontrollitakse funktsioone ning registreeritakse ja märgitakse üles tööandmed, mis on olulised kasutamisel laevas.

6) Püsisageduse laiendatud katse

See katsefaas viiakse läbi siis, kui uuritakse vibratsiooni mõju eespool nimetatud 3. faasis, jälgides üle 5 Hz sagedusulatus skaneerimisega mehaanilisi resonantse, mis tootja või tema volitatud esindaja kinnituse kohaselt laiendatud kasutuse puhul laevas on lubatud, kuid millede esinemisel mõjutatavate osade tugevust ei saa pidada iseenesestmõistetavaks. Eriti puudutab see faas neid seadmeid, mis on varustatud amortisaatoritega, mille resonantssagedus jääb punktis 5.1 osutatud sagedusulatuses piiridesse ning on kõrgem kui 5 Hz.

⁽¹⁾ E-12 IEC seeriatega põhiväärtused: 1,0; 1,2; 1,5; 1,8; 2,2; 2,7; 3,3; 3,9; 4,7; 5,6; 6,8; 8,2.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Kui näidist kasutatakse eespool 2. faasis kirjeldatu kohaselt, siis iga kõnesoleva resonantssageduse puhul rakendatakse sellele kahe tunni jooksul ekstreemsete keskkonnatingimuste katses sätestatud amplituudidega ning punktis 5.1 osutatud vastava sagedusega vibratsiooni, kusjuures vibratsiooni suund on selline, mis tavapärase kasutuse korral kõnesolevatele osadele kõige suuremat mõju avaldab. Vajaduse korral tuleb kohaldatud sagedusi rektifitseerida nii, et resonantsvibratsioon jätkub amplituudiga, mis ei ole väiksem kui 70 % sageduste maksimaalsest amplituudist või siis pannakse sagedus pidevalt varieeruma kahe väärtuse vahel 2 % allpool ja 2 % ülevalpool esialgu täheldatud sagedust, kusjuures kiirus on vähemalt 0,1 kuid mitte suurem kui 1 oktaav minutis. Vibratsioonimõju rakendamise ajal seiratakse näidise funktsioone kuni talitlushäirete ilmnemiseni, mille põhjuseks on mehaaniliste osade eraldumine või teisaldumine või elektriühenduse katkemine või lühiühendus.

Näidiseid, mille jaoks selle katsefaasi sooritamine on oluline väljalülitatud asendis, võib selles seisundis katsetada, kui kõnesolevatele osadele avaldatav mehaaniline mõju ei ole väiksem kui tavapärasel kasutusel.

7) Talitlusvõime lõppkontroll vibratsiooni puhul

See katsefaas viiakse läbi vajaduse korral.

Talitlusvõime kontrollimist 3. faasis osutatud vibratsioonide puhul korratakse, kasutades selles faasis kohaldatud sagedusi ja amplituude. Sedastatud karakteristiklike sagedusi ning sedastatud vibratsioonimõju tagajärgi võrreldakse 3. faasi tulemustega, et määrata kindlaks kõik vibratsioonikatse käigus toimunud muutused.

8) Kontrolli põhjal tehtud järeldused

Kui vibrolaud on peatatud ning on möödunud ajavahemik, mis on vajalik vibratsioonimõjuta tööolukorra saavutamiseks ilma, kontrollitakse funktsioone ning registreeritakse ja märgitakse üles tööandmed, mis on olulised kasutamisel laevas.

Lõpuks kontrollitakse näidist veel visuaalselt, et teha kindlaks, kas see on terve.

5.3 Saavutada tulevad tulemused

Näidisel, selle komponentidel ja komponentide rühmadel ei tohi olla mingeid mehaanilisi resonantsvibratsioone punktis 5.1 osutatud sagedusulatustes. Kui seda liiki resonantsvibratsioonid on vältimatud, tuleb võtta konstrueerimismeetmeid, et tagada näidise, selle komponentide ja komponentide rühmade vigastamatuks jäämine.

Vibratsioonikatse ajal ja pärast seda ei tohi ilmnedagi mingeid vibratsioonimõju märgatavaid tagajärgi, eriti ei tohi olla erinevus 7. faasis täheldatud karakteristiklike sageduste ja 3. faasis kindlaks määratud väärtuste vahel, samuti ei tohi laiendatud vibratsioon põhjustada mitte mingisuguseid vigastusi või talitlushäireid.

Normaalsete keskkonnatingimuste katse korral peavad faasides 3-8 registreeritud tööandmed jääma tolerantide piiridesse, mis antud katse ja tunnustustingimuste põhjal on lubatud.

Lülitusfunktsioonide katses 4. faasis ei tohi lülitamisel esineda talitlushäiret või tõrget.

6. Kiirendatud kliimakatse

6.1 Eesmärk ja kohaldamine

Kiirendatud kliimakatse (kliimaelementidega kokkupuutumise imiteerimine filtriga ksenoonlampide kiirguse ja piserdamise abil) viiakse läbi IEC väljaande 68 osade 2-3, 2-5 ja 2-9 kohaselt koos järgmiste täiendustega:

Nimetatud väljaande kohaselt on kiirendatud kliimakatse eesmärgiks looduslike ilmastikutingimuste imiteerimine katseseadmetiku abil spetsiifilistes korratavates tingimustes, et kutsuda esile kiireid muutusi materjalide omadustes.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Kiirendatud kliimakatse viiakse läbi katseseadmestikus ksenoonlampide filtreeritud kiirguse ja perioodilise piserduse abil. Pärast elementidega kokkupuutumist, mida mõõdetakse kiirguse tugevuse ja kestusega, võrreldakse näidise eelnevalt kindlaks määratud osi sama päritoluga näidise osadega, mis antud elementidega ei ole kokku puutunud. Kõigepealt määratletakse praktilise kasutamise seisukohalt kõige olulisemad omadused nagu värv, pealispinna kvaliteet, löögikindlus, tõmbetugevus ja tugevus.

Nende tulemuste võrdlemisel looduslike ilmastikutingimustega kokkupuutumisel saadavate tulemustega eeldatakse, et elementidega kokkupuutumisel tekitab omadustes muutusi eelkõige looduslik kiirgus ning sellega samaaegne hapniku, vee ja soojuse mõju materjalidele.

Kiirendatud kliimakatse puhul tuleb eralist tähelepanu pöörata seadme kiirguse lähedusele looduslikule kiirgusele (vt IEC väljaannet).

Erifiltriga ksenoonlampi kiirgus imiteerib loomulikku kiirgust.

Kogemused on näidanud, et osutatud katsetingimuste juures on tugev korrelatsioon kiirendatud kliimakatse ilmastikukindluse ja looduslikele ilmastikutingimustele vastupidavuse vahel. Kiirendatud kliimakatsetel, mis ei sõltu kohast, kliimast ega aastaajast, on eelis looduslike ilmastikutingimuste ees, kuna see on korratav ning võimaldab katseaega lühendada, kuna see ei sõltu päeva ja öö vaheldumise ning aastaegade.

6.2 Näidiste arv

Kliimakatse puhul tuleb kasutada piisavat arvu näidiseid, kui ei ole kokku lepitud teisiti. Võrdlemiseks on vajalik piisav arv näidiseid, mida ilmastikutingimused ei ole mõjutanud.

6.3 Näidiste ettevalmistamine

Näidiseid katsetatakse nende tarnimisseisundis, kui pole kokku lepitud teisiti. Võrdlemiseks kasutatavaid näidiseid tuleb hoida kogu katse ajal pimedas ja keskkonnatemperatuuril.

6.4 Katseseadmestik

Katseseadmestik koosneb põhiliselt ventileeritavast katsekambrist, mille keskel on kiirgusallikas. Kiirgusallika ümber paigutatakse optilised filtrid. Näidiste aluseid liigutatakse süsteemi pikitelgedele ümber allikast ja filtritest kaugusel, mis on vajalik punktis 6.4.1 ettenähtud kiirguse saavutamiseks.

Kiirgustugevus kiirgusega kokkupuutuva näidise kogupealispinna ühelgi komponendil ei tohi erineda rohkem kui $\pm 10\%$ erinevate pindade kiirgustugevuse aritmeetilisest keskmisest.

6.4.1 Kiirgusallikas

Kiirgusallikana kasutatakse ksenoonlampi. Kiirgusvoog peab olema valitud nii, et kiirgustugevus näidise pinnal oleks $1\,000 \pm 200 \text{ W m}^{-2}$ ja lainepikkus on 300-830 nm (vt punkti 6.9 kiirguse mõõtmise seadmestiku kohta).

Kui kasutatakse õhkjahutusega ksenoonlampe, ei tohi juba kasutatud osooni sisaldav õhk katsekambrisse sisse pääseda ning see tuleb eraldi eemaldada.

Mõõdetud väärtused näitavad, et ksenoonlampide kiirgusvoog väheneb 80 %ni oma esialgse väärtusega võrreldes pärast umbes 1500 tundi kasutust ja pärast seda ajavahemikku väheneb märkimisväärselt ka ultraviolettkiirguse osa teiste kiirgusliikidega võrreldes. Seepärast tuleb ksenoonlamp pärast nimetatud ajavahemikku asendada (vt ka ksenoonlampide valmistaja poolt esitatud andmeid).

6.4.2 Optilised filtrid

Optilised filtrid peavad asuma kiirgusallika ja näidiste aluste vahel, et ksenoonlampide filtreeritud kiirgus oleks looduslikule kiirgusele võimalikult lähedane (vt IEC väljaande 68 osi 2-9).

Kõiki klaasfiltreid tuleb korrapäraselt puhastada, et vältida kiirgustugevuse soovimatut vähenemist. Kui sarnasust loodusliku kiirgusega pole enam võimalik saavutada, tuleb filtrid asendada.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Asjakohased optilised filtrid peavad vastama katseseadmestiku tootja poolt esitatud andmetele. Katse-seadmestiku tarnimisel peab tootja tagama selle vastavuse punktis 6.4 sätestatud nõuetele.

6.5 Piserdus- ja õhuniisutusseadis

Näidist tuleb niisutada nii, et see toimuks samamoodi nagu loodusliku vihma ja kaste puhul. Näidise piserdusseadis peab olema nii konstrueeritud, et selle piserdamise ajal niiskuvad kõik näidise välispinnad. Seda tuleb juhtida nii, et oleks järgitud punktis 6.10 ettenähtud piserduse/kuivperioodi tsükli. Katsekambri õhku tuleb niisutada, et säiliks punktis 6.10.3 ettenähtud suhteline niiskus. Piserduseks ja õhu niisutamiseks kasutatav vesi peab olema destilleeritud või täielikult soolatustatud (juhtivus $< 5 \mu\text{S}/\text{cm}$).

Destilleeritud või täielikult soolatustatud vee tankid, torud ja pihustid peavad olema korrosioonikindlast materjalist. Katsekambri suhtelist niiskust mõõdetakse piserduse ja otsese kiirguse eest kaitstud hügromeetriga ning reguleeritakse hügromeetri abil.

Kui kasutatakse täielikult soolatustatud vett või suletud ringluses vett, on see oht (nagu läikekatse puhul), et näidiste pinnale moodustub sade või et heljumained kulutavad pinda.

6.6 Ventilatsiooniseadis

Punktis 6.10.2 kirjeldatud musta paneeli temperatuuri säilitatakse katsekambris puhta, filtreeritud, niisutatud ja vajaduse korral juhitud temperatuuriga õhuvahetuse abil. Õhuvoog ja -kiirus tuleb valida sellised, et oleks tagatud süsteemi kõikide näidiste aluste välispindade ühesugune temperatuur.

6.7 Näidise alused

Kasutada võib igasugust roostevabast terasest alust, mis võimaldab paigaldada näidiseid punktis 6.10.1 sätestatu kohaselt.

6.8 Musta paneeli termomeeter

Musta paneeli temperatuuri mõõtmiseks tsükli kuiva perioodi ajal kasutatakse musta paneeli termomeetrit. See termomeeter koosneb roostevabast terasest paneelist, mis on termiliselt isoleeritud oma alustest, mis on samade mõõtmistega kui näidise alused ja $0,9 \pm 0,1$ mm paksud. Paneeli kaks külge on kaetud läikiva musta lakiga, mis on väga veekindel ja mille maksimaalne peegeldusjõud on 5 % kiirgusest, mis on suurema kui 780 nm lainepikkusega. Paneeli temperatuuri mõõtmiseks kasutatakse bimetaltermomeetrit, mille andur on asetatud paneeli keskele ning millel on hea termiline kontakt.

Ei ole soovitatav jätta termomeetrit seadmestikku punktis 6.10 osutatud katse ajaks. Piisab sellest, kui panna see katseseadmestikku iga 250 tunni järel umbes 30 minutiks musta paneeli temperatuuri mõõtmiseks kuiva perioodi ajal.

6.9 Kiirituse mõõtmise seadmestik

Kiiritus (mõõteühik: W s m^{-2}) saadakse kiirituse intensiivsuse (ühik: W m^{-2}) ja kiirituse kestuse (ühik: s) tulemusel. Näidise pindade kiiritust katseseadmestikus mõõdetakse vastava kiirituse mõõtmise seadmega, mis on kohandatud kiirgusallikast ja filtrist koosneva süsteemi kiirgusfunktsioonile. Kiirituse mõõtmise seade peab olema nii gradueeritud või kalibreeritud, et see ei arvestaks infrapunast kiirgust üle 830 nm.

Kiirituse mõõtmise seadme jõudlus oleneb põhiliselt sellest, kas ta andur on väga vastupidav ilmale ning vananemisele ning kas tal on piisavalt spektraalset tundlikkust loodusliku kiirguse jaoks.

Kiirituse mõõtmise seadmel võivad näiteks olla järgmised osad:

- a) silikoonist fotoelement kiirgusandurina;
- b) fotoelemendi ette asetatud optiline filter ja

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- c) kulonmeeter, mis mõõdab fotoelemendi poolt toodetava voolu ja sellega võrdelise kiirituse intensiivsuse (ühik: A) ning aja (ühik: s) kaudu kiiritust (ühik: $C = A \cdot t$).

Kiirituse mõõtmise seadme skaala peab olema kalibreeritud. Pärast aastast kasutamist tuleb kalibreeringut kontrollida ning vajaduse korral korrigeerida.

Kiirituse tugevus näidiste pinnal oleneb kaugusest kiirgusallikast. Seepärast peavad näidise pinnad olema nii palju kui võimalik samal kaugusel allikast kui kiirituse mõõtmise seadme andur. Kui see pole võimalik, tuleb kiirituse mõõtmise seadme näitu korrutada korrigeerimisteguriga.

6.10 Läbiviimine

- 6.10.1 Näidised paigaldatakse alustele nii, et vesi ei saaks koguneda tagumistele pindadele. Näidise alused peavad põhjustama üksnes nii väikest mehaanilist survet kui võimalik. Et tagada kiirituse ja piserduse võimalikult ühtlane jaotumine, pöörlevad näidised katse ajal kiirusel üks kuni viis pööret minutis allikast ja filtrist koosneva süsteemi ning piserdusseadme ümber. Tavaliselt on ilmastikutingimustega kokkupuutes üks näidise kül. IEC väljaande kohaldatavatest sätetest olenevalt või vastavalt sellele, mida muul viisil on kokku lepitud, võivad kokkupuutes olla ka üksiknäidise esi- ja tagakül. Sellisel juhul on mõlemad pinnad avatud samale kiirgusele ja samale piserdusele.

Et antud näidise esi- ja tagapind oleksid kiirguse ja piserdusega sarnaselt mõjutatud, võib seda perioodiliselt pöörata. Seda võib teha automaatselt pööramisseadise abil, kui aluseks on avatud raam.

- 6.10.2 Musta paneeli temperatuur punktis, kus näidised asuvad kuiva perioodi ajal, on kindlaks määratud ja seda reguleeritakse IEC väljaande kohaselt, mida kõnesolevale seadmele saab kohaldada. Kui pole teisiti kokku lepitud, tuleb musta paneeli temperatuuri hoida $+45\text{ °C}$ juures. Musta paneeli keskmine temperatuur tähendab musta paneeli temperatuuri aritmeetilist keskmist kuiva perioodi lõpus. Kuiva perioodi jooksul on lubatud kohalik erinevus $\pm 5\text{ °C}$ ja erinevus piirjuhtumite puhul $\pm 3\text{ °C}$.

Musta paneeli nõutava temperatuuri säilitamiseks ja vajaduse korral näidise esi- ja tagapinnal võrdväärse tugevusega kiirguse tagamiseks (vt punkti 6.10.1) võib näidist iga pöörde järel automaatselt 180° pöörata. Sel juhul peavad musta paneeli termomeeter ja kiirituse mõõtmise seade olema kaasatud pöörlevasse liikumisse.

- 6.10.3 Allpool määratletud järjestikku korratavas tsükliks on alustele paigaldatud näidiste ja punktis 6.9 osutatud kiirguse mõõtmise seadme anduri kiiritamine ja piserdamine ühesugused.

Piserdamine: 3 minutit

Kuiv periood: 17 minutit

Suhteline õhuniiskuse peab olema 60-80 % kuiva perioodi ajal.

6.11 Katse kestus ja menetlus

Katses järgitakse IEC väljaande 68 osas 2-9 sätestatud menetlust. Katse kestab 720 tundi koos punktis 6.10.3 määratletud piserdustsükliga.

On soovitatav teha kliimakatse ühe ja sama näidise (juhul kui peetakse silmas katset omaduste muutmisega, mis ei oleks purustav, nagu näiteks kliimakatse) või mitme näidise (purustava katse puhul, nagu näiteks löögikindlus) erinevate eelnevalt kokkulepitud kiiritusastmete juures. Sellega võib seadmeüksuse omaduste muutuse arengu kliimakatse jooksul kindlaks määrata.

6.12 Hindamine

Pärast seda, kui kokkupuude ebasoodsa kliimaga on lõpetatud, hoitakse näidist vähemalt 24 tundi pimeduses õhutemperatuuril $+23\text{ °C}$, kastepunktiga $+12\text{ °C}$, suhtelise õhuniiskusega 50 %, õhu ringluse kiirusega 1 m/s ja atmosfäärirõhul 860-1 060 hPa. (Lubatud erinevus on $\pm 2\text{ °C}$ õhutemperatuuri jaoks ja $\pm 6\%$ suhtelise niiskuse jaoks.)

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Nimetatud näidised ning punktides 6.2 ja 6.3 osutatud võrdluseks valitud näidised vaadatakse üle, et määrata kindlaks nende omadused artikli 2.01 lõigetes 1 ja 2 ja artikli 3.01 lõikes 12 osutatud nõuete kohaselt.

7. Soolase vee ja ilmastikukindluse katse

(mereudu katse)

7.1 Eesmärk ja kohaldamine

Selle katsega määratakse artikli 3.01 kohaselt kindlaks soolase vee ja soola sisaldava õhu toime töötamise, transpordi ja ladustamise ajal.

Seda võib piirata nii katsetades näidist või materjalide proove.

Järgnev spetsifikatsioon põhineb IEC väljaande 68 osal 2-52. Väljaandest saab ka täiendavat teavet.

7.2 Läbiviimine

1) Katseseadmestik

Katse viiakse läbi katsekambris pihusti ja soolalahusega järgmistel tingimustel:

- Katsekambri ja pihusti materjalid ei tohi mõjutada soolaudu korrosiivset toimet.
- Katsekambri sisemuses tuleb difundeerida peen, homogeenne, niiske, paks udu, selle laotumist ei tohi mõjutada keerised ega näidise kohalolek. Juga ei tohi otseselt näidist puudutada. Kambris sees moodustuvad tilgad ei tohi kukkuda näidisele.
- Katsekamber peab olema piisavalt ventileeritud ning ventilatsiooni väljalase peab olema kaitsitud õhu liikumise järskude muutuste eest, et oleks takistatud tugeva õhuvoolu moodustumine kambris.
- Kasutatava soolalahuse mass peab koosnema 5 ± 1 osast puhtast naatriumkloriidist, kus on maksimaalselt 0,1 % naatriumioone ja 0,3 % kuivaineliseid, ja kuni 95 ± 1 osast destilleeritud või täielikult soolatustatud veest. Selle pH peab olema 6,5 ja 7,2 vahel temperatuuril $+20 \pm 2$ °C ning seda tuleb hoida nendes piirides kogu toimimisaja jooksul. Pihustatud lahust ei tohi uuesti kasutada.
- Pihustamiseks kasutatav suruõhk ei tohi sisaldada selliseid lisandeid nagu õli või tolm ning selle niiskussaste peab olema vähemalt 85 %, et vältida otsaku ummistust.
- Kambris difundeeritud udu tihedus peab olema selline, et puhtas mahutis, mille avatud horisontaalpind on 80 cm², ja mis on paigutatud kambris ükskõik millisesse kohta, on keskmine sadenemine kogu aja jooksul 1,0-2,0 ml tunnis. Udu tiheduse seireks tuleb kambris asetada vähemalt kaks anumad nii, et need ei oleks kaetud näidisega ning neile ei langeks kondensaatiliskasid. Pihustatud lahuse koguse kalibreerimiseks peab pihustamise kestus olema vähemalt 8 tundi.

Niiskuseriood pihustamiste vahel veedetakse õhukonditsioneeriga kambris, kus on võimalik hoida õhutemperatuuri $+40 \pm 2$ °C ja suhtelist õhuniiskust 93 ± 3 %.

2) Eelnev ülevaatus

Näidise vigastamatust, eriti aga selle korrektset kokkupanekut ning avade nõuetekohast sulgumist kontrollitakse ülevaatus käigus visuaalselt. Puhastatakse määrdesed, õlised või mudased välispinnad. Käsitsetakse kõikide juhtimis- ja liikuvaid osi ning kontrollitakse nende nõuetekohast toimimist. Kõikide sulgurite, katete ning hoolduse või töö käigus eraldatavate või liigutatavate osade liikuvust kontrollitakse ning siis asetatakse need korrektselt oma kohale tagasi.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Näidis võetakse kasutusse tootja juhendite kohaselt laeva elektrivõrgu nimipingega, mille tolerants on $\pm 3\%$.

Pärast normaalse tööolukorra saavutamiseks vajaliku ajavahemiku möödumist kontrollitakse funktsioone ja registreeritakse ning märgitakse üles tööandmed, mis on olulised laevas kasutamise puhul ning soolaudu toime hindamisel. Seejärel ühendatakse näidis pihustamiseks lahti.

3) Pihustamisfaas

Näidis pannakse soolaudukambrisse, nii et see on kokkupuutes soolauduga kaks tundi temperatuuril $+15\text{ }^{\circ}\text{C}$ kuni $+35\text{ }^{\circ}\text{C}$.

4) Niiskuseriood

Näidis pannakse konditsioneeritud õhuga kambrisse nii, et väikseim võimalik soolalahusekogus sellelt maha nõrgub. Seda hoitakse konditsioneeritud õhuga seitse päeva õhutemperatuuril $+40 \pm 2\text{ }^{\circ}\text{C}$ ja suhtelise niiskuse juures $93 \pm 3\%$. See ei tohi puutuda kokku ühegi teise näidise ega metallesemega. Nii võib olla korraldatud mitu näidist, kui nende vastastikune toime on välistatud.

5) Katsetsükli kordamine

Katsetsükli koos 3. ja 4. faasiga korratakse kolm korda.

6) Edasine käsitlemine

Pärast neljandat katsetsükli võetakse näidis konditsioneeritud õhuga kambrist välja ning seda pestakse kohe seejärel viis minutit voolavas kraanivees ning loputatakse destilleeritud või soolastatud vees. Näidise küljes olevad tilgad eemaldatakse õhujoaga või raputatakse maha.

Näidis jäetakse tavapärasesse keskkonda vähemalt kolmeks tunniks ja igal juhul nii kauaks, et igasugune nähtav niiskus jõuaks aurustuda, enne kui tehakse selle lõppülevaatus. Näidist kuivatatakse pärast loputamist üks tund temperatuuril $+55 \pm 2\text{ }^{\circ}\text{C}$.

7) Ülevaatus põhjal tehtud järeldused

Kontrollitakse visuaalselt näidise välimust. Kahjustuste olemus ja ulatus näidise esialgse seisundiga võrreldes registreeritakse katsearuandes, vajaduse korral lisatakse ka fotod.

Näidis võetakse kasutusele tootja juhendite kohaselt laeva elektrivõrgu nimipingel, mille tolerants on $\pm 3\%$.

Pärast normaalse tööolukorra saavutamiseks vajaliku ajavahemiku möödumist kontrollitakse funktsioone ja registreeritakse ning märgitakse üles tööandmed, mis on olulised laevas kasutamise puhul ning soolaudu toime hindamisel.

Käsitatakse kõiki juhtimis- ja liikuvaid osi ning kontrollitakse nende nõuetekohast toimimist. Kontrollitakse kõikide sulgurite, katete ning hoolduse või töö käigus eraldatavate või liigutatavate osade liikuvust.

7.3 Saavutada tulevad tulemused

Näidisel ei tohi olla muutusi, mis võiksid:

- takistada selle kasutamist ja talitlust;
- takistada olulisel määral sulgurite ja katete eemaldamist või liikuvate osade liikumist, kui see on vajalik kasutamiseks või hoolduseks.
- halvendaksid katte veekindlust;
- võiksid pikaajasel kasutamisel põhjustada talitlushäireid.

Faasides 3 ja 7 registreeritud tööandmed peavad jääma tolerantside piiridesse, mis antud katse ja tunnustustingimuste põhjal on lubatud.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

III OSA

MIINIMUMNÕUDED JA KATSETINGIMUSED SISEVEELAEVADEL
NAVIGEERIMISEKS KASUTATAVATELE RADARSEADMETELE

Sisukord

1. peatükk	Üldosa
Artikkel 1.01	Reguleerimisala
Artikkel 1.02	Radarseadmete kasutuseesmärk
Artikkel 1.03	Tüübikinnituskatsetamine
Artikkel 1.04	Tüübikinnituskatsetamise taotlus
Artikkel 1.05	Tüübikinnitus
Artikkel 1.06	Radarseadme märgistamine ja tüübikinnitusnumber
Artikkel 1.07	Tootja kinnitus
Artikkel 1.08	Tunnustatud seadme muutmine
2. peatükk	Üldised miinimumnõuded radarseadmetele
Artikkel 2.01	Ehitus, konstruktsioon
Artikkel 2.02	Parasiitemissioonid ja elektromagnetiline ühilduvus
Artikkel 2.03	Toimimine
Artikkel 2.04	Kasutusjuhised
Artikkel 2.05	Paigaldus- ja toimimiskatsed
3. peatükk	Miinimumnõuded radarseadme toimimisele
Artikkel 3.01	Radarseadme toimimisvalmidus
Artikkel 3.02	Eraldusvõime
Artikkel 3.03	Kaugusskaalad
Artikkel 3.04	Muudetav kaugusmarker
Artikkel 3.05	Kursijoon
Artikkel 3.06	Tsentreeringust vabastamine
Artikkel 3.07	Peilinguskaala
Artikkel 3.08	Peilimise seadmed
Artikkel 3.09	Seadmed veepinna ja sademete peegeldushäirete vähendamiseks
Artikkel 3.10	Teise radarseadme poolt põhjustatud häirete vähendamine
Artikkel 3.11	Ühilduvus radarimajakatega
Artikkel 3.12	Võimenduse reguleerimine
Artikkel 3.13	Sageduse häälestamine
Artikkel 3.14	Navigatsioonilised jooned ja info ekraanil
Artikkel 3.15	Süsteemi tundlikkus
Artikkel 3.16	Kajasignaali jälg
Artikkel 3.17	Lisanäituriid
4. peatükk	Tehnilised miinimumnõuded radarseadmetele
Artikkel 4.01	Toimimine
Artikkel 4.02	Kuvar
Artikkel 4.03	Radaripildi karakteristikud
Artikkel 4.04	Näidu värvus

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- Artikkel 4.05 Pildi uuendamise kiirus ja katkematus
- Artikkel 4.06 Näidu lineaarsus
- Artikkel 4.07 Kauguse ja peilingu mõõtmise täpsus
- Artikkel 4.08 Antenni karakteristikud ja emissioonispekter
- 5. peatükk Radarseadmete katsetingimused ja katsemeetodid
- Artikkel 5.01 Ohutus, koormustaluvus ja häired
- Artikkel 5.02 Parasiitemissioonid ja elektromagnetiline ühilduvus
- Artikkel 5.03 Katsemenetlus
- Artikkel 5.04 Antenni mõõtmine
- 1. liide Suunaeraldusvõime kauguste puhul kuni 1 200 m (kaasa arvatud)
- 2. liide Katseväljad radarseadmete eraldusvõime kindlaksmääramiseks

1. peatükk**Üldosa****Artikkel 1.01****Reguleerimisala**

Need sätted kehtestavad minimaalsed tehnilised ja toimivusnõuded siseveelaevade navigeerimiseks kasutatavatele radarseadmetele ning tingimused nimetatud miinimumnõuetele vastavuse kontrollimiseks. Käesolevate sätete tähenduses on radarseadmed sisevete ECDIS-seadmeid, mida saab kasutada navigeerimiseks.

Artikkel 1.02**Radarseadmete kasutuseesmärk**

Radarseadmed peavad hõlbustama laevade navigeerimist, esitades mõistetava radaripildi oma asukohast poide, kaldajoone ja navigeerimisehitiste suhtes, ka võimaldavad need usaldusväärselt ja õigeaegselt tuvastada teisi laevu ning üle veepinna ulatuvaid takistusi.

Artikkel 1.03**Tüübikinnituskatsetamine**

Radarseadmeid ei tohi paigaldada laeva enne, kui tüübikinnituskatsega on kindlaks tehtud seadmete vastavus käesolevate sätete miinimumnõuetele.

Artikkel 1.04**Tüübikinnituskatsetamise taotlus**

1. Radarseadmete tüübikinnituskatse taotlus esitatakse ühe liikmesriigi pädevale asutusele.

Pädevad asutused peavad olema komiteele teada.

2. Iga taotlusega peavad olema kaasas järgmised dokumendid:

- a. kaks koopiat üksikasjalikust tehnilisest kirjeldusest;
- b. kaks paigaldus- ja hooldusdokumentide täiskomplekti;
- c. kaks koopiat üksikasjalikust kasutusjuhendist;
- d. kaks koopiat kasutusjuhendi kokkuvõttest.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

3. Katsete abil peab taotleja kindlaks tegema või laskma kindlaks teha radarseadmete vastavuse käesolevate sätete miinimumnõuetele.

Taotlusele tuleb lisada katsetulemused ning antenni horisontaalse ja vertikaalse kiirgusdiagrammi mõõtmisaruanded.

Pädev asutus peab säilitama dokumente ja ning katsetamisega saadud infot.

4. Tüübikinnituskatsetamise tähenduses on „taotleja” iga füüsiline või juriidiline isik, kelle nimel, kaubamärgi all või mõne muu identifitseerimisviisi kohaselt katsetamiseks esitatavaid seadmeid toodetakse või turustatakse.

Artikkel 1.05

Tüübikinnitus

1. Kui seadmed läbivad tüübikinnituskatse, väljastab pädev asutus tüübikinnitustunnistuse.

Kui seade miinimumnõuetele ei vasta, tuleb teatada taotlejale kirjalikult tema taotluse tagasilükkamise põhjused.

Tüübikinnituse annab pädev asutus.

Pädev asutus peab teatama seadmetele tüübikinnituse andmisest komiteele.

2. Kõikidel katseasutustel on õigus valida igal ajal seeriatoodangust seadmeid kontrollimiseks.

Kui antud kontrollimine paljastab seadmetes vigu, võib tüübikinnituse tagasi võtta.

Tüübikinnituse peab tagasi võtma see asutus, kes selle väljastas.

3. Tüübikinnitus kehtib 10 aastat ning seda saab vastava taotluse korral pikendada.

Artikkel 1.06

Radarseadme märgistamine ja tüübikinnitusnumber

1. Igal seadme komponendil peab olema kustumatult märgitud tootja nimi, seadme tootenimetus, liik ja seerianumber.

2. Pädeva asutuse antud tüübikinnitusnumber peab olema kustutamatult kinnitatud kuvariüksusele nii, et see oleks selgelt nähtav pärast seadme paigaldamist.

Tüübikinnitusnumber koosneb järgmistest osadest:

e-NN-NNN

(e = Euroopa Liit

NN = tüübikinnituse andnud riigi kood, kusjuures:

1 = Saksamaa

18 = Taani

2 = Prantsusmaa

19 = Poola

3 = Itaalia

21 = Portugal

4 = Madalmaad

23 = Kreeka

5 = Rootsi

24 = Iirimaa

6 = Belgia

26 = Sloveenia

7 = Ungari

27 = Slovakkia

8 = Tšehhi Vabariik

29 = Eesti

9 = Hispaania

32 = Läti

11 = Ühendkuningriik

36 = Leedu

12 = Austria

49 = Küpros

13 = Luksemburg

50 = Malta

17 = Soome

NNN = pädeva asutuse poolt määratud kolmekohaline number.)

Kolmapäev, 5. juuli 2006

3. Tüübikinnitusnumbrit tohib kasutada üksnes sellega seotud tüübikinnituse puhul.

Tüübikinnitusnumbri valmistamise ja kinnitamise eest vastutab taotleja.

4. Pädev asutus peab määratud tüübikinnitusnumbri viivitamata teatama komiteele.

*Artikkel 1.07**Tootja kinnitus*

Igal seadmeüksusel peab olema kaasas tootja kinnitus selle kohta, et antud üksus vastab põhilistele miinimumnõuetele ning et see on igas mõttes identne katsetamiseks esitatud seadmega.

*Artikkel 1.08**Tunnustatud seadme muutmine*

1. Mis tahes muudatuste tegemine juba tüübikinnituse saanud seadmes tingib tüübikinnituse tagasivõtmise. Iga kord, kui selliseid muudatusi kavandatakse, tuleb nende üksikasjalik kirjeldus esitada kirjalikult pädevale katseasutusele.
2. Pädev katseasutus peab otsustama, kas kohaldatakse sama tüübikinnitust või on vajalik kontroll või uue katse läbiviimine.

Kui antakse uus tüübikinnitus, antakse ka uus tüübikinnitusnumber.

2. peatükk**Üldised miinimumnõuded radarseadmetele***Artikkel 2.01**Ehitus, konstruktsioon*

1. Radarseadmed peavad sobima tööks siseveelaevadel.
2. Seadmete konstruktsioon ja ehitus peavad vastama kaasaegse tehnika tasemele nii mehaaniliselt kui elektriliselt.
3. Kui direktiivi II lisas või käesolevates sätetes puuduvad vastavad erisätted, tuleb toitele, ohutusele, laevade seadmete poolt tekitatavatele vastastikustele häiretele, kompassi ohutule kaugusele, ilmastikukindlusele, mehaanilisele tugevusele, keskkonnamõjudele, kuuldavale müraemissioonile ja seadmete märgistamisele kohaldada IEC väljaandes 945 „Navigeerimisseadmete üldnõuded” sisalduvaid nõudeid ja katsemeetodeid.

Lisaks tuleb kohaldada ITU raadioeeskirjade nõudeid. Seadmed peavad vastama nende sätete kõikidele nõuetele radari kuvari keskkonnatemperatuuri vahemikus 0 °C kuni 40 °C.

*Artikkel 2.02**Parasiitemissioonid ja elektromagnetiline ühilduvus*

1. Sagedustel 30-2 000 MHz ei tohi parasiitemissioonide väljatugevus ületada 500 µV/m.
Sagedustel 156-165 MHz, 450-470 MHz ja 1,53-1,544 GHz ei tohi parasiitemissioonide väljatugevus ületada 15 µV/m. Neid väljatugevusi mõõdetakse 3 meetri kaugusel katsetatavast seadmest.
2. Seadmed peavad vastama miinimumnõuetele elektromagnetilise välja tugevuse juures kuni 15 V/m katsetatavate seadmete vahetus läheduses sagedustel 30-2 000 MHz.

*Artikkel 2.03**Toimimine*

1. Seadmel ei pea olema rohkem juhtimisseadiseid, kui selle korrektseks toimimiseks on vaja.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Juhtimiseadiste konstruktsioon, märgistused ning käsitsemine peab võimaldama nende lihtsat, ühetähenduslikku ja kiiret käsitsemist. Nende korraldus peab aitama võimalikult palju vältida vigu seadmega töötamisel.

Tavapäraseks tööks mittevajalikud juhtimiseadised ei tohi olla vahetult kättesaadavad.

2. Kõikidel juhtimiseadistel ja näituriel peavad olema ingliskeelsed sümbolid ja/või märgised. Sümbolid peavad vastama IMO soovitusel nr A.278 (VIII) „Meresõidu radarseadmete juhtimiseadiste sümbolid” nõuetele või IEC väljaandes nr 417 sisalduvatele nõuetele; kõik numbrid ja tähed peavad olema vähemalt 4 mm kõrgused.

Kui on võimalik tõendada, et tehnilistel põhjustel pole 4 mm kõrguste numbrite ja tähtede kasutamine võimalik ning kui see tööd ei takista, võib lubada kõrguse vähendamist 3 millimeetrile.

3. Seadmed peavad olema konstrueeritud nii, et käitamisvead ei põhjustaks seadme riket.
4. Kõik miinimumnõuetest väljapoole jäävad funktsioonid, nagu näiteks seadised teiste seadmetega ühendamiseks, peavad olema sellised, et seadmed igas olukorras vastaksid miinimumnõuetele.

Artikkel 2.04

Kasutusjuhised

1. Iga üksusega peab olema kaasas üksikasjalik kasutusjuhend. See peab olema kättesaadav hollandi, inglise, prantsuse ja saksa keeles ning see peab sisaldama vähemalt järgmist teavet:

- a) aktiveerimine ja toimimine;
- b) hooldus ja teenindus;
- c) üldised ohutuseeskirjad (oht inimese tervisele, näiteks elektromagnetilise kiirguse jms mõju südamestimulaatorile);
- d) tehniliselt korrektse paigaldamise juhend.

2. Iga seadmeüksusega peab kaasas olema kasutusjuhendi kokkuvõtte kulumiskindlas vormis.

See peab olema kättesaadav hollandi, inglise, prantsuse ja saksa keeles.

Artikkel 2.05

Paigaldus- ja toimimiskatsed

Paigaldus-, asendamis- ja toimimiskatsed peavad vastama V osas esitatatud nõuetele.

3. peatükk

Miinimumnõuded radarseadme toimimisele

Artikkel 3.01

Radarseadme toimimisvalmidus

1. Külmkäivituse puhul peab radarseade olema täielikult töövalmis nelja minuti jooksul. Pärast seda ajavahe-
mikku peab olema võimalik ülekannet silmapilkselt katkestada ja aktiveerida.
2. Ühel inimesel peab olema võimalik radarseadet kasutada ning samaaegselt kuvarit jälgida.

Kui juhtimispaneel on eraldi üksus, peavad sellel olema kõik otseselt radari juhtimiseks kasutatavad juhtimis-
seadised.

Juhtmeta kaugjuhtimispuldid ei ole lubatud.

3. Kuvarit peab olema võimalik lugeda ka küllaltki suure taustvalguse juures. Vajaduse korral peavad olema kättesaadavad asjakohased nägemise abivahendid ning neid peab saama lihtsalt ja kergesti kinnitada ning eemaldada.

Nägemise abivahendeid peavad saama kasutada ka prille kandvad inimesed.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel 3.02

Eraldusvõime

1. Nurkeraldusvõime

Nurkeraldusvõime on seotud kauguskaala ja kaugusega. Nõutav minimaalne eraldusvõime kauguse puhul kuni 1 200 m (kaasa arvatud) on näidatud I liites.

Minimaalne eraldusvõime on minimaalne asimuutkaugus kahe standardpeegeldi vahel (vt artikli 5.03 lõiget 2), mille puhul neid on võimalik radaripildil selgelt eraldada.

2. Minimaalne kaugus ja eraldusvõime kauguse järgi

Kauguskaaladel kuni 1 200 m (kaasa arvatud) peavad kõikide kauguste puhul vahemikus 15 kuni 1 200 m olema samal peilingul üksteisest 15 m kaugusele paigutatud standardpeegeldid radariekraanil selgelt eraldatavad.

3. Kauguskaaladel kuni 2 000 m ei tohi olla võimalik sisse lülitada funktsioone, mis võivad halvendada eraldusvõimet.

Artikkel 3.03

Kauguskaalad

1. Radarseadmed peavad olema varustatud järgmiste järjestikuliselt sisselülitatavate kauguskaalade ja ringidega:

Kauguskaala 1: 500 m üks ring iga 100 m kohta

Kauguskaala 2: 800 m üks ring iga 200 m kohta

Kauguskaala 3: 1 200 m üks ring iga 200 m kohta

Kauguskaala 4: 1 600 m üks ring iga 400 m kohta

Kauguskaala 5: 2 000 m üks ring iga 400 m kohta

2. Lubatud on ka edasised järjestikku sisselülitatavad kauguskaalad.

3. Valitud kauguskaala ja vahemaa kaugusringi ning muudetava kaugusmarkeri vahel peab olema näidatud meetrites või kilomeetrites.

4. Kaugusringide ja muudetava kaugusmarkeri joone laius ei tohi tavalise heledusreguleeringu juures olla üle 2 mm.

5. Alasektori kuvamine ja suurendused ei ole lubatud.

Artikkel 3.04

Muudetav kaugusmarker

1. Radarseadmel peab olema muudetav kaugusmarker.

2. Kaugusmarkeri peab saama reguleerida igale kaugusele 8 sekundi jooksul.

3. Kaugus, millele muudetav kaugusmarker on seatud, ei tohi muutuda isegi pärast teistele kauguskaaladele ümberlülitumist.

4. Kaugus peab olema kuvatud kolme- või neljakohalise numbriga. Kaugustel kuni 2 000 m ei tohi viga ületada 10 meetrit. Kaugusmarkeri raadius peab vastama digitaalkuivale.

Artikkel 3.05

Kursijoon

1. Kursijoon peab ulatuma radariantenni asendile vastavast ekraanipunktist kuni radariekraani servani.

2. Kursijoone laius ekraani serval ei tohi olla rohkem kui 0,5°.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

3. Radariüksusel peab olema reguleerimiseadis antenni paigalduse asimuudinurga vigade korrigeerimiseks.
4. Pärast nurgavea korrigeerimist ja radarüksuse aktiveerimist ei tohi kursijoone kõrvalekalle kiilujoonest olla suurem kui $0,5^\circ$.

*Artikkel 3.06**Tsentreeringust vabastamine*

1. Et võimaldada laiendatud nähtavust ettepoole, peab saama radaripilti tsentreeringust vabastada kõikide artikli 3.03 lõikes 1 määratletud kaugusskaalade puhul. Tsentreeringust vabastamisega peab kaasnema nähtavuse laienemine üksnes ettepoole ning seda peab saama reguleerida vahemikus 0,25 kuni 0,33 ekraani kasulikust läbimõõdust.
2. Kaugusringid peavad laienema ettepoole laiendatud nähtavuse alale ning muudetavat kaugusmarkerit peab olema võimalik reguleerida ja lugeda kuni maksimaalse kuvatava kauguseni.
3. Lõike 1 kohaselt kuvatav kauguse püsiv ettepoole laiendamine on lubatud siis, kui pildi keskosa kasulik läbimõõt ei ole väiksem artikli 4.03 lõikes 1 sätestatust ja peilinguskaala on konstrueeritud nii, et asimuuti on võimalik võtta artikli 3.08 kohaselt.

Sellisel juhul ei ole vajalik lõikes 1 osutatud tsentreeringust vabastamise seadis.

*Artikkel 3.07**Peilinguskaala*

1. Radarseadmepool peab olema ekraani serval peilinguskaala.
2. Peilinguskaala peab olema jagatud vähemalt 72 osaks, millest igaüks vastab 5 kraadile. 10 kraadi jaotusmärgised peavad olema selgelt pikemad 5 kraadi märgistest.
Peilinguskaala 000 märgis peab asuma ekraani ülaseri keskel.
3. Peilinguskaala peab olema märgistatud kolmekohaliste numbritega 000st kuni 360 kraadini kellaosuti liikumise suunas. Numereering peab olema araabia numbrites iga 10 või 30 kraadi järel.

Arvu 000 võib asendada selgelt nähtava noolega.

*Artikkel 3.08**Peilimise seadmed*

1. Objekti peilingute võtmise seadmed on lubatud.
2. Kui sellised seadmed on olemas, peab nendega olema võimalik võtta iga objekti peilingut umbes 5 sekundiga maksimaalse veaga ± 1 kraad.
3. Kui kasutatakse elektroonilist peilingujoont, peab see:
 - a) olema selgelt eristatav kursijoonest;
 - b) olema kuvatud kvaasipidevalt;
 - c) olema vabalt pööratav 360 kraadi paremale ja vasakule;
 - d) olema ekraani serval maksimaalselt $0,5$ kraadi laiune;
 - e) ulatuma tekkekohast kuni peilinguskaalani;
 - f) ja olema varustatud kolme- või neljanumbriaste kümnendarvuliste kraadinäitudega.
4. Kui kasutatakse mehaanilist peilingujoont, peab see:
 - a) olema vabalt pööratav 360 kraadi paremale ja vasakule;
 - b) ulatuma tekkekohast kuni peilinguskaalani;
 - c) mitte kandma muid märgiseid ja
 - d) olema konstrueeritud nii, et ei varjutaks tarbetult kajanäitusid.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel 3.09

Seadmed veepinna ja sademete peegeldushäirete vähendamiseks

1. Radarseadmetel peavad olema käsitsi juhitavad seadmed veepinna ja sademete peegeldushäirete vähendamiseks.
2. Veepinna peegeldushäirete reguleerimisseadis (STC) peab oma maksimaalse reguleeringu korral tõhusalt toimima kauguseni kuni 1 200 m.
3. Radarseadmetel ei tohi olla veepinna ja sademete peegeldushäirete vähendamise automaatseid seadmeid.

Artikkel 3.10

Teise radarseadme poolt põhjustatud häirete vähendamine

1. Teise radarseadme poolt põhjustatud häirete vähendamiseks peab olema sisselülitatav seade.
2. Selle seadme toimimine ei tohi summutada vajaliku objekti kuvamist.

Artikkel 3.11

Ühilduvus radarimajakatega

IMO resolutsiooni A.423 (XI) kohased radarimajaka signaalid peavad olema selgelt kuvatud, kui sademete peegeldushäirete summutamise seade (FTC) on välja lülitatud.

Artikkel 3.12

Võimenduse reguleerimine

Võimenduse reguleerimise ulatus peab olema selline, et veepinna peegeldushäirete summutamise minimaalse reguleeringu juures oleks vee pinnaliikumine selgelt nähtav ning tugevad kajasignaalid, millele vastav kaja-pind on 10 000 m², saaks eraldada iga vahemaa puhul.

Artikkel 3.13

Sageduse häälestamine

Kuvar peab olema varustatud häälestusnäituriga. Häälestuskaala pikkus peab olema vähemalt 30 mm. Näitur peab toimima kõikide kauguste puhul ja isegi ilma kajasignaalideta. Näitur peab toimima sama hästi ka siis, kui aktiveeritakse võimendus või lähikajade summuti.

Seadmel peab olema käsijuhtimisseadis häälestuse reguleerimiseks.

Artikkel 3.14

Navigatsioonilised jooned ja info ekraanil

1. Radariekraanil tohivad olla üksnes kursijoon, peilingujooned ja kaugusringid.
2. Lisaks radaripildile ning infole radarseadme toimimise kohta võib olla kuvatud vaid allpool loetletud navigatsiooniline teave:
 - a) pöördekiirus,
 - b) laeva kiirus,
 - c) rooli asend,
 - d) vee sügavus,
 - e) kompassikurss.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

3. Kogu radaripildist väljajääv teave tuleb kuvada kvaasistatistiliselt ja uuendamiskiirus peab vastama toimimisnõuetele.
4. Nõuded navigatsioonilise info kuvamise ja täpsuse kohta peavad olema samad, mida kohaldatakse põhiseadmetele.

*Artikkel 3.15**Süsteemi tundlikkus*

Süsteemi tundlikkus peab olema selline, et 1 200 m kaugusel asuv standardpeegeldi oleks radaripildil antenni iga pöörde juures selgelt nähtav. Kui samal kaugusel on 1 m² peegeldi, ei tohi jagatis, mis saadakse 100 pöörde tegemiseks kuluva ajaperioodi jooksul kajasignaali andvate antenni pöördekiiruse jagamisel samal ajaperioodi kogu antenni pöördekiirusega, olla väiksem kui 0,8.

*Artikkel 3.16**Kajasignaali jälg*

Eelnevad objekti asendid peavad olema näidatud kajasignaali jälje abil.

Kajasignaali jälje esitus peab olema kvaasipidev ning selle heledus peab olema väiksem objekti helendusest, mille juurde see kuulub; kajasignaali jälg ja radaripilt peavad olema sama värvi. Jälje püsivus peab olema kohandatud radari toimimisnõuetele, kuid see ei tohi kesta kauem kui kaks antennipööret.

Kajasignaali jälg ei tohi halvendada radaripilti.

*Artikkel 3.17**Lisanäitured*

Lisanäitured peavad vastama kõikidele navigeerimisradaritele kohaldatavatele nõuetele

4. peatükk**Tehnilised miinimumnõuded radarseadmetele***Artikkel 4.01**Toimimine*

1. Kõik juhtimisseadised peavad olema korraldatud nii, et nende toimimise ajal kogu info oleks nähtav ning võimaldaks laeva takistamatult juhtida.
2. Juhtimisseadised, mida saab kasutada seadmete väljalülitamiseks või millega sisselülitatud olekus saab tekitada häireid seadme töös, peavad olema kaitstud tahtmatu kasutamise eest.
3. Kõikidel juhtimisseadistel ja näituritel peab olema mittepimestav valgusallikas, mis sobib kõikide ümbritseva keskkonna valgustustingimustega ja mida on võimalik reguleerida sõltumatu juhtimisseadise abil nullasendisse.
4. Järgmistel funktsioonidel peab olema oma otsejuurdepääsuga juhtimisseadis:
 - a) valmisolek/sisselülitatud,
 - b) ulatus,
 - c) reguleerimine,
 - d) võimendus,
 - e) veepinna peegeldushäire (STC),
 - f) sademete peegeldushäire (FTC),
 - g) muudetav kaugusmarker (VRM),

Kolmapäev, 5. juuli 2006

h) kursor või elektrooniline peilingujoon (EBL) (kui on paigaldatud),

i) laeva kursinäituri kuvamise katkestamine (SHM).

Kui eespool nimetatud funktsioonide puhul kasutatakse pööratavaid juhtimisseadiseid, ei tohi need juhtimisseadised paikneda kontsentriselt üksteise peal.

5. Vähemalt võimenduse ning veepinna ja sademete peegeldushäirete summutamise jaoks peavad olema pööratavad reguleerimisseadised, mille mõju on proportsionaalne pööramisnurgaga.
6. Reguleerimisseadiste kasutamisel peab nende liigutamisel paremale või üles olema muutujatele positiivne mõju ning liigutamisel vasakule ja alla olema negatiivne mõju.
7. Kui kasutatakse surunuppe, peab olema võimalik puudutusega nende asukohta kindlaks määrata ning neid kasutada. Nende väljalülitamine peab samuti olema selgelt tunnetatav.
8. Peab olema võimalik reguleerida järgmiste muutujate heledust nullist kuni käitamiseks vajaliku väärtuseni:
 - a) radaripilt,
 - b) alalised kaugusringid,
 - c) muudetavad kaugusringid,
 - d) peilinguskaala,
 - e) peilingujoon,
 - f) artikli 3.14 lõikes 2 määratletud navigatsiooniline info.
9. Juhul, kui mõnede kuvatud väärtuste heledus on nõrk ja alalist kaugusringi, muudetavat kaugusringi ja peilingujoont on võimalik sõltumatult üksteisest välja lülitada, võib olla neli heleduse reguleerimisseadist, igale järgmisele rühmale üks:
 - a) radaripilt ja kursijoon,
 - b) alalised kaugusringid,
 - c) muudetavad kaugusringid,
 - d) peilingujoon ja peilinguskaala ning artikli 3.14 lõikes 2 määratletud navigatsiooniline info.
10. Kursijooone heledus peab olema reguleeritav, kuid selle madaldamine nulli ei tohi olla võimalik.
11. Kursijoont väljalülitav juhtimisseadis peab olema automaatselt algolekut taastav.
12. Häiretevastased seadised peavad olema alates nullist sujuvalt reguleeritavad.

Artikkel 4.02**Kuvar**

1. *Radaripilt* — ümbritsevate objektide kajasignaali ning nende laeva suhtes toimuva liikumise ühtses joonmõodus esitamine kuvariekraanil ühe antennipöörde jooksul, kusjuures laeva kiilujoon ja kursijoon ühtivad pidevalt.
2. *Kuvar* — ekraani sisaldav seadmeüksus.
3. *Ekraan* — kuvari vähepeegelduv osa, millel näidatakse kas üksnes radaripilti või radaripilti koos täiendava navigatsioonilise infoga.
4. *Radaripildi kasulik läbimõõt* — peilinguskaala poolt piiratud täisringikujulise radaripildi suurim läbimõõt.
5. *Rasterskaneeringu esitamine* — täieliku antennipöörde radaripildi kvaasistatistiline esitamine telepildina.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

*Artikkel 4.03**Radaripildi karakteristikud*

1. Radaripildi kasulik läbimõõt ei tohi olla väiksem kui 270 mm.
2. Artiklis 3.03 määratletud kauguskaalade välise kaugusringi läbimõõt peab olema vähemalt 90 % radaripildi kasulikust läbimõõdust.

Kõikide kauguskaalade puhul peab antenni asukoht olema radaripildil nähtav.

*Artikkel 4.04**Näidu värvus*

Näidu värvus peab olema valitud füsioloogiliste tegurite põhjal. Kui ekraanil on võimalik taasesitada erinevaid värve, peab tegelik radaripilt olema ühevärviline. Erinevate värvide taasesitamine ei tohi põhjustada üheski ekraani osas värvide segunemist värvide üksteise peale asetamise tõttu.

*Artikkel 4.05**Pildi uuendamise kiirus ja katkematus*

1. Kuvaris näidatav radaripilt peab asenduma uuendatud radaripildiga 2,5 sekundi jooksul.
2. Iga ekraanil olev kajasignaali peab püsima vähemalt ühe antennipöörde, kuid mitte kauem kui kaks antennipööret.

Radaripildi katkematus võib saavutada kahel moel: kas katkematu kuvamisega või pildi perioodilise uuendamisega. Pildi perioodilise uuendamise sagedus peab olema vähemalt 50 Hz.

3. Heleduse erinevus kajasignaali ning selle järelhelenduse üleskirjutamise vahel ühe antennipöörde jooksul peab olema võimalikult väike.

*Artikkel 4.06**Näidu lineaarsus*

1. Radaripildi lineaarsusviga ei tohi olla suurem kui 5 %.
2. Kõikide kauguste puhul kuni 2 000 meetrini peab 30 m kaugusel asuv sirge püsikaldajoon olema kuvatud radariantenni abil sirge pideva kajastruktuuri abil ilma märgatavate moonutusteta.

*Artikkel 4.07**Kauguse ja peilingu mõõtmise täpsus*

1. Objekti kauguse kindlaksmääramisel muudetavate või alaliste kaugusjoonte abil peab täpsus olema kuni ± 10 m või $\pm 1,5$ %, olenevalt sellest, kumb neist on suurem.
2. Objekti peilingu nurkväärtus ei tohi erineda tegelikust väärtusest rohkem kui üks kraad.

*Artikkel 4.08**Antenni karakteristikud ja emissioonispekter*

1. Antenni käitursüsteem ja antenn peavad võimaldama korrektset toimimist tuule kiirusel kuni 100 km tunnis.
2. Antenni käitursüsteemil peab olema kaitselüliti saatja ja pöördajami väljalülitamiseks.
3. Ühes suunas mõõdetud antenni horisontaalne kiirgusdiagramm peab vastama järgmistele nõuetele:
 - a) -3 dB, peavihi laius: maksimaalselt 1,2 kraadi;
 - b) -20 dB, peavihi laius: maksimaalselt 3,0 kraadi;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- c) külgvihu nõrgendus ± 10 kraadi peavihu ümber: vähemalt -25 dB;
- d) külgvihu nõrgendus väljaspool ± 10 kraadi peavihu ümber: vähemalt -32 dB;
- 4. Ühes suunas mõõdetud antenni vertikaalne kiirgusdiagramm peab vastama järgmistele nõuetele:
 - a) -3 dB, peavihu laius: maksimaalselt 30 kraadi;
 - b) peavihu maksimum peab olema horisontaalteljel;
 - c) külgvihu nõrgendus: vähemalt -25 dB;
- 5. Kõrgsageduslik kiirgusenergia peab olema horisontaalse polarisatsiooniga.
- 6. Seadme töösagedusulatus peab asuma piirkonnas üle 9 GHz, mis kehtivate ITU raadioeeskirjade kohaselt navigeerimiseks kasutatavatele radarseadmetele on ette nähtud.
- 7. Antenni kõrgsagedusliku kiirgusenergia sagedusspekter peab vastama ITU raadioeeskirjadele.

5. peatükk

RADARSEADMETE KATSETINGIMUSED JA KATSEMEETODID

Artikkel 5.01

Ohutus, koormustaluvus ja häired

Toidet, ohutust, laevaseadmete poolt tekitatavaid vastastikuseid häireid, kompassi ohutut kaugust, ilmastiku-kindlust, mehaanilist tugevust, keskkonnamõjusid ja kuuldavaid müraemissioone tuleb katsetada IEC väljaande 945 „Navigeerimisseadmete üldnõuded” kohaselt.

Artikkel 5.02

Parasiitemissioonid ja elektromagnetiline ühilduvus

1. Parasiitemissioone tuleb mõõta vastavalt IEC väljaande 945 „Navigeerimisseadmete häired” sagedusulatusel $30\text{--}2\,000$ MHz.

Tuleb järgida artikli 2.02 lõike 1 nõudeid.

2. Tuleb järgida artikli 2.02 lõike 2 nõudeid elektromagnetilise ühilduvuse kohta.

Artikkel 5.03

Katsemenetlus

1. Liites 2 näidatud radarseadmete katsetamise katseala peab olema vähemalt $1,5$ km pikkune ja $0,3$ km laiune vaigse pinnaga veeala või samaväärsete peegeldustingimustega maa-ala.
2. Standardpeegeldiks peab olema radaripeegeldi, mis $3,2$ cm lainepikkusel vastaks ristlõikele 10 m^2 .

Kolmnurksete pindadega kolmeteljelise radaripeegeldi ekvivalentne ristlõige (σ) sagedusel 9 GHz ($3,2$ cm) tuleb arvutada järgmise valemi abil:

$$\sigma = \frac{4 \cdot \pi \cdot a^4}{3 \cdot 0,032^2}$$

a = serva pikkus meetrites

Kolmnurksete pindadega standardpeegeldi serva pikkus $a = 0,222$ m.

Kui katsetatava radarseadme lainepikkus on muu kui $3,2$ cm, tuleb ulatuse ja eraldusvõime katsetamisel ikkagi kasutada samu peegeldite mõõtmeid, mida kasutatakse $3,2$ cm lainepikkuse puhul.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

3. Standardpeegeldid peavad asuma antennist 15 m, 30 m, 45 m, 60 m, 85 m, 300 m, 800 m, 1 170 m, 1 185 m ja 1 200 m kaugusel.

Lisaks 85 m kaugusel asuval standardpeegeldile peavad sellest mõlemal pool 5 m kaugusel olema üles pandud peilingujoone suhtes õige nurga alla täiendavad standardpeegeldid.

Lisaks 300 m kaugusel asuval standardpeegeldile peab sellest 18 m kaugusel õige nurga all peilingujoone suhtes olema üles pandud peegeldi, mis ristlõikele 300 m².

300 m kaugusele antennist peavad olema üles pandud täiendavad peegeldid, mis vastavad ristlõigetele 1 m² ja 1 000 m² ning nende vaheline peilingunurk peab olema vähemalt 15 kraadi.

Lisaks 1 200 m kaugusel asuval standardpeegeldile peab sellest 30 m kaugusele õige nurga all peilingujoone suhtes ühele poole olema paigaldatud standardpeegeldi ja teisele poole ristlõikele 1 m² vastav peegeldi.

4. Radarseade peab olema reguleeritud pildi parimale kvaliteedile. Võimsus peab olema reguleeritud nii, et vahetult peegeldushäirete juhtimisest kasutusulatusest väljapoole jäävas piirkonnas ei oleks müra enam näha.

Veepinna peegeldushäirete summutamise juhtimisest (STC) peab olema miinimumasendis ja sademete peegeldushäirete summutamise juhtimisest (FTC) välja lülitatud. Kõikide pildi kvaliteeti mõjutavate juhtimisestide asend peab jääma katse ajal teatud konkreetse antenni kõrguse juures muutumatuks ning see tuleb asjakohasel viisil fikseerida.

5. Antenni võib paigutada soovitud kõrgusele vahemikus 5-10 m vee- või maapinnast. Peegeldid tuleb üles seada sellisele kõrgusele vee- või maapinnast, et radari kasulik peegeldus vastaks lõikes 2 määratud väärtustele.

6. Kõik valitud kaugusele üles seatud peegeldid peavad olema kõikide kauguste puhul kuni 1 200 m (viimane kaasa arvatud) näidatud samaaegselt ekraanil selgelt eristatavate objektidena olenemata katseala peilingust kursijoone suhtes.

Artiklis 3.11 kirjeldatud radarimajakate signaalid peavad olema selgelt kuvatud.

Kõik nendes sätetes esitatud nõuded peavad olema täidetud kõikidel antennikõrgustel 5-10 m, kusjuures lubatud on kasutada juhtimisestide vaid põhireguleeringuteks.

Artikkel 5.04

Antenni mõõtmine

Antenni karakteristikud tuleb mõõta IEC väljaande 936 „Laevadarid” kohaselt.

1. Liide

Suunaeraldusvõime kauguste puhul kuni 1 200 m (kaasa arvatud)

2. Liide

Katseväljad radarseadmete eraldusvõime kindlaksmääramiseks

Kolmapäev, 5. juuli 2006

IV OSA

SISEVEELAEVADEL KASUTATAVATELE PÖÖRDEKIIRUSE NÄITURITELE ESITATAVAD MIINIMUMNÕUDED JA KATSETINGIMUSED

SISUKORD

1. peatükk	Üldosa
Artikkel 1.01	Reguleerimisala
Artikkel 1.02	Pöördekiiruse näituri kasutuseesmärk
Artikkel 1.03	Tüübikinnituskatsetamine
Artikkel 1.04	Tüübikinnituskatsetamise taotlus
Artikkel 1.05	Tüübikinnitus
Artikkel 1.06	Seadme märgistamine ja tüübikinnitusnumber
Artikkel 1.07	Tootja kinnitus
Artikkel 1.08	Tunnustatud seadme muutmine
2. peatükk	Üldised miinimumnõuded pöördekiiruse näituritele
Artikkel 2.01	Ehitus, konstruktsioon
Artikkel 2.02	Parasiitemissioonid ja elektromagnetiline ühilduvus
Artikkel 2.03	Toimimine
Artikkel 2.04	Tööjuhised
Artikkel 2.05	Paigaldus- ja toimimiskatse
3. peatükk	Minimaalsed toimivusnõuded pöördekiiruse näituritele
Artikkel 3.01	Pöördekiiruse näituri töövalmidus
Artikkel 3.02	Pöördekiiruse näitamine
Artikkel 3.03	Mõõteulatus
Artikkel 3.04	Näidatava pöördekiiruse täpsus
Artikkel 3.05	Tundlikkus
Artikkel 3.06	Toimimise seire
Artikkel 3.07	Mittetundlikkus laeva muu tavapärase liikumise suhtes
Artikkel 3.08	Mittetundlikkus magnetväljade suhtes
Artikkel 3.09	Lisanäituriid
4. peatükk	Minimaalsed tehnilised nõuded pöördekiiruse näituritele
Artikkel 4.01	Toimimine
Artikkel 4.02	Summutid
Artikkel 4.03	Lisaseadmete ühendamise
5. peatükk	Pöördekiiruse näiturite katsetingimused ja -menetlused
Artikkel 5.01	Ohutus, koormustaluvus ja häired
Artikkel 5.02	Parasiitemissioonid ja elektromagnetiline ühilduvus
Artikkel 5.03	Katsemenetlus
Lüide:	Pöördekiiruse näiturite maksimaalsed tolerantsid

1. peatükk

Üldosa

Artikkel 1.01 Reguleerimisala

Need sätted kehtestavad minimaalsed tehnilised ja toimimisnõuded siseveelaevade navigeerimiseks kasutatavatele pöördekiiruse näituritele ning tingimused nimetatud miinimumnõuetele vastavuse kontrollimiseks.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

*Artikkel 1.02**Pöördekiiruse näituri kasutuseesmärk*

Pöördekiiruse näitur on mõeldud radari abil navigeerimise hõlbustamiseks ning laeva tüürpoordi või pakpoordi pööramise kiiruse mõõtmiseks ja näitamiseks.

*Artikkel 1.03**Tüübikinnituskatsetamine*

Pöördekiiruse näitureid ei tohi paigaldada laeva enne, kui tüübikinnituskatsega on kindlaks tehtud, et seadmed vastavad käesolevate sätete miinimumnõuetele.

*Artikkel 1.04**Tüübikinnituskatsetamise taotlus*

1. Pöördekiiruse näiturite tüübikinnituskatse taotlus esitatakse ühe liikmesriigi pädevale asutusele.
Pädevad asutused tuleb komiteele teatavaks teha.
2. Iga taotlusega peavad olema kaasas järgmised dokumendid:
 - a. kaks koopiat üksikasjalikust tehnilisest kirjeldusest,
 - b. kaks paigaldus- ja hooldusdokumentide täielikku komplekti,
 - c. kaks koopiat kasutusjuhendist.
3. Katsete abil peab taotleja kindlaks tegema või laskma kindlaks teha, et seadmed vastavad käesolevate sätete miinimumnõuetele.
Taotlusele tuleb lisada katse- ja mõõtetulemused.
Pädev asutus säilitab dokumente ja ning katsetamisega saadud infot.
4. Tüübikinnituskatsetamise tähenduses on „taotleja” iga füüsiline või juriidiline isik, kelle nimel, kaubamärgi all või mõne muu identifitseerimisviisi kohaselt katsetamiseks esitatavaid seadmeid toodetakse või turustatakse.

*Artikkel 1.05**Tüübikinnitus*

1. Kui seadmed läbivad tüübikinnituskatse, väljastab pädev asutus tüübikinnitustunnistuse.
Kui seade miinimumnõuetele ei vasta, tuleb teatada taotlejale kirjalikult tema taotluse tagasilükkamise põhjused.
Tüübikinnituse annab pädev asutus.
Pädev asutus peab teatama seadmetele tüübikinnituse andmisest komiteele.
2. Kõikidel katseasutustel on õigus valida igal ajal toodanguseeriatest seadmeid kontrollimiseks.
Kui antud kontrollimine paljastab seadmetes vigu, võib tüübikinnituse tagasi võtta.
Tüübikinnituse peab tagasi võtma see asutus, kes selle väljastas.
3. Tüübikinnitus kehtib 10 aastat ning seda saab vastava taotluse korral pikendada.

*Artikkel 1.06**Seadme märgistamine ja tüübikinnitusnumber*

1. Igal seadme komponendil peab olema kustumatult märgitud tootja nimi, seadme tootenimetus, seadme liik ja seerianumber.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

2. Pädeva asutuse poolt antud tüübikinnitusnumber peab olema kustutatamatult kinnitatud juhtimisüksusele nii, et see jääks selgelt nähtavaks pärast seadme paigaldamist.

Tüübikinnitusnumber koosneb järgmistest osadest:

e-NN-NNN

(e = Euroopa Liit

NN = tüübikinnituse andnud riigi kood, kusjuures:

1 = Saksamaa	18 = Taani
2 = Prantsusmaa	19 = Poola
3 = Itaalia	21 = Portugal
4 = Madalmaad	23 = Kreeka
5 = Rootsi	24 = Iirimaa
6 = Belgia	26 = Sloveenia
7 = Ungari	27 = Slovakkia
8 = Tšehhi Vabariik	29 = Eesti
9 = Hispaania	32 = Läti
11 = Ühendkuningriik	36 = Leedu
12 = Austria	49 = Küpros
13 = Luksemburg	50 = Malta
17 = Soome	

NNN = pädeva asutuse poolt määratud kolmekohaline number.)

3. Tüübikinnitusnumbrit tohib kasutada üksnes sellega seotud tüübikinnituse puhul.

Tüübikinnitusnumbri valmistamise ja kinnitamise eest vastutab taotleja.

4. Pädev asutus peab omistatud tüübikinnitusnumbrist viivitamata teatama sätestatud komiteele.

*Artikkel 1.07**Tootja kinnitus*

Igal seadmeüksusel peab kaasas olema tootja kinnitus selle kohta, et antud üksus vastab põhilistele miinimumnõuetele ning et see on igas mõttes identne katsetamiseks esitatud seadmega.

*Artikkel 1.08**Tunnustatud seadme muutmine*

1. Mis tahes muudatuste tegemine juba tüübikinnituse saanud seadmes tingib tüübikinnituse tagasivõtmise.

Iga kord, kui selliseid muudatusi kavandatakse, tuleb nende üksikasjalik kirjeldus saata kirjalikult pädevale katseasutusele.

2. Pädev katseasutus peab otsustama, kas kohaldatakse sama tüübikinnitust või on vajalik kontroll või uue katse läbiviimine. Kui antakse uus tüübikinnitus, antakse ka uus tüübikinnitusnumber.

2. peatükk**ÜLDISED MIINIMUMNÕUDED PÖÖRDEKIIRUSE NÄITURILE***Artikkel 2.01**Ehitus, konstruktsioon*

1. Pöördekiiruse näituriid peavad sobima tööks siseveelaevadel.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

2. Seadmete konstruktsioon ja ehitus peavad vastama kaasaegse tehnika tasemele nii mehaaniliselt kui elektriliselt.
3. Kui käesoleva direktiivi II lisas või käesolevates sätetes puuduvad vastavad erisätted, tuleb toitele, ohutusele, laevade seadmete poolt tekitatavatele vastastikustele häiretele, kompassi ohutule kaugusele, ilmastiku-kindlusele, mehaanilisele tugevusele, keskkonnamõjudele, kuuldavale müraemissioonile ja seadmete märgistamisele kohaldada IEC väljaandes 945 „Navigeerimiseseadmete üldnõuded” sisalduvaid nõudeid ja katsemeetodeid.

Lisaks peavad seadmed vastama kõikide nende sätete nõuetele keskkonnatemperatuuride vahemikus 0 °C kuni 40 °C.

Artikkel 2.02

Parasiitemissioonid ja elektromagnetiline ühilduvus

1. Sagedusulatusel 30-2 000 MHz ei tohi parasiitemissioonide väljatugevus ületada 500 µV/m.

Sagedusulatusel 156-165 MHz, 450-470 MHz ja 1,53-1,544 GHz ei tohi parasiitemissioonide väljatugevus ületada 15 µV/m. Neid väljatugevusi kohaldatakse katsekaugusel 3 meetrit katsetatavast seadmest.

2. Seadmed peavad vastama miinimumnõuetele elektromagnetilise välja tugevuse juures kuni 15 V/m seadmete vahetus läheduses katse ajal sagedusulatuses 30-2 000 MHz.

Artikkel 2.03

Toimimine

1. Seadmel ei tohi olla rohkem juhtimiseseadiseid, kui selle korrektseks toimimiseks on vaja.

Juhtimiseseadiste konstruktsioon, märgistused ning käsitlemine peab võimaldama toimida lihtsalt, ühetähtsusega ja kiiresti. Nende korraldus peab võimalikult palju aitama vältida vigu seadmega töötamisel.

Tavapäraseks tööks mittevajalikud juhtimiseseadmed ei tohi olla vahetult kättesaadavad.

2. Kõikidel juhtimiseseadistel ja näitritel peavad olema ingliskeelsed sümbolid ja/või märgised. Sümbolid peavad vastama kõikidele IEC väljaandes nr 417 sätestatud nõuetele.

Kõik numbrid ja tähed peavad olema vähemalt 4 mm kõrgused. Kui on võimalik tõendada, et tehnilistel põhjustel pole 4 mm kõrguste numbrite ja tähtede kasutamine võimalik ning kui see tööd ei takista, võib lubada kõrguse vähendamist 3 millimeetrile.

3. Seadmed peavad olema konstrueeritud nii, et käitamisel tehtavad vead ei põhjustaks riket.
4. Kõik miinimumnõuetest väljapoole jäävad funktsioonid, nagu näiteks seadised teiste seadmetega ühendamiseks, peavad olema sellised, et seadmed igas olukorras vastaksid miinimumnõuetele.

Artikkel 2.04

Tööjuhised

Iga üksusega peab olema kaasas üksikasjalik kasutusjuhend. Seda peab olema võimalik saada hollandi, inglise, prantsuse ja saksa keeles ning see peab sisaldama vähemalt järgmist teavet:

- a) aktiveerimine ja toimimine,
- b) hooldus ja teenindus,
- c) üldised ohutuseeskirjad.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel 2.05

Paigaldus ja toimimiskatse

1. Paigaldus, asendamine ja toimimiskatsed peavad vastama V osas esitatud nõuetele.
2. Paigalduse suund kiilujoone suhtes peab olema näidatud pöördekiiruse näituri anduriüksusel. Vähima tundlikkuse tagamiseks laeva muu tavapärase liikumise suhtes peab olema koostatud paigaldusjuhend.

3. peatükk

Minimaalsed toimivusnõuded pöördekiiruse näituritele

Artikkel 3.01

Pöördekiiruse näituri töövalmidus

1. Külmkäivituse puhul peab pöördekiiruse näituri olema täielikult töövalmis nelja minuti jooksul ning toimima nõutud tolerantsi piires.
2. Hoiatussignaal peab näitama pöördekiiruse näituri sisselülitamist. Pöördekiiruse näiturit peab saama samaaegselt jälgida ja käsitseda.
3. Juhtmeta kaugjuhtimispuldid ei ole lubatud.

Artikkel 3.02

Pöördekiiruse näitamine

1. Pöördekiirus peab olema näidatud lineaarselt gradueeritud skaalal, mille keskel on nullpunkt. Peab olema võimalik lugeda pöördekiiruse suunda ja ulatust vajaliku täpsusega. Nöelindikaatorid ja joongraafikud on lubatud.
2. Näituriskaala peab olema vähemalt 20 cm pikk ning see võib olla ringikujuline või sirgjooneline. Sirgjoonelised skaalad võivad olla üksnes horisontaalsed.
3. Üksnes numbriliste näiturite kasutamise ei ole lubatud.

Artikkel 3.03

Mõõtekaugused

Pöördekiiruse näituritel võib olla üks või mitu mõõteulatust. Soovitavad on järgmised mõõteulatused:

30°/minut

60°/minut

90°/minut

180°/minut

300°/minut

Artikkel 3.04

Näidatava pöördekiiruse täpsus

Näidatav pöördekiirus ei tohi erineda rohkem kui 2 % mõõdetavast maksimumväärtusest või rohkem kui 10 % tegelikust väärtusest, olenevalt kumb neist on suurem (vt liidet).

Artikkel 3.05

Tundlikkus

Toimimislävi peab olema võrdne või väiksem nurkkiiruse muutusest, mis võrdub 1 %-ga näidatud väärtusest.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

*Artikkel 3.06**Toimimise seire*

1. Kui pöördekiiruse näitur ei tööta nõutud täpsusega, peab see olema näidatud.
2. Kui kasutatakse güroskoopi, peab näitur näitama igat güroskoobi pöördekiiruse kriitilist langust. Güroskoobi pöörlemiskiiruse langus on kriitiline, kui see vähendab täpsust 10 % võrra.

*Artikkel 3.07**Mittetundlikkus laeva muu tavapärase liikumise suhtes*

1. Laeva rullamine kuni 10° pöördekiirusel kuni 4° sekundis ei tohi põhjustada lubatud tolerantse ületavaid mõõtmisvigu.
2. Mõjutused, mis võivad tekkida näiteks ankurdamise ajal, ei tohi põhjustada lubatud tolerantse ületavaid mõõtmisvigu.

*Artikkel 3.08**Mittetundlikkus magnetväljade suhtes*

Pöördekiiruse näitur ei tohi olla tundlik laevas tüüpiliselt esinevate magnetväljade suhtes.

*Artikkel 3.09**Lisanäiturid*

Lisanäiturid peavad vastama kõikidele pöördekiiruse näiturile kohaldatavatele nõuetele.

4. peatükk**Minimaalased tehnilised nõuded pöördekiiruse näiturile***Artikkel 4.01**Toimimine*

1. Kõik juhtimisseadised peavad olema korraldatud nii, et nende toimimise ajal kogu info oleks nähtav ning oleks võimalik laeva radari abil takistamatult juhtida.
2. Kõikidel juhtimisseadistel ja näiturile peab olema mittepimestav valgusallikas, mis sobib kõikide ümbritseva keskkonna valgustustingimustega ja mida on võimalik reguleerida sõltumatu juhtimisseadise abil nullasendisse.
3. Juhtimisseadiste kasutamisel peab nende liigutamisel paremale või üles olema muutujatele positiivne mõju ning liigutamisel vasakule ja alla olema negatiivne mõju.
4. Kui kasutatakse surunuppe, peab olema võimalik puudutuse abil nende asukohta kindlaks määrata ning neid kasutada. Nende väljalülitamine peab ka olema selgelt tunnetatav.

*Artikkel 4.02**Summutusseadised*

1. Andursüsteemi tuleb summutada kriitiliste väärtuste puhul. Summutuskonstant (63 % piirväärtusest) ei tohi ületada 0,4 sekundit.
2. Näitur tuleb summutada kriitiliste väärtuste puhul.
Lubatud on reguleerimisvõimalus summutamise suurendamiseks.
Summutuskonstant ei tohi mitte mingil juhul olla üle viie sekundi.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel 4.03

Lisaseadmete ühendamine

1. Kui pöördekiiruse näiturit saab ühendada lisanäituritega või sarnaste seadistega, peab pöördekiiruse näiturit saama kasutada elektrilise signaali andjana.

Pöördekiiruse näitur peab olema pidevalt ühendatud läbi galvaanilise isolaatori ning talle vastav analoogpinge peab olema 20 mV/kraad $\pm 5\%$ ja maksimaalne sisetakistus 100 oomi.

Polaarsus peab olema positiivne, kui laev pöörduv tühjapoordi ja negatiivne, kui laev pöörduv pakpoordi.

Toimimislävi ei tohi olla kõrgem kui 0,3°/minut.

Nulli viga ei tohi ületada 1° minuti kohta temperatuuril 0 °C kuni 40 °C.

Kui näitur on sisse lülitatud ja liikumine andurit ei mõjuta, ei tohi väljundsignaali parasiitpinge, mõõdetuna madala läbilaskvusega filtri pääsuribaga 10 Hz, olla suurem kui 10 mV.

Pöördekiiruse signaal tuleb vastu võtta ilma täiendava summutamiseta, mis ületaks artikli 4.02 lõikes 1 sätestatud piire.

2. Olemas peab olema häirelüliti. Näituril peab olema galvaaniliselt isoleeritud lüliti.

Väline häire peab vallanduma kontaktide sulgumisega:

- a) kui pöördekiiruse näitur on lahti ühendatud või
- b) kui pöördekiiruse näitur ei toimi või
- c) kui käitamise juhtimiseseadise on reageerinud ülemäärasele veale artikli 3.06 kohaselt.

5. peatükk

Pöördekiiruse näiturite katsetingimused ja -menetlused

Artikkel 5.01

Ohutus, koormustaluvus ja häired

Toidet, ohutust, laevade seadmete poolt tekitatavaid vastastikuseid häireid, kompassi ohutut kaugust, ilmastikukindlust, mehaanilist tugevust, keskkonnatemperatuuri ja kuuldavaid müraemissioone tuleb katsetada IEC väljaande 945 „Navigeerimisseadmete üldnõuded” kohaselt.

Artikkel 5.02

Parasiitemissioonid ja elektromagnetiline ühilduvus

1. Parasiitemissioone tuleb mõõta vastavalt IEC väljaande 945 „Navigeerimisseadmete häired” sagedusulatusse 30-2000 MHz.

Artikli 2.02 lõike 1 nõudeid tuleb järgida.

2. Artikli 2.02 lõike 2 nõudeid elektromagnetilise ühilduvuse kohta tuleb järgida.

Artikkel 5.03

Katsemenetlus

1. Pöördekiiruse näituri tuleb kasutusele võtta ja katsetada nominaalsete ja piiritingimuste juures. Seoses sellega tuleb tööpinge ja keskkonnatemperatuuri mõju katsetada ettenähtud piirväärtusteni.

Lisaks tuleb kasutada raadiosaatjaid maksimaalsete magnetväljade loomiseks näiturite läheduses.

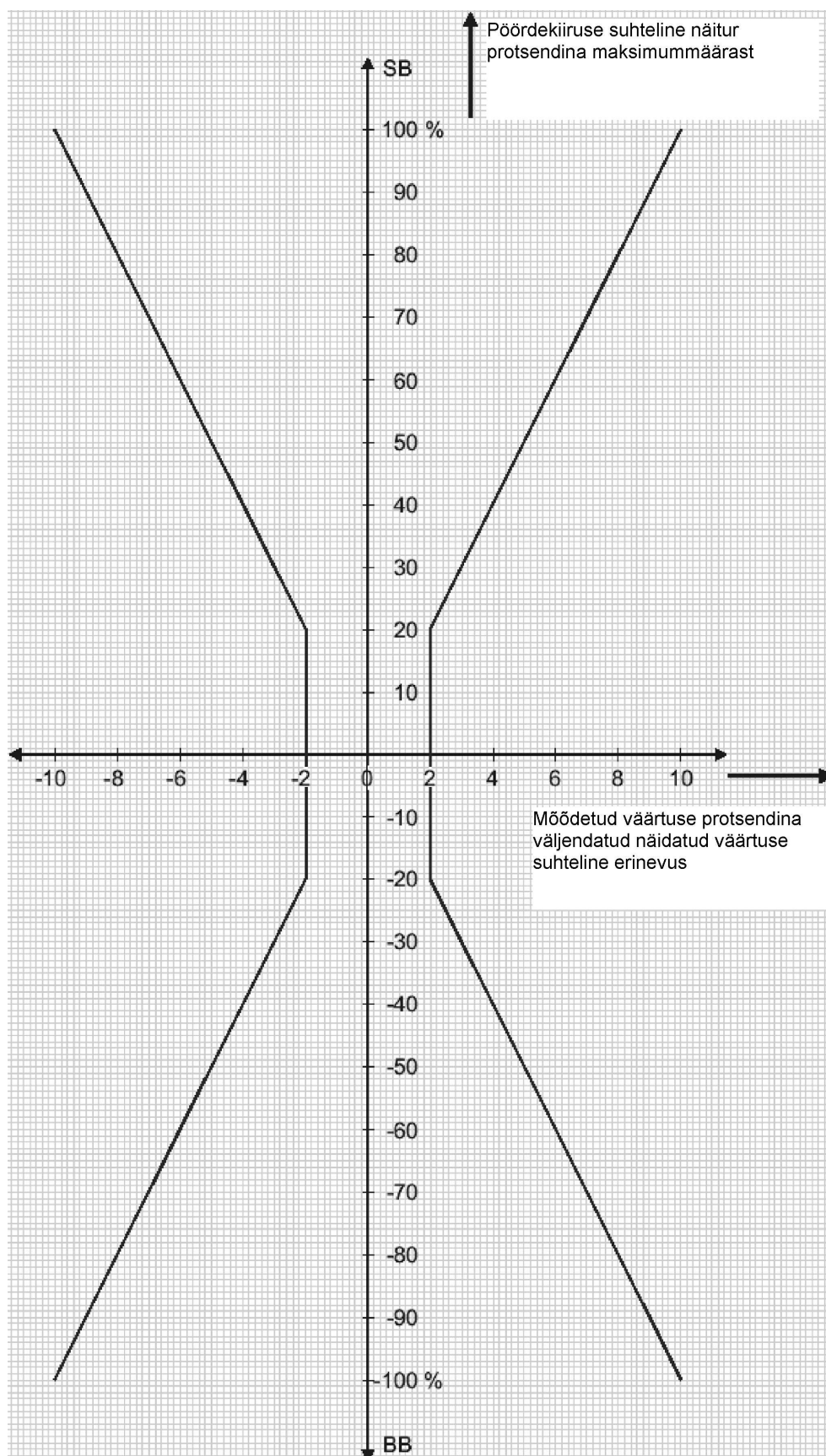
2. Lõikes 1 kirjeldatud tingimustel peavad näituri vead jääma liites esitatud tolerantside piiridesse.

Kõiki teisi nõudeid tuleb järgida.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Liide

Joonis 1: pöördekiiruse näituri näiduvigade maksimaalsed tolerantsid



Kolmapäev, 5. juuli 2006

V OSA

SISEVEELAEVADEL KASUTATAVATE RADARSEADMETE JA
PÖÖRDEKIIRUSE NÄITURITE PAIGALDUS- JA TOIMIVUSKATSETELE
ESITATAVAD NÕUDED

Sisukord

Artikkel 1	Nõuete eesmärk
Artikkel 2	Seadme tunnustamine
Artikkel 3	Volitatud spetsialiseerunud ettevõtted
Artikkel 4	Nõuded laeva elektrivarustusele
Artikkel 5	Radariantenni paigaldamine
Artikkel 6	Kuvariüksuse ja juhtimisüksuse paigaldamine
Artikkel 7	Pöördekiiruse näituri paigaldamine
Artikkel 8	Asendiandurite paigaldamine
Artikkel 9	Paigaldus- ja toimivuskatse
Artikkel 10	Paigaldus- ja toimivustunnistus
Liide	Radarseadmete ja pöördekiiruse näituri paigaldus- ja toimivustunnistuse näidis

Artikkel 1

Nõuete eesmärk

Käesolevate nõuete eesmärk on tagada, et ühenduse siseveeteedel ohutu navigeerimise huvides navigeerimiseks kasutatavad radarseadmed ja pöördekiiruse näituri oleksid paigaldatud optimaalsete tehniliste ja ergonoomiliste standardite kohaselt ning et paigaldamisele järgneks toimivuskatse. Käesolevate sätete tähenduses peetakse sisevete ECDIS-seadmeid, mida võib kasutada navigeerimiseks, navigeerimiseks kasutatavateks radar-seadmeteks.

Artikkel 2

Seadme tunnustamine

Ühenduse veeteedel radari abil navigeerimiseks on lubatud paigaldada üksnes käesoleva direktiivi ja Reini laevasõidu keskkomisjoni kohaldatavate sätete kohaselt tunnustatud ning tunnustusnumbrit kandvaid seadmeid.

Artikkel 3

Volitatud spetsialiseerunud ettevõtted

1. Radarseadmete ja pöördekiiruse näituri paigaldust, asendamist, remonti või hooldust võivad teha üksnes spetsialiseerunud ettevõtted, kes on selleks artikli 1 kohaselt pädeva asutuse poolt volitatud.
2. Pädev asutus võib volituse anda teatud ajavahemikuks ning ta võib selle igal ajal ära võtta, kui artikli 1 tingimused enam ei ole täidetud.
3. Pädev asutus peab viivitamata teatama tema poolt volitatud spetsialiseerunud ettevõtjatest komiteele.

Artikkel 4

Nõuded laeva elektrivarustusele

Kõikidel radarseadmete ja pöördekiiruse näituri toitekaablitel peavad olema eraldi ohutusseadised ja võimaluse korral ka veakaitseid.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Artikkel 5

Radariantenni paigaldamine

1. Radariantenn peab olema paigaldatud võimalikult lähedale vööri-ahtriliinile. Antenni läheduses ei tohi olla takistusi, mis põhjustaksid väärkajasignaale või soovimatuid varjusid, vajaduse korral tuleb antenn paigaldada ruhvile. Radariantenni monteerimine ja kinnitamine tööasendisse peab andma piisava stabiilsuse, mis on vajalik selleks, et radarseadmed saaksid töötada nõutud täpsuse piirides.
2. Pärast seda, kui monteerimise nurgavead on parandatud ja seadmed on sisse lülitatud, ei tohi erinevus kursijoone ning vööri-ahtrijoone vahel olla suurem kui 1 kraad.

Artikkel 6

Kuvari- ja juhtimisüksuse paigaldamine

1. Kuvariüksus ja juhtimisüksus peavad olema paigaldatud roolikambrisse nii, et radaripildi hindamine ning seadmete käitamine ei tekitaks raskusi. Radaripildi asimuutorientatsioon peab vastama keskkonna normaalsele olukorrale. Klambrid ja reguleeritavad konsoolid peavad olema tehtud nii, et neid oleks võimalik lukustada mis tahes vibratsioonivabas asendisse.
2. Radariga navigeerimise ajal ei tohi kunstlik valgustus peegelduda radarioperaatori suunas.
3. Kui juhtimisüksus ei ole kuvariüksuse osa, peab see olema ümbrises ning asuma 1 m kaugusel kuvariüksusest. Juhtmeta kaugjuhtimispuldid ei ole lubatud.
4. Kui on paigaldatud lisanäituriid, peavad need vastama kõikidele navigeerimisradaritele kohaldatavatele nõuetele.

Artikkel 7

Pöördekiiruse näituri paigaldamine

1. Andursüsteem peab olema paigaldatud võimalikult laeva keskele, horisontaalasendisse ning laeva vööri-ahtrijoonega kokkulangevalt. Paigalduskoht peab olema nii palju kui võimalik vibratsioonivaba ning võimalikult väikeste temperatuurikõikumistega. Kui võimalik, peab pöördekiiruse näitur olema paigaldatud radari kuvari kohale.
2. Kui on paigaldatud lisanäituriid, peavad need vastama kõikidele pöördekiiruse näituriitele kohaldatavatele nõuetele.

Artikkel 8

Asendiandurite paigaldamine

Asendiandurid (näiteks DGPS antenn) peavad olema paigaldatud nii, et oleks tagatud nende võimalikult täpne töö ning et neid võimalikult vähe mõjutaksid laeva tekiehitised ning saatjad.

Artikkel 9

Paigaldus- ja toimivuskatse

Enne kui seadmed lülitatakse sisse esimest korda pärast paigaldamist või laeva kontrollimistunnistuse uuendamist või pikendamist (välja arvatud see, mis artikli 2.09 lõike 2 kohaselt II lisas on sätestatud), samuti pärast laeva igasugust muutmist, mis tõenäoliselt võib mõjutada seadmete töötingimusi, peab pädev asutus või artikli 3 kohaselt volitatud ettevõtja läbi viima paigaldus- ja toimivuskatsed. Selleks peavad olema täidetud järgmised tingimused:

- a) elektrivarustusel peab olema eraldi ohutusseadis;
- b) tööpinge peab olema tolerantsi piires (III osa artikkel 2.01).

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- c) kaablid ning nende paigaldus peavad vastama II lisa sätetele ning vajaduse korral ka ADNR-le;
- d) antenni pöördekiirus peab olema vähemalt 24 pööret minutis;
- e) antenni läheduses ei tohi olla navigeerimist raskendavaid takistusi;
- f) antenni ohutuslüüti peab olema töökorras;
- g) kuvariüksuse, pöördekiiruse näituri ning juhtimisüksuste korraldus peab olema ergonoomiline ja kasutajasõbralik;
- h) radariseadme kursijoon ei tohi laeva vööri- ja ahtrijoonest rohkem kui 1 kraad kõrvale kalduda;
- i) kauguste ning peilingukuvade täpsus peavad vastama nõuetele (mõõtmised teadaolevaid objekte kasutades);
- j) lineaarsus peab väikeste kauguste puhul olema korrektne;
- k) kuvatav minimaalne kaugus peab olema 15 meetrit või vähem;
- l) pildi keskpunkt peab olema nähtav ning selle läbimõõt ei tohi olla üle 1 mm;
- m) Ei tohi olla peegeldustest põhjustatud väärkajasignaale ning soovimatuid varje kursijoonel või siis ei tohi need halvendada navigeerimise ohutust;
- n) Veepinna ja sademete peegeldushäirete summutajad (STC ja FTC) ja nendega seotud juhtimisseadised peavad töötama korrektselt;
- o) võimenduse reguleerimine peab toimima nõuetekohaselt;
- p) fookus ja pildi piiritlemine peavad olema korrektsed;
- q) laeva pööramissuund peab olema selline, nagu on näidatud pöördekiiruse näituri ning nullpunkt otseliikumisel peab olema korrektne;
- r) radarseadmed ei tohi olla tundlikud laeva raadiosaatjate suhtes või muude laeval olevatest allikatest tulevate häirete suhtes;
- s) radarseadmed ja/või pöördekiiruse näituri ei tohi segada teisi laeval olevaid seadmeid.

Lisaks sisevete ECDIS-e seadmete puhul:

- t) ei tohi kaarti mõjutav statistiline positsioneerimisviga ületada 2 m;
- u) ei tohi kaarti mõjutav statistiline faasinurga viga olla üle 1 kraadi

*Artikkel 10**Paigaldus- ja toimivustunnistus*

Pärast artikli 8 kohase katse edukat sooritamist väljastab pädev asutus või volitatud ettevõtja liite näidise kohase tunnistuse. See tunnistus peab alati laevas olema.

Kui katsetingimused ei ole täidetud, koostatakse puuduste loetelu. Volitatud ettevõtja võtab sellisel juhul tunnistuse tagasi või saadab selle pädevale asutusele.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Liide

Radarseadmete ja pöördekiiruse näituri paigaldus- ja toimivustunnistuse näidis

Laeva tüüp/nimi:

Laeva ametlik registreerimisnumber:

Laeva omanik

Nimi:

Aadress:

Telefon:

Radarseadmed: Number:

Tellimus nr	Nimetus	Tüüp	Tunnistus nr	Seerianumber

Pöördekiiruse näituriid: Number:

Tellimus nr	Nimetus	Tüüp	Tunnistus nr	Seerianumber

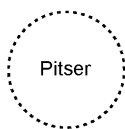
Käesolevaga kinnitatakse, et eespool nimetatud laeva radarseadmed ja pöördekiiruse näituriid vastavad siseveelaevades kasutatavate radarseadmete ja pöördekiiruse näituriid paigaldus- ja toimivuskatse nõuetele.

Volitatud ettevõtja

Nimi:

Aadress:

Telefon:



Koht Kuupäev

Allkiri:

Tunnustanud asutus

Nimi:

Aadress:

Telefon:

Kolmapäev, 5. juuli 2006

VI OSA

NÄIDISLOETELU KATSEINSTITUUTIDEST, TUNNUSTATUD SEADMETEST
JA VOLITATUD PAIGALDUSETTEVÕTJATEST

nii nagu see on esitatud IV ja V osas.

A. PÄDEVAD KATSEASUTUSED

vastavalt I osa artiklile 1.04

B. TUNNUSTATUD RADARSEADMED

vastavalt IV osa artikli 1.06 lõikele 4

[illegible]

C. TUNNUSTATUD PÖÖRDEKIIRUSE NÄITURID

vastavalt IV osa artikli 1.06 lõikele 4

[illegible]

Kolmapäev, 5. juuli 2006

**D. RADARSEADMEID JA PÖÖRDEKIIRUSE NÄITUREID PAIGALDAMA VÕI
ASENDAMA VOLITATUID ERIETTEVÕTTED**

vastavalt V osa artiklile 3

NB: 4. tulba tähed viitavad punkti B 1. tulba nimetusele (radarseadmed) ja punkti C 1. tulba nimetusele (pöördekiiruse näitured).

	Ettevõtja	Aadress	Tunnustatud seadmete tüübid, mis on loetletud 1. tulbas

P6_TA(2006)0299

Tsiviillennundus (tehniliste nõuete ja haldusprotseduuride kooskõlastamine) *II**

Euroopa Parlamendi õigusloomega seotud resolutsioon nõukogu ühise seisukoha kohta, millega muudetakse nõukogu määrust (EMÜ) nr 3922/91 tehniliste nõuete ja haldusprotseduuride kooskõlastamise kohta tsiviillennunduses (13376/1/2005 — C6-0090/2006 — 2000/0069(COD))

(Kaasotsustamismenetlus: teine lugemine)

Euroopa Parlament,

— võttes arvesse nõukogu ühist seisukohta (13376/1/2005 — C6-0090/2006),

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- võttes arvesse oma esimese lugemise seisukohti ⁽¹⁾ seoses Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitatud komisjoni ettepanekuga (KOM(2000)0121) ⁽²⁾ ja muudetud ettepanekuga (KOM(2002)0030) ⁽³⁾,
 - võttes arvesse komisjoni muudetud ettepanekut (KOM(2004)0073) ⁽⁴⁾,
 - võttes arvesse EÜ asutamislepingu artikli 251 lõiget 2,
 - võttes arvesse kodukorra artiklit 62,
 - võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni soovitusel teisele lugemisele (A6-0212/2006);
1. kiidab ühise seisukoha muudetud kujul heaks;
 2. teeb presidendile ülesandeks edastada käesolev seisukoht nõukogule ja komisjonile.

⁽¹⁾ EÜT C 262, 18.9.2001, lk 224 ja ELT C 272 E, 13.11.2003, lk 103.

⁽²⁾ EÜT C 311 E, 31.10.2000, lk 13.

⁽³⁾ EÜT C 227 E, 24.9.2002, lk 1.

⁽⁴⁾ ELTs seni avaldamata.

P6_TC2-COD(2000)0069

Euroopa Parlamendi seisukoht, vastu võetud teisel lugemisel 5. juulil 2006 eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr .../2006, millega muudetakse nõukogu määrust (EMÜ) nr 3922/91 tehniliste nõuete ja haldusprotseduuride kooskõlastamise kohta tsiviillennunduses

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

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

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

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

pärast konsulteerimist Regioonide Komiteega,

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras ⁽²⁾,

ning arvestades järgmist:

- (1) Määrus (EMÜ) nr 3922/91 ⁽³⁾ kehtestas ühtsed, nimetatud määruse II lisas loetletud ohutusnõuded, eelkõige õhusõidukite konstrueerimise, tootmise, käitamise ja hoolduse suhtes ning nende ülesannetega tegelevate isikute ja organisatsioonide suhtes. Need ühtlustatud ohutusnõuded kehtisid kõigi ühenduse käitajate poolt käitatavate, liikmesriigis või kolmandas riigis registreeritud õhusõidukite suhtes.

⁽¹⁾ EÜT C 14, 16.1.2001, lk 33.

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi 3. septembri 2002. aasta seisukoht (ELT C 272 E, 13.11.2003, lk 103), nõukogu 9. märtsi 2006. aasta ühine seisukoht (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata) ja Euroopa Parlamendi 5. juuli 2006. aasta seisukoht.

⁽³⁾ EÜT L 373, 31.12.1991, lk 4. Määrust on viimati muudetud määrusega (EÜ) nr 1592/2002 (EÜT L 240, 7.9.2002, lk 1).

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- (2) Kõnealuse määruse artikli 4 lõike 1 kohaselt tuleb II lisas loetlemata valdkondades, võtta vastu ühised tehnilised nõuded ja haldusprotseduurid asutamislepingu artikli 80 lõike 2 alusel.
- (3) 23. juuli 1992. aasta nõukogu määruse (EMÜ) nr 2407/92 lennuettevõtjatele lennutegevuslubade väljaandmise kohta ⁽¹⁾ artiklis 9 on sätestatud, et lennutegevusloa andmine ja selle jätkuv kehtivus sõltub kehtiva lennuettevõtja sertifikaadi omamisest, mis piiritleb lennutegevusloaga hõlmatud tegevused ja vastab kavandatavas määruuses kehtestatud kriteeriumidele. Nüüd on asjakohane need kriteeriumid kehtestada.
- (4) Ühinenud Lennuametid (*Joint Aviation Authorities — JAA*) on võtnud vastu ühtlustatud eeskirjad lennukiga teostatava ärilise lennutranspordi kohta, nimetusega ühised lennundusnõuded ärilises lennutranspordis (lennukid) — *Joint Aviation Requirements Commercial Air Transportation (Aeroplanes JAR-OPS 1*, muudatustega. Nende eeskirjadega (1. jaanuari 2005. aasta muudatus 8) sätestatakse minimaalsed ohutusnõuded ning seega on need heaks aluseks ühenduse õigusele, mis reguleerib lennukite käitamist. Et viia JAR-OPS 1 vastavusse ühenduse õigusaktide ja poliitikatega, tuleb selle teksti muuta, võttes arvesse selle suurt mõju majandus- ja sotsiaalvaldkonnale. Uut teksti ei saa ühenduse õigusesse üle võtta lihtsalt viitega JAR-OPS 1-le määruuses (EMÜ) nr 3922/91. Seepärast tuleb määrusele lisada uus lisa, mis sisaldab ühiseid nõudeid.
- (5) Lennuettevõtjatel peaks olema piisavalt vabadust, et lahendada ettenägematud kiireloomulisi probleeme lennutegevuses, rahuldada oma tegutsemisega seotud lühiajalisi vajadusi või näidata, et nad võivad saavutada samaväärse ohutustaseme muul viisil kui lisas (edaspidi „III lisa“) toodud ühiste reeglite rakendamine. Seepärast peaks liikmesriikidel olema õigus erandite tegemiseks või ühistest tehnilistest nõuetest ja haldusprotseduuridest erinevate nõuete rakendamiseks. Kuvõrd need erandid ja erinevused võivad teatud juhtudel kahjustada ühiseid ohutusstandardeid või tekitada moonutusi turul, peaks nende ulatus olema rangelt piiritletud ja nende rakendamine peaks olema allutatud ühenduse asjakohasele kontrollile. Selles suhtes peaks komisjonil olema volitus kaitsemeetmete võtmiseks.
- (6) Konkreetselt määratletud juhtumitel tuleks liikmesriikidel lubada võtta vastu või säilitada oma siseriiklikud sätted lennu- ja tööaja piirangute ning puhkeaja nõuete osas tingimusel, et järgitakse ühiselt kehtestatud korda ning kuni kehtestatakse teaduslikult põhjendatud teadmistel ja parimatel tavadel põhinevad ühenduse eeskirjad.
- (7) **Käesoleva määruse eesmärk on sätestada kõrgetasemelised ühtlustatud ohutusstandardid, sealhulgas lennu- ja tööaja piirangud ning puhkeajad. Mõnedes liikmesriikides kehtivad kollektiivlepingud ja/või õigusaktid, millega sätestatakse lennu- ja tööaja piirangute ning salongipersonali töötingimuste osas paremad tingimused. Käesolevat määrust ei tohiks tõlgendada nii, et see piiraks võimalust nüsguseid lepinguid sõlmida või neist jätkuvalt kinni pidada. Liikmesriigid võivad säilitada õigusaktid, mis sisaldavad käesoleva määrusega kehtestatud soodsamaid sätteid.**
- (8) Määruse (EMÜ) nr 3922/91 komiteemenetlust käsitlevaid sätteid peaks kohandama, võttes arvesse nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsust 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused ⁽²⁾.

⁽¹⁾ EÜT L 240, 24.8.1992, lk 1.

⁽²⁾ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- (9) Määruse (EMÜ) nr 3922/91 reguleerimisala käsitlevaid sätteid peaks kohandama, võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2002. aasta määrust (EÜ) nr 1592/2002, mis käsitleb tsiviilennunduse valdkonna ühiseeskirju ning Euroopa Lennuohutusameti loomist ⁽¹⁾ ning rakenduseeskirju, mis on kehtestatud komisjoni 24. septembri 2003. aasta määrusega (EÜ) nr 1702/2003, millega nähakse ette õhusõidukite ja nendega seotud toodete, osade ja seadmete lennukõlblikkuse ja keskkon-naohutuse sertifitseerimise ning projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide sertifitseerimise rakendu-seeskirjad ⁽²⁾ ning komisjoni 20. novembri 2003. aasta määrusega (EÜ) 2042/2003 õhusõidukite ja lennundustoodete ning nende osade ja seadmete jätkuva lennukõlblikkuse ning sellega tegelevate orga-nisatsioonide ja isikute sertifitseerimise kohta ⁽³⁾.
- (10) Käesolevas määruses ja eriti III lisa Q alajaos sätestatud lennu- ja tööaja piirangutes ning puhkeaja nõuetes on arvesse võetud piiranguid ja miinimumstandardeid, mis on juba kehtestatud direktiivis 2000/79/EÜ ⁽⁴⁾. Selles direktiivis sätestatud piiranguid peaks tsiviilennunduse ringi liikuvate töötajate suhtes alati arvestama. III lisa Q alajao sätteid ja muud käesoleva määruse alusel heakskiidetud sätteid ei tohiks mingil juhul olla üldisemad ja pakkuma seega nendele töötajatele vähem kaitset.
- (11) Liikmesriigid peaksid saama jätkuvalt rakendada meeskonnaliikmete lennu- ja tööaja piiranguid ning puhkeaja nõudeid käsitlevaid siseriiklike sätteid tingimusel, et selliste siseriiklike sätetega kehtestatud piirangud on väiksemad kui maksimaalsed ja suuremad kui minimaalsed III lisa Q alajaos sätestatud piirangud.
- (12) Liikmesriigid peaksid saama jätkuvalt rakendada meeskonnaliikmete lennu- ja tööaja piiranguid ning puhkeaja nõudeid käsitlevaid siseriiklike sätteid valdkondades, mis ei ole praegu hõlmatud III lisa Q alajao nõuetega, näiteks maksimaalne päevane lennuaeg ühe piloodiga lendudel ja meditsiinilise kiirabi lendudel, samuti sätteid, mis puudutavad lennu- ja tööaja vähendamist või puhkeaja pikendamist, kui ületatakse mitmeid ajavööndeid.
- (13) Lennu- ja tööaja piirangute ning puhkeaja nõuetele ning vajaduse korral ka salongipersonali kohta käivatele nõuetele tuleks anda teaduslik ja meditsiiniline hinnang **kahe aasta** jooksul alates käesoleva määruse jõustumisest.
- (14) Käesolev määrus ei tohiks mõjutada inspekteerimisi puudutavaid sätteid, mis on sätestatud 1944. aasta Chicago rahvusvahelise tsiviilennunduse konventsioonis ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. aprilli 2004. aasta direktiivis 2004/36/EÜ ühenduse lennujaamu kasutavate kolmandate riikide õhusõidukite ohutuse kohta ⁽⁵⁾.
- (15) Hispaania Kuningriik ja Ühendkuningriik leppisid 2. detsembril 1987. aastal Londonis kahe riigi välis-ministrite ühisdeklaratsioonis kokku Gibraltari lennujaama kasutamisel tehtava suurema koostöö korra. See kord tuleb veel ellu rakendada,
- (16) Määrust (EMÜ) nr 3922/91 tuleks seetõttu vastavalt muuta,

⁽¹⁾ EÜT L 240, 7.9.2002, lk 1. Määrust on viimati muudetud komisjoni määrusega (EÜ) nr 1701/2003 (ELT L 243, 27.9.2003, lk 5).

⁽²⁾ ELT L 243, 27.9.2003, lk 6. Määrust on muudetud määrusega (EÜ) nr 706/2006 (ELT L 122, 9.5.2006, lk 16).

⁽³⁾ ELT L 315, 28.11.2003, lk 1. Määrust on muudetud määrusega (EÜ) nr 707/2006 (ELT L 122, 9.5.2006, lk 17).

⁽⁴⁾ Nõukogu 27. novembri 2000. aasta direktiiv 2000/79/EÜ, mis käsitleb Euroopa Lennuettevõtjate Ühenduse (AEA), Euroopa Transporditöötajate Föderatsiooni (ETF), Euroopa Lennumeeskonnaliikmete Liidu (ECA), Euroopa Piirkondlike Lennuettevõtjate Ühenduse (ERA) ja Rahvusvahelise Lennutranspordiettevõtjate Ühenduse (IACA) sõlmitud kokkulepet tsiviilennunduse lennupersonali tööaja korralduse kohta (EÜT L 302, 1.12.2000, lk 57).

⁽⁵⁾ ELT L 143, 30.4.2004, lk 76. Direktiivi on muudetud määrusega (EÜ) nr 211/2005 (ELT L 344, 27.12.2005, lk 15).

Kolmapäev, 5. juuli 2006

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EMÜ) nr 3922/91 muudetakse järgmiselt.

1) Pärast põhjendust 9 lisatakse järgmine põhjendus:

„Arvestades, et lennu- ja tööaja piirangutega seotud sätete kohaldamine võib kaasa tuua olulisi tõrkeid nende ettevõtlusmudelite tööaja graafikute süsteemides, mis põhinevad eranditult öistel lendudel; arvestades, et komisjon peaks asjaosaliste poolt esitatud tõendite alusel läbi viima hindamise ja tegema ettepaneku lennu- ja tööaja piirangutega seotud sätete korrigeerimiseks, et võtta arvesse neid erilisi ettevõtlusmudeleid.”;

2) Pärast põhjendust 10 lisatakse järgmine põhjendused:

„Euroopa Lennuohutusamet peaks () viima läbi III lisa Q alajao ja vajaduse korral O alajao teadusliku ja meditsiinilise hindamise. Hindamise tulemuste põhjal ja vastavalt artikli 12 lõikes 2 osutatud korrale, peaks komisjon vajaduse korral viivitamata koostama ja esitama ettepanekud, et muuta asjakohaseid tehnilisi nõudeid.*

Artiklis 8 a osutatud teatud sätete läbivaatamisel tuleks jätkata võetud suunda salongipersonali koolitamise nõuete täiendavaks ühtlustamiseks, et lihtsustada salongipersonali vaba liikumist ühenduses; sellega seoses tuleks uuesti läbi vaadata võimalus ühtlustada täiendavalt salongipersonali erialast ettevalmistust.”;

() Kaks aastat pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva.*

3) Viimane põhjendus asendatakse järgmise põhjendusega:

*„Käesoleva määruse rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused (**).*

*(**) EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.”;*

4) Artiklit 1 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Käesolevat määrust kohaldatakse tsiviillennunduse ohutuse valdkonnas õhusõidukite käitamise ja hoolduse ning nende ülesannetega tegelevate isikute ja organisatsioonidega seotud tehniliste nõuete ja haldusprotseduuride ühtlustamise suhtes.”;

b) lisatakse järgmised lõiked:

„3. Käesoleva määruse kohaldamist Gibraltari lennujaama suhtes ei käsitleta Hispaania Kuningriigi ja Ühendkuningriigi asjakohaseid õiguslikke seisukohti piiravana vaidluses selle territooriumi suveräänsuse üle, kus lennujaam paikneb.

4. Käesoleva määruse kohaldamine Gibraltari lennujaama suhtes peatatakse kuni Hispaania Kuningriigi ja Ühendkuningriigi välisministrite 2. detsembri 1987. aasta ühisdeklaratsioonis esitatud kord on ellu rakendatud. Hispaania ja Ühendkuningriigi valitsus teavitavad nõukogu nimetatud korra ellurakendamise kuupäevast.”;

5) Artiklisse 2 lisatakse järgmine mõiste:

„i) Lennuamet III lisas: tähendab pädevat asutust, mis on välja andnud lennuettevõtja sertifikaadi.”;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

6) Artikkel 3 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 3

1. Ilma et see piiraks artikli 11 kohaldamist, rakendatakse ühenduses lennukiga teostatava ärilise transpordi suhtes III lisa toodud ühiseid tehnilisi nõudeid ja haldusprotseduure.

2. Viiteid III lisa M alajaole loetakse viideteks komisjoni 20. novembri 2003. aasta määruse (EÜ) nr 2042/2003 õhusõidukite ja lennundustoodete ning nende osade ja seadmete jätkuva lennukõlblikkuse ning sellega tegelevate organisatsioonide ja isikute sertifitseerimise kohta (*) M osale või selle asjakohastele sätetele.

(*) ELT L 315, 28.11.2003, lk 1.”;

7) Artikli 4 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Valdcondades, mis ei ole hõlmatud III lisaga, võetakse ühised tehnilised nõuded ja haldusprotseduurid vastu asutamislepingu artikli 80 lõike 2 kohaselt. Komisjon esitab esimesel võimalusel sobivad ettepanekud asjakohastes valdkondades.”;

8) Artikkel 6 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 6

Õhusõidukeid, mida käitatakse liikmesriigi poolt kooskõlas ühiste tehniliste nõuete ja haldusprotseduuridega antud loa alusel, võib samadel tingimustel käitada teistes liikmesriikides ilma nende teiste liikmesriikide poolsete täiendavate tehniliste nõuete või hindamiseta.”;

9) Artikkel 7 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 7

Liikmesriigid tunnustavad käesoleva määruse kohaselt teise liikmesriigi või tema nimel tegutseva organi poolt selle liikmesriigi jurisdiktsiooni ja ülemvõimu all olevatele organitele ja isikutele antud toodete hooldamise ja õhusõidukite käitamisega seotud sertifikaate.”;

10) Artikkel 8 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 8

1. Artiklite 3 kuni 7 sätted ei takista liikmesriiki viivitamata reageerimast käesoleva määruse reguleerimisalasle kuuluva toote, isiku või organisatsiooniga seotud ohutusküsimusele.

Kui ohutusküsimuse põhjuseks on ebapiisav ohutustase ühiste tehniliste nõuete ja haldusprotseduuride kohaldamisel või puudused neis nõuetes ja protseduurides, teatab liikmesriik viivitamata komisjonile ja teistele liikmesriikidele võetud meetmetest ja nende põhjustest.

Komisjon otsustab artikli 12 lõikes 2 osutatud korra kohaselt, kas käesoleva lõike esimese lõigu kohaselt vastuvõetud meetmete jätkuv rakendamine on põhjendatud seoses ebapiisava ohutustaseme või puuduste tõttu ühistes tehnilistes nõuetes ja haldusprotseduurides. Sellisel juhul võtab komisjon ka vajalikke meetmeid asjaomaste ühiste tehniliste nõuete ja haldusprotseduuride muutmiseks vastavalt artiklile 4 või artiklile 11. Kui leitakse, et liikmesriigi meetmed ei ole põhjendatud, tunnistab liikmesriik kõnealused meetmed kehtetuks.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

2. Ettenägematutes kiireloomulistes olukordades või seoses ajaliselt piiratud tegutsemisvajadustega võib liikmesriik teha erandeid käesolevas määruses nimetatud tehnilistest nõuetest ja haldusprotseduuridest.

Komisjoni ja teisi liikmesriike peab *korduvalt* tehtud eranditest *teavitama* või kui need on antud pikemaks tähtajaks kui kaks kuud.

Kui komisjoni ja teisi liikmesriike teavitatakse vastavalt teisele lõigule liikmesriigi tehtud eranditest, kontrollib komisjon, kas erandid on käesoleva määruse üldiste ohutuseesmärkide ja kõikide muude ühenduse õiguse sätetega kooskõlas.

Kui komisjon leiab, et tehtud erandid ei ole kooskõlas käesoleva määruse üldiste ohutuseesmärkide või mis tahes muu *asjakohase* ühenduse õiguse sättega, teeb komisjon otsuse kaitsemeetmete kohta artiklis 12a nimetatud korras.

Sel juhul tunnistab asjaomane liikmesriik erandi kehtetuks.

3. Kui III lisa toodud ühiste tehniliste nõuete ja haldusprotseduuride rakendamisega saavutatavat ohutustaset on võimalik saavutada muude vahenditega, võivad liikmesriigid, hoidudes taotlejate diskrimineerimisest riikkondsuse alusel ja võttes arvesse vajadust hoiduda konkurentsimoonutustest, anda heakskiidu nendest sätetest kõrvale kaldudes.

Sellistel juhtudel teavitab asjassepuutuv liikmesriik komisjoni, et ta kavatseb sellise heakskiidu anda, esitab selle põhjused ning samaväärse ohutustaseme saavutamise tagamiseks kehtestatud tingimused.

Kolme kuu jooksul pärast liikmesriigilt teate saamist algatab komisjon artikli 12 lõikes 2 nimetatud menetluse, et otsustada, kas ettepanud meetme heakskiidu võib anda.

Sellisel juhul teavitab komisjon oma otsusest kõiki liikmesriike, kellel on samuti õigus seda meetet rakendada. Meetmega vastavusse viimiseks võib muuta ka III lisa asjakohaseid sätteid.

Kõnealuse meetme suhtes kohaldatakse artikleid 6 ja 7.

4. Olenemata lõigete 1, 2 ja 3 sätetest võib liikmesriik vastu võtta või säilitada III lisa Q alajao OPS 1.1105 punktiga 6, OPS 1.1110 punktidega 1.3 ja 1.4.1, OPS 1.1115 ning OPS 1.1125 punktiga 2.1 seonduvaid sätteid niikaua kui kehtestatakse teaduslikul teadmisel ja parimatel tavadel põhinevad ühenduse eeskirjad.

Liikmesriik teavitab komisjoni sätetest, mis ta on otsustanud säilitada.

Siseriiklike sätete osas, mis erinevad esimeses lõigus nimetatud OPS 1 sätetest ja mida liikmesriigid kavandavad vastu võtta pärast III lisa kohaldamiskuupäeva, algatab komisjon kolme kuu jooksul pärast liikmesriigilt teate saamist artikli 12 lõikes 2 nimetatud menetluse, et otsustada, kas need sätted on kooskõlas käesoleva määruse üldiste ohutuseesmärkide ja kõikide muude ühenduse õiguse sätetega ning kas neid võib hakata kohaldama.

Sellisel juhul teavitab komisjon oma otsusest meede heaks kiita kõiki liikmesriike, kel on samuti õigus seda meetet kohaldada. Meetmega vastavusse viimiseks võib muuta ka III lisa asjakohaseid sätteid.

Kõnealuse meetme suhtes kohaldatakse artikleid 6 ja 7.”;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

11) Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 8a

1. Hiljemalt ... (*) viib Euroopa Lennuohutusamet läbi III lisa Q alajao ja vajaduse korral O alajao nõuete teadusliku ja meditsiinilise hindamise.

2. Ilma et see piiraks Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2002. aasta määruse (EÜ) nr 1592/2002, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ning Euroopa Lennuohutusameti loomist (**), artikli 7 kohaldamist, abistab Euroopa Lennuohutusamet komisjoni III lisa **O ja Q** alajaos toodud kehtivate tehniliste nõuete muutmissetepanekute ettevalmistamisel.”

12) Artikli 11 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Komisjon teeb artikli 12 lõikes 2 osutatud korras III lisas loetletud ühistes tehnilistes nõuetes ja haldusprotseduurides teaduslikust ja tehnilisest progressist tulenevaid vajalikke muudatusi.”;

13) Artikkel asendatakse järgmisega:

„Artikkel 12

1. Komisjoni abistab Lennuohutuskomitee (*Air Safety Committee*) (edaspidi „komitee”).

2. Kui viidatakse käesolevale lõikele, kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ *artikleid* 5 ja 7, võttes arvesse otsuse artiklit 8.

Tähtjaks otsuse 1999/468/EÜ artikli 5 lõike 6 tähenduses määratakse kolm kuud.

3. Komitee võtab vastu oma töökorra.”;

14) Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 12a

Kui viidatakse käesolevale artiklile, kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artiklis 6 sätestatud kaitsemeetmete menetlust.

Enne otsuse vastuvõtmist konsulteerib komisjon komiteega.

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

Kui liikmesriik suunab komisjoni otsuse nõukogule, võib nõukogu kvalifitseeritud häälteenamusega võtta vastu sellest erineva otsuse kolme kuu jooksul.”;

15) Käesoleva määruse lisas toodud tekst lisatakse III lisana.

Artikkel 2

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

Ilma et see piiraks määruse (EMÜ) nr 3922/91 artikli 11 kohaldamist, jõustub III lisa ... (**).

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

..., ...

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja

(*) **Kaks aastat** pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva.

(**) EÜT L 240, 7.9.2002, lk 1. Määrust on viimati muudetud komisjoni määrusega (EÜ) nr 1701/2003 (ELT L 243, 27.9.2003, lk 5).

(***) 18 kuud pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

LISA

„III LISA

ÕHUSÕIDUKIGA TEOSTATAVA ÄRILISE LENNUTRASPORDI SUHTES
KOHALDATAVAD ÜHISED TEHNILISED NÕUDED JA
HALDUSPROTSEDUURID

OPS 1: ÄRILINE LENNUTRASPORD (LENNUKITEL)

Sisukord (üldine)

A ALAJAGU	— Kohaldamine ja mõisted
B ALAJAGU	— Üldnõuded
C ALAJAGU	— Käitaja sertifitseerimine ja järelevalve
D ALAJAGU	— Käitamisprotseduurid
E ALAJAGU	— Igailmalennud
F ALAJAGU	— Lennu teostamise üldnõuded
G ALAJAGU	— Suutlikkusklass A
H ALAJAGU	— Suutlikkusklass B
I ALAJAGU	— Suutlikkusklass C
J ALAJAGU	— Mass ja balansseering
K ALAJAGU	— Mõõteriistad ja seadmed
L ALAJAGU	— Side- ja navigatsiooniseadmed
M ALAJAGU	— Lennukite hooldus
N ALAJAGU	— Lennumeeskond
O ALAJAGU	— Salongipersonal
P ALAJAGU	— Käsiraamatud, tehnilised päevikud ja dokumendid
Q ALAJAGU	— Lennu- ja tööaja piirangud ning puhkeaja nõuded
R ALAJAGU	— Ohtlike kaupade vedu lennutranspordiga
S ALAJAGU	— Lennundusjulgestus

A ALAJAGU

KOHALDAMINE JA MÕISTED

OPS 1.001

Kohaldatavus

OPS 1. osa sätestab nõuded, mida kohaldatakse kõikide ärilise lennutranspordi eesmärkidel kasutatavate tsiviillennukite käitamise suhtes kõikide käitajate puhul, kelle peamine äritegevuse koht ja registreeritud asukoht (selle olemasolul) on liikmesriigis (edaspidi käitaja). OPS 1 ei kohaldata:

- 1) lennukite suhtes, mida kasutatakse kaitseväge, tolli ja politsei teenistustes; ega
- 2) langevarjuhüpete kohale või tulekahju kustutamise kohale lendamise, seal nende tegevuste sooritamise või sealt tagasipöörduvate lendude suhtes, kui nendel lendudel veetakse inimesi, kes tavaliselt sõidavad langevarjuhüpetele või tulekahju kustutamisele; ega
- 3) lendude suhtes, mis sooritatakse vahetult enne lennutöid, nende tööde ajal või vahetult pärast selliseid töid, kui nimetatud lennud on seotud lennutöödega ning kui nendel lendudel veetakse peale meeskonna-liikmete kuni 6 inimest, kes on lennutöödel hädavajalikud.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.003

Mõisted

- a) Käesolevas lisas kasutatakse järgmisi mõisteid:
- 1) *tunnustatud/vastuvõetav* — kavatsedud eesmärgi saavutamiseks lennuameti poolt vastuväiteid mitte esile kutsuv ja nõuetekohaseks peetav.
 - 2) (lennuameti poolt) *heakskiidetud/kinnitatud* — (lennuameti poolt) kavatsedud eesmärgi saavutamiseks dokumenteeritult nõuetekohaseks tunnistatud.
 - 3) *minimaalvarustuse põhiloetelu (MMEL)* — õhusõiduki tüübi kohane põhiloetelu (kaasa arvatud sissejuhatav osa), milles määratletakse need mõõteriistad, varustus, seadmed ja funktsioonid, mis kehtivates lennukõlblikkuse alastes sertifitseerimistingimustes ettenähtud ohutustaset säilitades võivad ajutiselt mitte töötada/mitte töökorras olla õhusõiduki konstruktsiooni sisemise reservi ja/või konkreetsete käitamis- ja hooldusprotseduuride, tingimuste ja piirangute tõttu ning vastavalt kehtivale jätkuva lennukõlblikkuse korrale.
 - 4) *minimaalvarustuse loetelu (MEL)* — loetelu (kaasa arvatud sissejuhatav osa), milles sätestatakse, milliste lennu alustamisel mittetöötavate mõõteriistade, varustuse, seadmete või funktsioonidega võib õhusõidukit konkreetsetes tingimustes käitada. Selle nimestiku koostab käitaja oma konkreetse õhusõiduki jaoks, võttes vastavalt lennuameti kinnitatud korrale arvesse oma õhusõiduki määratlust ning asjakohaseid käitamis- ja hooldustingimusi.
- b) Käesolevas lisas viidatud M osa ja 145. osa on samad, mis komisjoni 20. novembri 2003. aasta määruses (EÜ) nr 2042/2003.

B ALAJAGU

ÜLDNÕUDED

OPS 1.005

Üldnõuded

- a) Käitaja tohib käitada õhusõidukit ärilise lennutranspordi eesmärkidel ainult kooskõlas OPS 1. osas sätestatud nõuetega. Leebemad nõuded B suutlikkusklassi lennukite käitamisteks on toodud OPS 1.005 lõike a 1. liites.
- b) Käitajal tuleb täita kehtivaid, ärilise lennutranspordi eesmärgil käitatavatele lennukitele tagasiulatuvalt kohaldatavaid lennukõlblikkusnõudeid.
- c) Kõiki lennukeid tuleb käitada nende lennukõlblikkussertifikaadi tingimuste ning lennukäsiraamatus toodud piirangute kohaselt.
- d) Kõik õhusõidukit jälgendavad koolitusseadmed (STD), mida lennuki asemel koolitamise ja/või kontrollimise eesmärkidel kasutatakse, näiteks lennusimulaatorid või õhusõiduki lendu jälgendavad koolitusseadmed (FTD), peavad vastama kehtivatele õhusõidukit jälgendavatele koolitusseadmetele kehtivatele nõuetele. Käitaja, kes kavatseb selliseid õhusõidukit jälgendavaid koolitusseadmeid kasutada, peab hankima selleks loa lennuametilt.

OPS 1.020

Seadused, eeskirjad ja menetlused — käitaja kohustused

Käitaja peab tagama, et:

- 1) kõik töötajad on teadlikud nõudest, et neil tuleb täita riikide, kus lennuk toimuvad, seadusi, eeskirju ja menetlusi, mis seonduvad nende tööülesannete täitmisega ja

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- 2) kõik meeskonnaliikmed tunnevad oma tööülesannete täitmisega seonduvaid seadusi, eeskirju ja menetlusi.

OPS 1.025

Ühine suhtlemiskeel

- a) Käitaja peab tagama, et kõik meeskonnaliikmed saavad suhelda ühises suhtlemiskeeles.
- b) Käitaja peab tagama, et kõik käitamisega seotud töötajad saavad aru keelest, milles on kirjutatud lennutegevuskäsiraamatu need osad, mis käivad nende tööülesannete ja kohustuste kohta.

OPS 1.030

Minimaalvarustuse loetelud — käitaja kohustused

- a) Käitaja kehtestab kõikidele lennukitele minimaalvarustuse loetelu (*Minimum Equipment List* — MEL), mille kinnitab lennuamet. Minimaalvarustuse loetelu aluseks tuleb võtta asjaomane lennuameti poolt kinnitatud minimaalvarustuse põhiloetelu (*Master Minimum Equipment List* — MMEL) (kui see on olemas), kusjuures minimaalvarustuse loetelu ei tohi olla vähem piirav kui selle aluseks olev minimaalvarustuse põhiloetelu.
- b) Käitaja tohib kasutada lennukit ainult kooskõlas minimaalvarustuse loeteluga (MEL), välja arvatud juhul, kui lennuamet on lubanud teisiti. Mingitel tingimustel ei tohi lubada lende, mis on vastuolus minimaalvarustuse põhiloeteluga (MMEL).

OPS 1.035

Kvaliteedisüsteem

- a) Käitajal tuleb kehtestada üks kvaliteedisüsteem ning määrata ametisse üks kvaliteedijuht, jälgimaks lendude ohutuse ja lennukite lennukõlblikkuse tagamiseks kehtestatud protseduuride täitmist ning nende protseduuride asjakohasust. Vastutavale juhile tagasiside andmine peab olema kontrollisüsteemi osaks (vaata ka OPS 1.175 lõiget h), et vajaduse korral tagada korrigeerivad meetmed.
- b) Kvaliteedisüsteemi peab sisaldama kvaliteedi tagamise programmi, mille menetluste abil kontrollitakse, kas kogu lennutegevus toimub vastavalt kehtivatele nõuetele, standarditele ja protseduuridele.
- c) Kvaliteedisüsteem ja kvaliteedijuht peavad olema lennuametile vastuvõetavad.
- d) Kvaliteedisüsteem peab olema kirjeldatud asjakohastes dokumentides.
- e) Olenemata eespool toodud lõikest a võib lennuamet nõustuda ka kahe kvaliteedijuhi ametissemääramisega — üks lennutegevuse ja teine hoolduse valdkonnas — tingimusel, et käitaja on moodustanud ühe kvaliteedijuhtimise üksuse kvaliteedisüsteemi ühtseks rakendamiseks kogu ettevõttes.

OPS 1.037

Õnnetuste ennetamise ja lennuohutuse programm

- a) Käitaja peab kehtestama ja järgima õnnetuste ennetamise ja lennuohutuse programmi, mis võib olla ühendatud kvaliteedisüsteemiga ning millesse peavad kuuluma:
- 1) programmid kogu lennutegevusega seotud personali riskiteadlikkuse saavutamiseks ja säilitamiseks; ja
 - 2) juhtumitest teavitamise süsteem, mille abil saab võrrelda ja hinnata intsidentide ja õnnetuste aruandeid ning teha nende põhjal kindlaks lennuohutust kahjustavad suundumused või kõrvaldada puudused. Süsteemis peavad olema kaitstud ettekandja isikuandmed ning ettekandeid peab olema võimalik ka anonüümselt esitada; ja

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- 3) õnnetuste ja intsidentidega seotud asjakohase teabe hindamine ning vastava teabe levitamine, ilma süü omistamiseta; ja
 - 4) 27 000 kg-st suurema maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga (MCTOM) lennukite lennuandmete monitooringu programm. Lennuandmete monitooring (flight data monitoring — FDM) on igapäevases lennutegevuses saadud digitaalsete lennuandmete kasutamine lennuohutusalaseks ennetustööks ja lennuohutuse parandamiseks. Lennuandmete monitooringu programm ei ole karistava eesmärgiga ning sellel peab olema piisavalt andmeallikate kaitsevahendeid; ja
 - 5) õnnetuste ennetamise ja lennuohutuse programmi eest vastutava isiku määramine.
- b) Õnnetuste ennetamise ja lennuohutuse programmi põhjal korrigeerivate meetmete kohta ettepanekute tegemine on programmi eest vastutava isiku ülesanne.
- c) Kvaliteedijuht jälgib õnnetuste ennetamise ja lennuohutuse programmi põhjal tehtud ettepanekute alusel sisseviidud korrigeerivate meetmete tõhusust.

OPS 1.040**Meeskonnaliikmed**

- a) Käitaja tagab, et kõik lennumeeskonna ja salongipersonali liikmed on koolitatud ja pädevad oma tööülesandeid täitma.
- b) Kui lennuki reisijatesalongis täidavad peale salongipersonali liikmete oma tööülesandeid ka muud meeskonnaliikmed, tagab käitaja, et:
- 1) reisijad ei aja neid segi salongipersonali liikmetega;
 - 2) nad ei ole kohtadel, mis on nõuete kohaselt ette nähtud salongipersonali liikmetele;
 - 3) nad ei takista salongipersonali liikmetel tööülesannete täitmist.

OPS 1.050**Otsingu- ja päästeteave**

Käitaja tagab, et kavandatavat lendu puudutav oluline teave otsingu- ja päästeteenistuste kohta on kabiinis kergesti kättesaadav.

OPS 1.055**Teave pardal oleva avariivarustuse ja päästevahendite kohta**

Käitajal tagab, et kõikidel lennukitel on pardaloleva avariivarustuse ja päästevahendite nimekirjad, mida saaks kiirelt edastada päästekoordinatsioonikeskustele. Nimetatud teave peab sisaldama vastavalt vajadusele pääste- parvede ning pürotehniliste vahendite arvu, värvi ja tüüpe, üksikasju meditsiinilise esmaabi vahendite, veevarude ning ohuolukorra jaoks mõeldud portatiivsete raadioseadmete tüüpide ja sageduste kohta.

OPS 1.060**Hädamaandumine vette**

Käitaja ei käita 30-st suurema lubatud istekohtade arvuga lennukit veekogu kohal maismaast kaugemal, kui hädamaandumiseks sobivast kohast 120 minutilise reisilennu kiirusel läbitud teekond või 400 meremiili (sõltuvalt sellest kumb kaugus on väiksem) välja arvatud, kui lennuk vastab kehtivates lennukõlblikkuse eeskirjades ettenähtud vette sooritatava hädamaandumise nõuetele.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.065

Lahingrelvade ja lahingumoonu vedu

- a) Käitaja tohib vedada lahingrelvi ja lahingumoonu lennutranspordiga üksnes juhul, kui tal on selleks kõikide asjaomaste riikide luba.
- b) Käitaja tagab, et lahingrelvad ja lahingumoon:
 - 1) on lennukis paigutatud kohta, mis ei ole lennu ajal reisijatele juurdepääsetav; ja
 - 2) on tulirelvade korral laadimata, välja arvatud juhul, kui enne lennu alustamist on kõik asjassepuutuvad riigid andnud loa lahingrelvade ja lahingumoonu vedamiseks tingimustel, mis osaliselt või täielikult erinevad käesolevas lõikes ettenähtust.
- c) Käitaja tagab, et õhusõiduki kaptenile teatatakse enne lennu algust kõik üksikasjad lennuki pardal olevate lahingrelvade ja lahingumoonu ning nende asukoha kohta.

OPS 1.070

Sportrelvade ja laskemoona vedu

- a) Käitaja võtab kõik võimalikud meetmed tagamaks, et teda teavitatakse kõikidest sportrelvadest, mida kavatakse lennutranspordiga vedada.
- b) Käitaja, kes võtab sportrelvad transportimiseks vastu, tagab, et:
 - 1) need paigutatakse lennukis kohta, mis ei ole reisijatele lennu ajal juurdepääsetav, välja arvatud juhul, kui lennuameti otsusel ei ole selle nõude täitmine praktiliselt võimalik ning kui lennuamet on nõustunud teistsuguste protseduuride kohaldamisega; ja
 - 2) tulirelvad või muud laetavad relvad on laadimata.
- c) Sportrelvade laskemoona võib teatud piirangutega vedada reisijate registreeritud pagasis kooskõlas tehniliste juhenditega (vt OPS 1.1160 lõike b punkti 5) nagu on määratletud OPS 1.1150 lõike a punktis 15.

OPS 1.075

Inimeste vedu

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

- 1) eesmärgiga tegutseda lennuki või lennukis olevate inimeste, loomade või kaupade ohutuse huvides; või
- 2) kus veetakse lasti või pardavarustust ja kuhu lennu ajal on juurdepääs ette nähtud.

OPS 1.080

Ohtlike kaupade vedu lennutranspordiga

Käitaja võtab kõik vajalikud meetmed tagamaks, et ohtlike kaupu pakuvad ja võtavad lennutranspordiks vastu ainult vastava koolitusega isikud ning et kaubad on nõuetekohaselt klassifitseeritud, dokumentidega varustatud, sertifitseeritud, kirjeldatud, pakitud, markeeritud ja transportimiseks sobivas olekus, nagu on ette nähtud tehnilistes juhendites ja asjakohastes ühenduse õigusaktides.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.085

Meeskonna kohustused

- a) Meeskonnaliige vastutab oma tööülesannete nõuetekohase täitmise eest, mis:
- 1) on seotud lennuki ja selles viibijate ohutusega; ja
 - 2) on kindlaks määratud lennutegevuskäsiraamatu juhendites ja menetlustes.
- b) Meeskonnaliige peab:
- 1) teavitama õhusõiduki kaptenit kõikidest vigadest, rikestest, häiretest või puudustest, mis tema arvates võivad mõjutada lennuki lennukõlblikkust või ohutut käitamist, sealhulgas ka rikestest avariisüsteemides;
 - 2) teavitama õhusõiduki kaptenit kõikidest intsidentidest, mis ohustasid või oleksid võinud ohustada lennutegevuse ohutust;
 - 3) kasutama käitaja juhtumitest teatamise süsteeme vastavalt OPS 1.037 lõike a punktile 2. Kõikidel sellistel juhtudel edastatakse ettekande/ettekannete koopia asjaomasele õhusõiduki kaptenile.
- c) Eespool toodud lõikes b sätestatule vaatamata ei ole meeskonnaliikmel kohustust teatada juhtumist, millest on juba teatanud mõni teine meeskonnaliige.
- d) Meeskonnaliige ei tohi lennukil tööülesandeid täita:
- 1) kui ta on mingi ravimi mõju all, mis võib pärssida tema võimet tegutseda ohutult;
 - 2) pärast süvaveesukeldumist, välja arvatud juhul, kui süvaveesukeldumisest on möödas piisavalt pikk aeg;
 - 3) pärast doonorivere loovutamist, välja arvatud juhul, kui sellest on möödunud piisavalt pikk aeg;
 - 4) kui kehtivad tervisenõuded ei ole täidetud või ta kahtleb oma võimes täita tööülesandeid; või
 - 5) kui ta teab või kahtlustab, et on väsinud, või tunneb, et ta tervislik seisund on nii halb, et see võiks ohustada lendu.
- e) Meeskonnaliige täidab käitaja kehtestatud alkoholitarbimise nõudeid, mis on lennuametile vastuvõetavad ning vähemalt sama piiravad kui järgmised nõuded:
- 1) alkoholi ei tohi tarbida vähemalt 8 tundi enne ettenähtud lennu ettevalmistusaega või valveaega;
 - 2) vere alkoholisisaldus ei tohi lennuaja alguses ületada 0,2 promilli;
 - 3) alkoholi ei tohi tarbida lennuaja kestel ega valveajal.
- f) Õhusõiduki kapten:
- 1) vastutab kõikide pardalolevate lennumeeskonna liikmete, reisijate ja lasti ohutuse eest alates hetkest, mil ta jõuab pardale, kuni lennukilt lahkumiseni lennu lõpul;
 - 2) vastutab lennuki käitamise ja ohutuse eest alates hetkest, kui lennuk on valmis stardieelseks ruleerimiseks, kuni lennu lõpuni, kui lennuk jääb lõplikult seisma ning tema veomootorid on seiskunud;
 - 3) omab õigust anda kõiki käsklusi, mida ta peab vajalikuks lennuki ning lennukis veetavate inimeste ja vara ohutuse tagamiseks;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- 4) omab õigust saata lennuki pardalt maale kõik isikud või ükskõik milline osa lastist, kes/mis tema arvates võivad kujutada potentsiaalset ohtu lennuki või lennukis viibijate ohutusele;
 - 5) ei luba vedada lennukis isikut, kellel on ilmselt selline alkoholi- või narkojoove, mis tõenäoliselt ohustab lennukit või lennukis viibijaid;
 - 6) omab õigust keelduda vastuvõetamatute reisijate, deporteeritavate või vahi all olevate inimeste transportimisest juhul, kui nende vedu kujutab ohtu lennukile või lennukis viibijatele;
 - 7) tagab, et kõiki reisijaid teavitatakse avariiväljapääsude asukohtadest ning asjakohase ohutus- ja avariivarustuse asukohast ja kasutamisest;
 - 8) tagab, et kõiki käitamisprotseduure ja kontrollkaarte täidetakse vastavalt lennutegevuskäsiraamatu nõuetele;
 - 9) ei luba meeskonnaliikmetel stardi, tõusu, lähenemise ega maandumise ajal sooritada peale töökohustuste ühtegi tegevust, mille sooritamine ei ole vajalik lennuki ohutuks käitamiseks;
 - 10) ei luba, et:
 - i) pardaregistraator oleks lennu ajal töökorrast ära, välja lülitatud või kustutamisrežiimil, samuti ei luba ta salvestatud andmete kustutamist pärast lendu juhul, kui on toimunud õnnetus või ettekandmisele kuuluv intsident;
 - ii) kabiini helisalvestusseadmed oleksid lennu ajal töökorrast ära või välja lülitatud, välja arvatud juhul, kui ta leiab, et tavaliselt automaatselt kustutatavaid andmeid tuleks säilitada õnnetuse või intsidendi uurimise jaoks; samuti ei luba ta salvestatud andmeid käsitsi kustutada ei lennu ajal ega pärast lendu juhul, kui on toimunud õnnetus või ettekandmisele kuuluv intsident;
 - 11) otsustab, kas aktsepteerida või mitte neid lennuki defekte, mis on lubatud varustuse muudatuste loetelu (CDL) või miinimumvarustuse loetelu (MEL) kohaselt; ja
 - 12) tagab, et lennueelne ülevaatus on tehtud.
- g) Õhusõiduki kapten peab kohest otsustamist ja tegutsemist nõudvas ohuolukorras tegutsema nii, nagu ta antud olukorras vajalikuks peab. Sellisel juhul võib ta ohutuse huvides eeskirjadest, käitamisprotseduuridest ja -meetoditest kõrvale kalduda.

OPS 1.090

Õhusõiduki kapteni õigused

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

OPS 1.095

Õhusõiduki ruleerimise õigus

Käitaja võtab kõik vajalikud meetmed tagamaks, et tema vastutusel olevat lennukit ruleerib lennuvälja liiklusalal ainult lennumeeskonna liige, välja arvatud juhul, kui isikule, kes istub juhistega taga:

- 1) on ruleerimiseks andnud nõuetele vastava loa kas käitaja või selleks volitatud isik ning ta oskab:
 - i) lennukit ruleerida;
 - ii) kasutada raadiotelefoni; ja

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- 2) talle on antud juhiseid lennuvälja plaani, radade ja ruleerimisteede, tähiste, tähistuste, tulede, lennujuhtimisteenistuse signaalide, juhiste, fraseoloogia ja protseduuride kohta ning ta suudab täita lennuki lennuväljal ohutuks liiklemiseks nõutavaid norme.

OPS 1.100**Sissepääs lennuki kabiini**

- a) Käitaja tagab, et lennuki kabiini ei pääse ega seal ei viibi ükski isik, kes ei ole selleks lennuks määratud lennumeeskonna liige, välja arvatud, kui see isik on:
- 1) lennuki käitamises osalev meeskonnaliige;
 - 2) lennuameti esindaja, kes vastutab sertifitseerimise, lennutegevuslubade väljaandmise või järelevalve eest juhul, kui see on vajalik tema ametlike tööülesannete täitmiseks; või
 - 3) isik, kellel on lubatud kabiini siseneda ja seal viibida vastavalt lennutegevuskäsiraamatu juhenditele.
- b) Õhusõiduki kapten tagab, et:
- 1) ohutuse huvides ei segaks isikute pääs lennuki kabiini juhtimist ega põhjustaks häireid lennu ohutus teostamises; ja
 - 2) kõigile lennuki kabiinis viibijatele on tutvustatud asjakohaseid ohutusprotseduure.
- c) Lennuki kabiini lubamist puudutava lõpliku otsuse tegemine on õhusõiduki kapteni ülesanne.

OPS 1.105**Sanktsioneerimata vedu**

Käitaja võtab kõik vajalikud meetmed tagamaks, et lennuki pardal ei ole end varjavaid isikuid ega varjatud lasti.

OPS 1.110**Kaasaskantavad elektroonilised seadmed**

Käitaja ei luba ühelgi lennuki pardal viibival isikul kasutada kaasaskantavaid elektroonilisi seadmeid ning ta võtab kõik vajalikud meetmed tagamaks, et keegi ei kasutaks lennuki pardal kaasaskantavaid elektroonilisi seadmeid, mis võivad lennuki süsteemide ja seadmete tööd ebasoodsalt mõjutada.

OPS 1.115**Alkohol ja narkootikumid**

Käitaja ei luba lennukisse siseneda ega seal viibida isikutel, kes on tugeva alkoholi või narkootikumide mõju all nii, et see ohustab tõenäoliselt lennukit või selles viibijaid, ning võtab kõik vajalikud meetmed tagamaks, et sellised isikud ei saaks lennukisse siseneda ega seal viibida.

OPS 1.120**Ohuolukorra vältimine**

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

- 1) ei ohustaks lennukit ega selles olevaid isikuid;
- 2) ei põhjustaks ega võimaldaks lennukist tulenevat ohtu isikutele või varale.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.125

Pardadokumendid

- a) Käitaja tagab, et kõikide lendude ajal on pardal järgmised dokumendid või nende koopiad:
- 1) registreerimissertifikaat;
 - 2) lennukõlblikkussertifikaat;
 - 3) mürasertifikaadi originaal või koopia (kui nii on sätestatud), kaasa arvatud selle inglisekeelne tõlge, kui mürasertifikaadi väljaandmise eest vastutav lennuamet on selle käitajale andnud;
 - 4) lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) originaal või selle koopia;
 - 5) õhusõiduki raadioluba; ja
 - 6) kolmandate isikute vastutuskindlustussertifikaadi/sertifikaatide originaal(id) või koopia(d).
- b) Kõikidel lennumeeskonna liikmetel peavad kõikidel lendudel kaasas olema kehtivad lennumeeskonna load, millele on kantud konkreetse lennu eesmärgile vastav(ad) pädevus(ed).

OPS 1.130

Lennuki pardal olevad käsiraamatud

Käitaja tagab, et:

- 1) kõikide lendude ajal on lennuki pardal kehtiva lennutegevuskäsiraamatu need osad, kus käsitletakse meeskonna tööülesandeid;
- 2) lennu sooritamiseks vajalikud lennutegevuskäsiraamatu osad on lennuki pardal meeskonnaliikmetele kergesti kättesaadavad; ja
- 3) lennu ajal on lennuki pardal kehtiv lennuki lennutegevuskäsiraamat, välja arvatud juhul, kui lennuamet on aktsepteerinud, et OPS 1.1045 juurde kuuluva 1. liite B osas ettenähtud lennutegevuskäsiraamatus on asjakohane teave selle lennuki kohta.

OPS 1.135

Täiendav teave ja dokumendid lennuki pardal

- a) Käitaja tagab, et lisaks OPS 1.125 ja 1.130 ette nähtud dokumentidele ja käsiraamatutele on iga lennu ajal lennuki pardal järgmine lennutegevuse liigile ja käitamispäringkonnale vastav teave ja järgmised dokumendid:
- 1) operatsiooniline lennuplaan, mis sisaldab vähemalt OPS 1.1060 nõutud teavet;
 - 2) lennuki tehniline päevik, mis sisaldab vähemalt M osa lõikes M. A. 306 nõutud teavet;
 - 3) andmed lennuliiklusteenistusele esitatud lennuplaani kohta;
 - 4) asjakohased lennuinfo (NOTAM/AIS) dokumendid;
 - 5) asjakohane meteoroloogiline teave;
 - 6) alajaos J ettenähtud dokumendid massi ja balansseeringu kohta;
 - 7) teave erikategooriasse kuuluvate reisijate, näiteks julgestuspersonali (juhul, kui neid ei loeta meeskonnaliikmeteks), puuetega inimeste, vastuvõetamatute reisijate, deporteeritavate ja vahi all olevate isikute kohta;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- 8) teave erilasti kohta, sealhulgas ohtlike kaupade kohta, koos õhusõiduki kaptenile esitatud kirjaliku teabega, nagu on ette nähtud OPS 1.1215 lõikes d;
 - 9) kehtivad kaardid ja lennuskeemid koos nende juurde kuuluvate dokumentidega vastavalt OPS 1.290 lõike b punkti 7 nõuetele;
 - 10) muud dokumendid, mida võivad nõuda lennuga seotud asjaomased riigid, näiteks lastimanifest, lennule registreerunud reisijate nimekiri jne; ja
 - 11) vormid lennuameti ja käitaja aruandlusnõuete täitmiseks.
- b) Lennumet võib lubada lõikes a nimetatud teabe või osa selle teabe esitamist mingil teisel kujul kui paberkandjale trükituna. Sel juhul tuleb tagada nõutaval tasemel teabe kättesaadavus, kasutatavus ja usaldusväärsus.

OPS 1.140

Teave, mida säilitatakse maa peal

- a) Käitaja tagab, et vähemalt kõikide lendude või kõikide lennuseeriade ajal:
- i) säilitatakse maa peal lendu puudutav ja lennu liigile vastav teave; ja
 - ii) teavet säilitatakse seni, kuni see dubleeritakse kohta, kus seda vastavalt OPS 1.1065 nõuetele säilitatakse; või kui see pole teostatav, siis
 - iii) hoitakse sedasama teavet tulekindlas konteineris lennuki pardal.
- b) Lõikes a nimetatud teabe hulka kuulub:
- 1) vajaduse korral operatsioonilise lennuplaani koopia;
 - 2) lennuki tehnilise päeviku asjakohas(t)e osa(de) koopiad;
 - 3) marsruudikohased NOTAM-dokumendid, juhul kui käitaja on need välja andnud;
 - 4) kui nõutakse, siis dokumendid massi ja balansseeringu kohta (vt OPS 1.625); ja
 - 5) teave erilasti kohta.

OPS 1.145

Inspekteerimisõigus

Käitaja tagab, et kõiki lennuameti poolt volitatud isikuid lubatakse alati kõikide lennukite pardale ja lennata kõikidel lennukitel, mida käitatakse vastavalt selle lennuameti välja antud lennuettevõtja sertifikaadile (AOC) ja et neil isikutel lubatakse kabiini siseneda ja seal viibida tingimusel, et õhusõiduki kapten võib keelata sissepääsu kabiini juhul, kui tema arvates võib seal viibimine lennukit ohustada.

OPS 1.150

Dokumentide ja andmete esitamine

- a) Käitaja:
- 1) võimaldab kõikidele lennuameti poolt volitatud isikutele juurdepääsu kõikidele lennutegevuse või hooldusega seotud dokumentidele ja andmetele; ja
 - 2) esitab mõistliku aja jooksul kõik dokumendid ja andmed, mida lennumet nõuab.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- b) Õhusõiduki kapten esitab mõistliku aja jooksul lennuameti poolt volitatud isikule nõutavad dokumendid kohustuslike pardadokumentide hulgast.

OPS 1.155

Dokumentide säilitamine

Käitaja tagab, et:

- 1) kõikide säilitamisele kuuluvate dokumentide originaale või koopiaid säilitatakse nõutud säilitamistähtjani isegi siis, kui käitaja lõpetab lennuki käitamise; ja
- 2) kui meeskonnaliige, kelle lennu-, tööaja ja puhkeaja andmed käitaja on registreerinud, hakkab tööle mõne teise käitaja meeskonnaliikmena, antakse need andmed üle uuele käitajale.

OPS 1.160

Pardaregistraatori salvestuste säilitamine, esitamine ja kasutamine

a) Salvestuste säilitamine

- 1) Pärast õnnetust säilitab pardaregistraatoriga lennuki käitaja 60 päeva jooksul võimalikult täielikult seda õnnetust puudutavate andmete originaalsalvestusi sellisel kujul, nagu need on salvestatud pardaregistraatoriga, kui uurimisorganid ei ole teisiti ette näinud.
- 2) Kui lennuamet ei ole eelnevalt lubanud teisiti toimida, säilitab pardaregistraatoriga lennuki käitaja pärast ettekandmisele kuuluvat intsidenti seda intsidenti puudutavate andmete originaalsalvestusi võimalikult täielikult 60 päeva jooksul nii, nagu need on pardaregistraatoriga salvestatud, kui uurimisorgan ei ole teisiti ette näinud.
- 3) Kui lennuamet nõuab, säilitab pardaregistraatoriga lennuki käitaja andmete originaalsalvestusi täiendavalt 60 päeva jooksul, kui uurimisorgan ei ole teisiti ette näinud.
- 4) Kui nõutakse pardaregistraatori olemasolu lennuki pardal, säilitab lennuki käitaja:
 - i) kõik käitamisaaja jooksul salvestatud andmed nii nagu on nõutud OPS 1.715, 1.720 ja 1.725, välja arvatud pardaregistraatorite katsetamise või hooldamise korral — sellisel juhul võib kustutada kõige vanemat testimise ajal salvestatud materjali kuni ühe tunni ulatuses; ja
 - ii) dokumenti, milles on salvestatud teave andmete taastamiseks ja säilitatud andmete konverteerimiseks töödeldavateks ühikuteks.

b) Salvestuste esitamine

Pardaregistraatoriga lennuki käitaja esitab mõistliku ajavahemiku jooksul pärast lennuametilt vastava taotluse saamist iga pardaregistraatori salvestuse, mis on kättesaadav või mida on säilitatud.

c) Salvestuste kasutamine

- 1) Lennuki kabiini helisalvestisi ei tohi kasutada teistel eesmärkidel kui õnnetuse või ettekandmisele kuuluva intsidendi uurimine ainult kõigi asjaomaste meeskonnaliikmete nõusolekul.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- 2) Lennuki kabiini helisalvestisi ei tohi kasutada teistel eesmärkidel kui õnnetuse või ettekandmisele kuuluva intsidendi uurimiseks, välja arvatud juhul, kui:
 - i) neid salvestusi kasutab käitaja ainult lennukõlblikkuse või hoolduse eesmärkidel; või
 - ii) need salvestused ei ole identifitseeritavad; või
 - iii) need salvestused avalikustatakse kindla korra kohaselt.

OPS 1.165**Rentimine****a) Mõisted**

Käesolevas lõikes kasutatud mõistetel on järgmine tähendus:

- 1) *Kuivrent (dry lease)* — lennukit käitatakse rendilevõtjale väljastatud lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) alusel.
- 2) *Märgrent (wet lease)* — lennukit käitatakse rendileandjale väljastatud lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) alusel.

b) Lennukite rentimine ühenduse käitajate vahel

- 1) Märgrendile andmine. Ühenduse käitaja, kes annab lennuki ja kogu selle meeskonna rendile teisele ühenduse käitajale vastavalt nõukogu 23. juuli 1992. aasta määrusele (EMÜ) nr 2407/92 lennuettevõtjatele lennutegevuslubade väljaandmise kohta ⁽¹⁾ ning säilitab kõik alajaos C ettenähtud ülesanded ja kohustused, jääb lennuki käitajaks.
- 2) Kõik rentimised, välja arvatud märgrendile andmine
 - i) Kui üks ühenduse käitaja kasutab teise ühenduse käitaja lennukit või annab selle kasutamiseks teisele ühenduse käitajale, peab ta selleks saama eelnevalt loa oma vastavalt lennuametilt, välja arvatud lõike b punktis 1 sätestatud juhtumitel. Kõik nimetatud loaga seotud tingimused peavad sisalduma rendilepingus.
 - ii) Lennuameti poolt heaks kiidetud rendilepingute tingimusi, välja arvatud rendilepingud, mis hõlmavad lennukit ja kogu meeskonda, ning mille puhul ülesannete ja kohustuste üleandmine ei ole ette nähtud, käsitletakse lennuki suhtes kui lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) muudatusi, mille alusel hakatakse lende sooritama.

c) Lennukite rentimine ühenduse käitaja ja mis tahes isiku vahel, kes ei ole ühenduse käitaja**1) Kuivrendile võtmine (dry lease-in)**

- i) Ühenduse käitaja tohib rentida lennukit ilma meeskonnata isikult, kes ei ole ühenduse käitaja, ainult lennuameti loal. Kõik nimetatud loaga seotud tingimused peavad sisalduma rendilepingus.
- ii) Ühenduse käitaja tagab, et ilma meeskonnata (kuiv-) rendile võetud lennukite korral teatatakse lennuametile kõikidest erinevustest alajagudes K ja L ja/või OPS 1.1005 lõikes b sätestatud nõuetest, ning et need on lennuametile vastuvõetavad.

2) Märgrendile võtmine

- i) Ühenduse käitaja ei tohi võtta lennukit koos meeskonnaga (märg-) rendile ettevõtjalt, mis ei ole ühenduse käitaja, ilma lennuameti heakskiiduta.

⁽¹⁾ EÜT L 240, 24.8.1992, lk 1.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

ii) Ühenduse käitaja tagab, et koos meeskonnaga (märg-) rendile võetud lennukite osas:

- A) on rendileandja poolsed hoolduse ja käitamise alased ohutusstandardid samaväärsed käesolevas määruses sätestatuga;
- B) rendileandjaks on käitaja, kelle lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) on välja andnud Chicago (rahvusvahelisele tsiviillennunduse) konventsioonile allakirjutanud riik;
- C) Lennuki standardne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud vastavalt ICAO 8. lisale. Standardset lennukõlblikkussertifikaati, mille on välja andnud liikmesriik, mis ei ole lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) väljaandmise eest vastutav riik, tunnustatakse ilma täiendavate tõenditeta, kui sertifikaat on välja antud vastavalt 21. osa nõuetele; ja
- D) Täidetakse kõiki rendilevõtja lennuameti nõudeid.

3) Kuivrendile andmine

Ühenduse käitaja võib ärilise lennutranspordi eesmärgil anda lennuki kuivrendile Chicago konventsioonile alla kirjutanud riikide käitajatele juhul, kui on täidetud järgmised tingimused:

- A) lennuamet on vabastanud käitaja asjaomaste OPS 1. osa sätete täitmisest ja on kustutanud lennuki tema lennuettevõtja sertifikaadist pärast seda, kui välismaine ametiasutus on kirjalikult võtnud enda peale vastutuse lennuki(te) hoolduse ja käitamise järelevalve eest; ja
- B) lennukit hooldatakse vastavalt heakskiidetud hooldusprogrammile.

4) Märgrendile andmine

Ühenduse käitaja, kes annab lennuki koos kogu meeskonnaga rendile mõnele teisele üksusele vastavalt nõukogu määrusele (EMÜ) nr 2407/92 ja säilitab kõik alajaos C sätestatud ülesanded ja kohustused, jääb edasi lennuki käitajaks.

OPS 1.005 lõike a 1. liide

Lennud B suutlikkusklassi lennukitel.

a) Mõisted

- 1) *Lennud punktist A punkti A* — stardid ja maandumised sooritatakse ühes ja samas kohas.
- 2) *Lennud punktist A punkti B* — stardid ja maandumised sooritatakse erinevates kohtades.
- 3) *Öö* — tunnid, mis jäävad õhtuhämaruse lõpu ja hommikukoidu alguse vahele või vastava lennuameti poolt mingil muul moel määratletud päikeseloojangu ja päikesetõusu vahel.

b) Lende, mille suhtes kohaldatakse käesoleva liite nõudeid, võib sooritada vastavalt allpool toodud leebematele nõuetele.

- 1) OPS 1.035 Kvaliteedisüsteem: kui kasutatakse välisaudiitoreid, võib väga väikeste käitajate puhul kvaliteedijuhina töötada tegevusvaldkonna juht. Seda ka siis, kui vastutav juht töötab ühe või mitme tegevusvaldkonna juhina.
- 2) Reserveeritud
- 3) OPS 1.075 Inimeste vedu: Ei nõuta ühemootoristel lennukitel visuaallennureeglite järgi (VFR) toimuvatel lendudel.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- 4) OPS 1.100 Sissepääs lennuki kabiini
 - i) Käitaja peab kehtestama eeskirjad reisijatele, kes istuvad piloodiistmel
 - ii) Õhusõiduki kapten peab tagama, et:
 - A) reisijate vedamine piloodiistmel ei põhjusta tähelepanu hajutamist ega häiri lennu sooritamist; ja
 - B) piloodi istmel istuvale reisijale tutvustatakse asjakohaseid piiranguid ja ohutusprotseduure.
- 5) OPS 1.105 Sanktsioneerimata vedu: Ei nõuta ühemootorilistel lennukitel visuaallennureeglite järgi (VFR) toimuvatel lendudel.
- 6) OPS 1.135 Täiendav teave ja dokumendid lennuki pardal:
 - i) Ühemootorilistel lennukitel punktist A punkti A visuaallennureeglite (VFR) järgi päevasel ajal toimuvatel lendudel ei pea olema pardal järgmised dokumendid:
 - A) operatsiooniline lennuplaan;
 - B) lennuki tehniline päevik;
 - C) NOTAM/AIS dokumendid;
 - D) meteoroloogiline teave;
 - E) teave erikategooria reisijate ... jne kohta pardal; ja
 - F) teave erilasti kohta pardal, sealhulgas ohtlike kaupade ... jne kohta.
 - ii) Ühemootoriliste lennukitel punktist A punkti B visuaallennureeglite (VFR) järgi päevasel ajal toimuvatel lendudel ei pea pardal olema OPS 1.135 lõike a punktis 7 ettenähtud teavet erikategooria reisijate kohta.
 - iii) Visuaallennureeglite järgi (VFR) lendudel punktist A punkti B päevasel ajal võib operatsiooniline lennuplaan olla lihtsustatud kujul ning see peab vastama konkreetsest lennu liigist tulenevatele vajadustele.
- 7) OPS 1.215 Lennuliiklusteenistuste kasutamine: Ühemootoriliste lennukite lendudel visuaallennureeglite (VFR) järgi päevasel ajal hoitakse ATSi vabatahtlikult sidet niipalju, kui see on vajalik olenevalt lennu iseloomust. Tagada tuleb otsingu- ja päästeteenistuste teavitamine vastavalt OPS 1.300 nõuetele.
- 8) OPS 1.225 Lennuvälja käitamismiinimumid: Visuaallennureeglite (VFR) järgi lendudel on see nõue tavaliselt hõlmatud standardsete VFR käitamismiinimumidega. Vajadusel määrab käitaja kindlaks täiendavad nõuded, võttes arvesse selliseid tegureid nagu raadiolevi, maastik, stardi- ja maandumispaikade eripära, lennutingimused ja lennuliiklusteenistuste võimalused.
- 9) OPS 1.235 Müra vähendamise protseduurid: Ei kohaldata ühemootoriliste lennukite lendudel visuaallennureeglite (VFR) järgi.
- 10) OPS 1.240 Lennutegevuse marsruudid ja käitamiskiirkonnad:

Lõike a punkti 1 ei kohaldata ühemootoriliste lennukite päevasel ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi toimuvate lendude suhtes.
- 11) OPS 1.250 Minimaalsete lennukõrguste kehtestamine:

Päevasel ajal visuaallennureeglite järgi (VFR) toimuvate lendude suhtes kohaldatakse seda nõuet järgmiselt. Käitaja tagab, et lende teostatakse ainult nendel marsruutidel või sellistes piirkondades, kus saab säilitada ohutut takistustevaba kõrgust, kusjuures arvesse tuleb võtta selliseid tegureid nagu temperatuur, maastik, ebasoodsad meteoroloogilised tingimused (nt tugev turbulentsus ja laskuvad õhuvoolud, temperatuuride ja rõhkude erinevused standardsetest väärtustest).

Kolmapäev, 5. juuli 2006

12) OPS 1.255 Kütusepoliitika:

- i) Lennud punktist A punkti A — käitaja määrab minimaalsed kütusekogused, millega lend peab lõppema. See minimaalne lõplik kütusejääk ei tohi olla väiksem kui 45 minutiliseks lennuks vajalik kütusekogus.
- ii) Lennud punktist A punkti B — käitaja tagab, et lennueelsel kütusearvestusel arvestatakse lennuks vajamineva kütuse hulka:
 - A) ruleerimiseks vajaminev kütus — kütus, mida on vaja enne starti, kui selle kogus on märkimisväärne; ja
 - B) reisilennuks vajaminev kütus (kütus, mis on vajalik sihtkohta jõudmiseks); ja
 - C) kütusevaru, mis koosneb:
 - 1) ettenägematuteks juhtudeks mõeldud kütusest — kütus, mis on vähemalt 5 % planeeritud reisilennuks vajaminevast kütusekogusest või — lennuplaani muutmise korral – 5 % ülejäänud lennuks vajaminevast reisilennu kütusekulust; ja
 - 2) kütusejäägi reservist — kütus, mis on vajalik täiendavaks 45 minutit (kolbmootoriga lennukil) või 30 minutit (turbiinmootoriga lennukil) kestvaks lennuks); ja
 - D) varulennuväljale lendamiseks vajalik kütus — kütus sihtlennuvälja varulennuväljale lendamiseks sihtlennuvälja kaudu, kui nõutakse sihtlennuvälja varulennuvälja olemasolu; ja
 - E) erakorraline kütusevaru — kütus, mille olemasolu õhusõiduki kapten võib nõuda lisaks alalõigetes A) kuni D) nimetatule.

13) OPS 1.265 Vastuvõetamatute reisijate, deporteeritavate või vahi all olevate isikute vedu: Käitajalt ei nõuta vastuvõetamatute reisijate, deporteeritavate või vahi all olevate reisijate vedamise korra kehtestamist ühemootoriliste lennukite visuaallennureeglite (VFR) järgi toimuvate lendude korral ja juhul, kui ta ei kavatse hakata vedama selliseid isikuid.

14) OPS 1.280 Reisijate istekohad: Ei kohaldata ühemootoriliste lennukite lendudel visuaallennureeglite (VFR) järgi.

15) OPS 1.285 Reisijate teavitamine: Demonstratsioon ja reisijate teavitamine viiakse läbi vastavalt konkreetse lennu liigile. Ühe piloodiga lendudel ei tohi piloodil olla ülesandeid, mis segavad teda lennu teostamisega seotud ülesannete täitmisel.

16) OPS 1.290 Lennu ettevalmistus:

- i) Lendudel punktist A punkti A ei nõuta operatsioonilise lennuplaani esitamist.
- ii) Punktist A punkti B päeval ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi teostatavatel lendudel tagab käitaja, et iga lennu kohta täidetakse lennu liigile vastav operatsioonilise lennuplaani lihtsustatud variant.

17) OPS 1.295 Lennuväljade valimine: Ei kohaldata visuaallennureeglite (VFR) järgi teostatavatele lendudele.

Lennuväljade ning stardi- ja maandumiskohtade kasutamise kohta tuleb välja anda vajalikud juhendid viitega OPS 1.220 nõudele.

18) OPS 1.310 Meeskonnaliikmete töökohad:

Lendudel visuaallennureeglite (VFR) järgi nõutakse asjakohaseid juhendeid ainult kahe piloodiga lendude korral.

19) OPS 1.375 Kütuse kasutamise kontrollimine lennu ajal:

OPS 1.375 1. liidet ei pea kohaldama ühemootoriliste lennukite visuaallennureeglite (VFR) järgi teostatavate päevaste lendude suhtes.

20) OPS 1.405 Lähenemise alustamine ja jätkamine:

Ei kohaldata visuaallennureeglite (VFR) järgi teostatavatele lendudele.

Kolmapäev, 5. juuli 2006**21) OPS 1.410 Käitamisprotseduurid — läve ületamise kõrgus:**

Ei kohaldata visuaallennureeglite (VFR) järgi teostatavatele lendudele.

22) OPS 1.430 kuni 1.460, sealhulgas liited:

Ei kohaldata visuaallennureeglite (VFR) järgi teostatavatele lendudele.

23) OPS 1.530 Start:

i) Lõiget a kohaldatakse koos järgmise täiendusega: lennuamet võib igal üksikjuhul eraldi aktsepteerida muid käitaja poolt esitatavaid lennutehnilisi andmeid, mille asjakohasust käitaja demonstreerib või mis põhinevad dokumenteeritud kogemusel. Lõiked b ja c kehtivad koos järgmise täiendusega: Kui käesoleva lõike nõudeid ei saa täita füüsiliste piirangute tõttu, mis on seotud raja pikendamisega, kuid lendude vastu on selge avalik huvi ning nendeks on vajadus, võib lennuamet igal üksikjuhul eraldi aktsepteerida teisi käitaja esitatud lennutehnilisi andmeid, kui need ei lähe vastuollu lennuki lennukikäsiraamatu eriprotseduuridega, kusjuures nende andmete asjakohasust tuleb käitajal demonstreerida ja/või nende aluseks peavad olema dokumenteeritud kogemused.

ii) Käitajal, kes soovib viia lende läbi vastavalt alalõikele i, peab olema lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) välja andnud lennuameti eelnev luba. Sellises loas märgitakse:

A) lennuki tüüp;

B) lennu liik;

C) asjakohased lennuväljad ja rajad;

D) piirangud startimisele visuaallennuilma tingimustes (VMC);

E) meeskonna ettevalmistus; ja

F) et see kehtib ainult lennukite suhtes, mille esimene tüübisertifikaat anti esmakordselt välja enne 1. jaanuari 2005.

iii) Riik, kus lennujaam asub, peab lendudega nõustuma.

24) OPS 1.535 Mitmemootoriliste lennukite takistustevaba kõrgus startimisel

i) Lõike a punkte 3, 4 ja 5, lõike b punkti 2, lõike c punkte 1 ja 2 ning liidet ei kohaldata visuaallennureeglite (VFR) järgi teostatavatele päevastele lendudele.

ii) Lendude suhtes, mida teostatakse päeval instrumentaal- (IFR) või visuaallennureeglite (VFR) järgi, kohaldatakse lõikeid b ja c allpool märgitud erinevustega.

A) Visuaalset kursihoidmist loetakse võimalikuks, kui nähtavus on 1 500 m või suurem.

B) Maksimaalse nõutava takistustevaba sektori laius on 300 m, kui nähtavus lennul on 1 500 m või rohkem.

25) OPS 1.454 Maandumine siht- ja varulennuväljadel:

i) Lõiget kohaldatakse koos järgmiste täiendusega. Kui käesoleva lõike nõudeid ei saa täita füüsiliste piirangute tõttu, mis on seotud raja pikendamisega, kuid lendude vastu on selge avalik huvi ning nendeks on vajadus, võib lennuamet igal üksikjuhul eraldi aktsepteerida teisi käitaja esitatud lennutehnilisi andmeid, kui need ei lähe vastuollu lennukikäsiraamatu eriprotseduuridega, kusjuures nende andmete asjakohasust tuleb käitajal demonstreerida ja/või nende aluseks peavad olema dokumenteeritud kogemused.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- ii) Käitajal, kes soovib viia lende läbi vastavalt alalõikele i, peab selleks olema eelnev luba lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) välja andnud lennuametilt. Sellises loas märgitakse:
- A) lennuki tüüp;
 - B) lennu liik;
 - C) asjakohased lennuväljad ja rajad;
 - D) piirangud lõpplähenemisele ja maandumisele visuaallennuilma tingimustes (VMC);
 - E) meeskonna ettevalmistus; ja
 - F) et see kehtib ainult lennukite suhtes, mille tüübisertifikaat anti esmakordselt välja enne 1. jaanuari 2005.
- iii) Riik, kus lennujaam asub, peab lendudega nõustuma.
- 26) OPS 1.550 Maandumine kuival rajal:
- i) Lõiget kohaldatakse koos järgmiste täiendusega. Kui käesoleva lõike nõudeid ei saa täita füüsiliste piirangute tõttu, mis on seotud raja pikendamisega, kuid lendude vastu on selge avalik huvi ning nendeks on vajadus, võib lennuamet igal üksikjuhul eraldi aktsepteerida teisi käitaja esitatud lennutehnilisi andmeid, kui need ei lähe vastuollu lennuki lennukikäsiraamatu eriprotseduuridega, kusjuures nende andmete asjakohasust tuleb käitajal demonstreerida ja/või nende aluseks peavad olema dokumenteeritud kogemused.
- ii) Käitajal, kes soovib viia lende läbi vastavalt alalõikele i nõuetele, peab selleks olema eelnev luba lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) väljaandnud lennuametilt. Sellises loas märgitakse:
- A) lennuki tüüp;
 - B) lennu liik;
 - C) asjakohased lennuväljad ja rajad;
 - D) piirangud lõpplähenemisele ja maandumisele visuaallennuilma tingimustes (VMC);
 - E) meeskonna ettevalmistus; ja
 - F) et see kehtib ainult lennukite suhtes, mille esimene tüübisertifikaat anti välja enne 1. jaanuari 2005.
- iii) Riik, kus lennujaam asub, peab lendudega nõustuma.
- 27) Reserveeritud
- 28) OPS 1.650 Lennud visuaallennureeglite (VFR) järgi päeval:
- Lõiget 1.650 kohaldatakse järgmise täiendusega: ühemootorilistele lennukitele, mille esmane individuaalne lennukõlblikussertifikaat on välja antud enne 22. maid 1995, võib lennuamet teha erandeid lõigete f, g, h ja i nõuete täitmise osas, kui nende nõuete täitmine nõuaks lennuki moderniseerimist.
- 29) M osa lõige M.A.704, Jätkuva lennukõlblikkuse korraldamise käsiraamat:
- Jätkuva lennukõlblikkuse korraldamise käsiraamatut võib kohandada vastavalt teostatavatele lendudele.
- 30) M osa lõige M.A.306, Lennuki tehniline päevik:
- Lennuamet võib heaks kiita väiksemamahuliste tehniliste päevikute süsteemi vastavalt teostatavate lendude liigile.
- 31) OPS 1.940 Lennumeeskonna koosseis:
- Lõike a punkte 2 ja 4 ning lõiget b ei kohaldata lendude suhtes, mida teostatakse päevasel ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi; kui OPS 1 järgi nõutakse kahe piloodi olemasolu, kohaldatakse lõike a punkti 4 täies ulatuses.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

32) OPS 1.945 Ümberõpe ja kontroll:

- i) Lõike a punkt 7 — Järelevalve all sooritatavaid liinilende võib teostada konkreetseks klassi kuuluval mis tahes lennukil. Järelevalve all nõutud liinilendude maht sõltub lendude keerukusest.
- ii) lõike a punkti 8 täitmist ei nõuta.

33) OPS 1.955 Õhusõiduki kapteni määramine:

Lõiget b kohaldatakse järgmiselt: lennuamet võib lubada teostatavate lendude liigile kohase lühendatud meeskonna juhtimiskursuse läbimist.

34) OPS 1.960 Ametpiloodi loaga (CPL) õhusõiduki kapten:

Lõike a punkti 1 alalõiget i ei kohaldata päevasel ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi teostatavate lendude suhtes.

35) OPS 1.965 Regulaarne korduvkoolitus ja kontroll.

- i) Lõike a punkti 1 kohaldatakse visuaallennureeglite (VFR) järgi päevasel ajal teostatavate lendude suhtes allpool toodud korras. Kogu koolitus ja kontrollimine peab vastama teostatavate lendude liigile ja lennuki klassile, mille lennumeeskonna liige töötab ning arvesse tuleb võtta kasutuselolevaid eriseadmeid.
- ii) Lõike a punkti 3 alalõiget ii kohaldatakse järgmiselt: koolituse lennukil võib läbi viia klassipädevuse lennuõpetaja (CRE), lennuõpetaja (FE), või tüübipädevuse lennuõpetaja (TRE).
- iii) Lõike a punkti 4 alalõiget i kohaldatakse järgmiselt: käitajapoolse lennuoskuste tasemekontrolli võib läbi viia tüübipädevuse kontrollpiloot (TRE), klassipädevuse kontrollpiloot (CRE) või käitaja poolt määratud ja lennuametile vastuvõetav nõuetekohase ettevalmistusega õhusõiduki kapten, kes on läbinud meeskonna koostöövõime (CRM) ja meeskonna koostöövõime hindamise koolituse.
- iv) Lõike b punkti 2 kohaldatakse visuaallennureeglite (VFR) järgi päevasel ajal teostatavate lendude suhtes järgmiselt: — kui lende teostatakse ajavahemikus, mis ei ületa 8 järjestikust kuud, piisab ühest käitajapoolsest lennuoskuste tasemekontrollist. Selle kontrolli peab läbi viima enne ärilise lennutranspordi lendude alustamist.

36) OPS 1.968 Piloodi kvalifikatsioon tegutsemiseks ükskõik kummalt piloodikohalt:

liidet ei kohaldata ühemootoriliste lennukite lendude suhtes, mida teostatakse päevasel ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi.

37) OPS 1.975 Marsruutide ja lennuväljade kvalifikatsioon:

- i) Lõikeid b, c ja d ei kohaldata lendude suhtes, mida teostatakse päevasel ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi; juhul, kui nõutakse selle riigi eriluba, kus lennuväli asub, peab käitaja tagama, et järgitakse sellega seonduvaid nõudeid.
- ii) Alternatiivina lõigete b-d nõuetele võib instrumentaallennureeglite (IFR) järgi teostatavate lendude või visuaallennureeglite (VFR) järgi teostatavate õiste lendude puhul pikendada marsruudi või lennuvälja kvalifikatsiooni järgmiselt:
 - A) välja arvatud lennud eriti keerulistele lennuväljadele, vähemalt 10 arvestusliku marsruutlennu sooritamine eelneva 12 kuu jooksul ning mis tahes nõutud iseseisev teadmiste ja oskuste täiendamine;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

B) lende eriti keerulistele lennuväljadele võib teostada ainult siis, kui:

- 1) kapten on eelneva 36 kuu jooksul saanud selle lennuvälja kvalifikatsiooni, lennates sellele lennuväljale kas lennumeeskonna tegutseva liikmena või vaatljana;
- 2) lähenemine teostatakse visuaallennuilm (VMC) tingimustes kehtivalt minimaalselt sektori-kõrguselt; ja
- 3) enne lendu on piisavalt tutvunud asjakohase teabega.

38) OPS 1.980 Lendamine rohkem kui ühel lennukitüübil või -variandil:

- i) Ei kohaldata, kui lende teostatakse ainult ühe piloodiga lennukiklassi kuuluvatel kolbmootoriga lennukitel päevasel ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi.
- ii) Instrumentaallennureeglite (IFR) ja visuaallennureeglite (VFR) järgi öösi sooritatavate lendude korral vähendatakse OPS 1.980 1 liite lõike d punkti 2 alalõikes i sätestatud 500 lennutunni nõuet — lennumeeskonna liikmena vastaval kohal tööleasumiseks ja lennundusloa kahe kandega kaasnevate õiguste kasutamiseks tuleb lennata 100 tundi või arvestuslikku marsruutlendu juhul, kui üks lennundusloale tehtud kannetest tõendab klassipädevust. Enne, kui piloot lubatakse õhusõiduki kapteni ülesandeid täitma, tuleb tal sooritada kontroll-lend.

39) OPS 1.981 Lendamine kopteritel ja lennukitel:

Lõike a punkti 1 ei kohaldata, kui lende teostatakse ainult ühe piloodiga lennukite klassi kuuluvatel kolbmootoriga lennukitel.

40) Reserveeritud

41) OPS 1.1060 Operatsiooniline lennuplaan:

Ei nõuta visuaallennureeglite (VFR) järgi päevasel ajal sooritatavatel lendudel punktist A punkti A. Nõue kehtib päevastel lendudel punktist A punkti B visuaallennureeglite (VFR) järgi, kuid vastavalt lendude iseloomule võib lennuplaan olla koostatud lihtsustatud kujul. (vt OPS 1.135).

42) OPS 1.1070 Jätkuva lennukõlblikkuse korraldamise käsiraamat:

Jätkuva lennukõlblikkuse korraldamise käsiraamatut võib kohandada vastavalt teostatavatele lendudele.

43) OPS 1.1071 Lennuki tehniline päevik:

Kohaldatakse vastavalt M osa lõikele M. A. 306.

44) Reserveeritud

45) Reserveeritud

46) OPS 1.1240 Koolitusprogrammid:

Koolitusprogrammid tuleb kohandada teostatavate lendude iseloomuga. Visuaallennureeglite (VFR) järgi teostatavate lendude puhul võidakse aktsepteerida iseseisval õppimisel põhinevat koolitusprogrammi.

47) OPS 1.1250 Lennuki läbiotsimise protseduuride kontroll-leht:

Ei kohaldata visuaallennureeglite (VFR) järgi päevasel ajal sooritatavate lendude suhtes.

OPS 1.125 1. liide

Pardadokumendid

Vt OPS 1.125

OPS 1.125 loetletud dokumentide kaotamise või varguse korral lubatakse lendu jätkata kuni baasini või kohani, kus saab dokumendid asendada.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

C ALAJAGU

KÄITAJA SERTIFITSEERIMINE JA JÄRELEVALVE

OPS 1.175

Käitaja sertifitseerimise üldnõuded

Märkus 1 Käesoleva jaotise 1. liites on toodud lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) sisu ja tingimused.

Märkus 2 Käesoleva jaotise 2. liites on toodud nõuded käitaja juhtimisele ja organisatsioonile.

- a) Käitaja käitab lennukit ärilises lennutranspordis ainult lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) alusel ning kooskõlas selle tingimustega.
- b) Lennuettevõtja sertifikaadi või lennuettevõtja sertifikaadi muudatuse taotleja peab lubama lennuametil kontrollida kõiki kavandatava lennutegevuse ohutusega seotud aspekte.
- c) Lennuettevõtja sertifikaadi taotleja:
 - 1) ei tohi omada mõne teise lennuameti välja antud lennuettevõtja sertifikaati (AOC), välja arvatud juhul, kui seda lubavad asjaomased lennuametid;
 - 2) peamine äritegevuse koht ja registreeritud asukoht (selle olemasolul) peavad asuma riigis, kes vastutab lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) väljaandmise eest;
 - 3) peab veenma lennuametit, et ta on võimeline lennutegevust ohutult korraldama.
- d) Kui käitaja lennukid on registreeritud erinevates liikmesriikides, tuleb teha asjakohased korraldused nõuetekohase ohutusalase järelevalve tagamiseks.
- e) OPS 1 nõuetele jätkuva vastavuse kindlakstegemise eesmärgil võimaldab käitaja lennuametile juurdepääsu oma organisatsiooni ja lennukite juurde ning tagab, et hoolduse osas oleks juurdepääs kõikidele asjassepuutuvatele osa-145 hooldusorganisatsioonidele.
- f) Kui lennuamet ei ole enam veendunud, et käitaja suudab jätkuvalt tagada ohutut lennutegevust, muudetakse lennuettevõtja sertifikaati, peatakse selle kehtivus või tunnistatakse see kehtetuks.
- g) Käitaja peab lennuametile tõestama, et:
 - 1) tema organisatsiooni struktuur ja juhtimine vastavad lennutegevuse mahule ja ulatusele ning on sellega nõuetekohaselt kohandatud; ja
 - 2) ta on kehtestatud käitamise järelevalve protseduurid.
- h) Käitaja peab olema ametisse määranud lennuametile vastuvõetava vastutava juhi, kellel on pädevus ja õigus tagada, et kogu lennundus- ja hooldustegevust finantseeritakse ja teostatakse lennuameti nõutud standardite kohaselt.
- i) Käitaja peab olema ametisse määranud lennuametile vastuvõetavad töötajad, kes vastutavad järgmiste valdkondade juhtimise ja järelevalve eest:
 - 1) lennutegevus;
 - 2) hooldussüsteem;
 - 3) meeskonna koolitus; ja
 - 4) maapealne teenindus.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- j) Üks isik võib töötada rohkem kui ühe tegevusvaldkonna juhi ametikohal juhul, see on lennuametile vastuvõetav, kuid käitajal, kellel on 21 või rohkem täistööajaga töötajat, peavad nelja eespool loetletud valdkonna eest vastutama vähemalt kaks inimest.
- k) Käitajal, kellel on 20 või vähem täistööajaga töötajat, võib üheks või enamaks tegevusvaldkonna juhiks olla vastutav juht, kui see on lennuametile vastuvõetav.
- l) Käitaja peab tagama, et kõik lennud viiakse läbi vastavalt lennutegevuskäsiraamatu sätetele.
- m) Käitaja peab korraldama vajaliku maapealse teeninduse, et tagada oma lendude ohutu teenindamine.
- n) Käitaja peab tagama, et tema lennukid oleksid varustatud ja meeskonnad oleksid kvalifitseeritud vastavalt lennutegevuse piirkonna ja lennutegevuse liigi nõuetele.
- o) Käitaja peab täitma M osa hooldusnõudeid kõikide lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) alusel käitatavate lennukite osas.
- p) Käitaja peab esitama lennuametile oma lennutegevuskäsiraamatu ühe eksemplari vastavalt alajao P nõuetele ja kõik selle muudatused või täiendused.
- q) Käitajal peavad käitamise põhibaasis olema lennutegevuse piirkonnale ja -liigile vastavad lennutegevust toetavad seadmed ja rajatised.

OPS 1.180

Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) väljaandmine, muutmine ja kehtivus

- a) Käitajale antakse lennuettevõtja sertifikaat (AOC) või muudetakse sertifikaati ning see lennuettevõtja sertifikaat (AOC) kehtib ainult juhul, kui:
 - 1) käitatavatel lennukitel on liikmesriigi poolt vastavalt komisjoni 24. septembri 2003. aasta määrusele (EÜ) nr 1702/2003, millega nähakse ette õhusõidukite ja nendega seotud toodete, osade ja seadmete lennukõlblikkuse ja keskkonnoaohutuse sertifitseerimise ning projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide sertifitseerimise rakenduseeskirjad⁽¹⁾ välja antud standardne lennukõlblikkussertifikaat. Standardset lennukõlblikkussertifikaati, mille on välja andnud liikmesriik, mis ei ole lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) väljaandmise eest vastutav riik, tunnustatakse ilma täiendavate tõenditeta, kui sertifikaat on välja antud vastavalt 21. osa nõuetele;
 - 2) lennuamet on käitaja hooldussüsteemi heaks kiitnud vastavalt M osa alajao G nõuetele; ja
 - 3) lennuamet on veendunud, et käitaja on võimeline:
 - i) moodustama asjakohase organisatsioonilise struktuuri ja seda säilitama;
 - ii) looma OPS 1.035 nõuetele vastava kvaliteedisüsteemi ja seda säilitama;
 - iii) järgima nõutud koolitusprogramme;
 - iv) täitma hooldusnõudeid, mis vastavad konkreetse lennutegevuse iseloomule ja ulatusele, sealhulgas OPS 1.175 lõigetes g-o ettenähtud asjakohaseid nõudeid; ja
 - v) järgima OPS 1.175 nõudeid.
- b) Olenemata OPS 1.185 lõike f sätetest peab käitaja lennuametile niipea kui võimalik teatama kõikidest muudatustest teabes, mille ta vastavalt OPS 1.185 lõike a nõuetele on esitanud.
- c) Juhul, kui lennuamet ei ole veendunud, et eespool toodud lõike a nõuded on täidetud, võib lennuamet nõuda ühe või enama näidislennu sooritamist, mida sooritatakse nii, nagu need oleksid ärilise lennutranspordi lennud.

⁽¹⁾ ELT L 243, 27.9.2003, lk 6.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.185

Haldusnõuded

- a) Käitaja tagab, et esmakordses lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) taotlemise ning vajaduse korral sertifikaadi muutmise või uuendamise avaldus sisaldaks järgmist teavet:
- 1) taotleja nimi, ärinimi, aadress ja postiaadress;
 - 2) kavandatava lennutegevuse kirjeldus;
 - 3) ettevõtte juhtimiskorralduse kirjeldus;
 - 4) vastutava juhi nimi;
 - 5) tegevusvaldkondade juhtide nimed, sealhulgas lennutegevuse, hooldustegevuse, meeskonna koolituse ja maapealse teeninduse eest vastutavate isikute nimed koos kvalifikatsiooniga ja töökogemusega; ja
 - 6) lennutegevuskäsiraamat.
- b) Esimene lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) taotlus ning vajaduse korral sertifikaadi muutmise või uuendamise taotlus peab käitaja hooldussüsteemi kohta sisaldama järgmist teavet iga lennukitüübi osas, mida kasutada kavatakse:
- 1) käitaja jätkuva lennukõlblikkuse korraldamise käsiraamat;
 - 2) käitaja lennukite hooldusprogramm(id);
 - 3) lennuki tehniline päevik;
 - 4) vajaduse korral käitaja ja osa-145 hooldusorganisatsiooni vahel sõlmitud hoolduslepingu(te) tehnilised tingimused;
 - 5) lennukite arv.
- c) Taotlus esmakordse lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) väljaandmiseks tuleb esitada vähemalt 90 päeva enne kavandatud lennutegevuse algust; lennutegevuskäsiraamatu võib esitada hiljem, kuid vähemalt 60 päeva enne kavandatud lennutegevuse algust.
- d) Lennuettevõtja sertifikaadi muutmise taotlus tuleb esitada vähemalt 30 päeva enne kavandatud lennutegevuse algust või, kui on teisiti kokku lepitud, siis enne kavandatava lennutegevuse algust.
- e) Lennuettevõtja sertifikaadi uuendamise taotlus tuleb esitada vähemalt 30 päeva enne kavandatud lennutegevuse algust või, kui on teisiti kokku lepitud, siis enne olemasoleva sertifikaadi kehtivuse lõppu.
- f) Lennuametile tuleb teatada kõikidest tegevusvaldkondade juhtide kavatatavatest väljavahetamistest vähemalt 10 päeva ette, välja arvatud erakordsetel asjaoludel toimuvad tegevusvaldkondade juhtide väljavahetamised.

OPS 1.175 1. liide

Lennuettevõtja sertifikaadi sisu ja tingimused

Lennuettevõtja sertifikaadile (AOC) kantakse:

- a) käitaja nimi ja asukoht (peamine äritegevuse koht);
- b) väljaandmise kuupäev ja kehtivuse aeg;
- c) lubatud lennutegevuse liigid;
- d) kasutamiseks lubatud lennuki tüüp/lennukite tüübid;
- e) kasutamiseks lubatud lennuki(te) registreerimistunnused; käitajal on lubatud ise teatada lennuametile lennukite registreerimistunnused, mida ta oma lennuettevõtja sertifikaadi alusel kasutab;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- f) lennutegevuse piirkonnad;
- g) eripiirangud; ja
- h) eriload, näiteks:
 - CAT II/CAT III (koos lubatud miinimumidega)
 - (MNPS) navigatsioonitäpsuse minimaalsed nõuded
 - (ETOPS) kahe turbiinmootoriga lennukite lennud suurendatud kaugustele
 - (RNAV) areaalnavigatsioon
 - (RVSM) vähendatud kõrgushajutusmiinimum
 - ohtlike kaupade vedu
 - luba viia läbi salongipersonali ohutusalast algkoolitust ja vajaduse korral anda välja alajaos O nimetatud tunnistusi nendele käitajatele, kes otseselt või kaudselt sellist koolitust läbi viivad.

OPS 1.175 2. liide

Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) omaniku ettevõtte juhtimine ja struktuur

a) Üldnõuded

Käitajal peab ohutu lennutegevuse tagamiseks olema kindel ja tõhus juhtimisstruktuur. Tegevusvaldkonna juhtidel peab olema juhtimisalane kogemus ja asjakohane tehniline/lennutegevusalane kvalifikatsioon lennunduses.

b) Tegevusvaldkondade juhid

- 1) Lennutegevuskäsiraamatus peab olema ära toodud tegevusvaldkondade juhtide tööülesannete ja vastutuse kirjeldus ning nende inimeste nimed; lennuametit tuleb kirjalikult teavitada kõikidest kavandata-vatest või tegelikest tegevusvaldkondade juhtide vahetumistest või nende tööülesannete muutumisest.
- 2) Käitaja peab korraldama, et järelevalve jätkuks ka tegevusvaldkondade juhtide puudumise korral.
- 3) Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) omaniku poolt ametisse määratud tegevusvaldkonna juhi tohib mõni teine lennuettevõtja sertifikaadi omanik määrata vastutavale ametikohale üksnes asjassepuutu-vate lennuamete nõusolekul.
- 4) Tegevusvaldkonna juhiga sõlmitud töölepingu järgi peab tal olema piisavalt tööaega, et täita juhtimisü-lesandeid vastavalt käitaja tegevuse mahule ja ulatusele.

c) Piisav personal ja selle järelevalve

- 1) Meeskonnaliikmed. Käitaja peab kavandatud lennutegevuseks palkama piisavalt lennumeeskonna- ja salongipersonali liikmeid, kes on koolitatud ja kontrollitud vastavalt alajagude N ja O nõuetele.
- 2) Maapealne personal
 - i) Maapealsete töötajate arv sõltub lennutegevuste iseloomust ja ulatusest. Lennutegevuse ja maapealse teeninduse osakonnad peavad eelkõige olema komplekteeritud koolitatud personaliga, kellel on täielik arusaamine oma vastutusest selles organisatsioonis.
 - ii) Käitaja, kes kasutab lepingute alusel teiste ettevõtjate teatud teenuseid, vastutab standardite nõuete-kohase järgimise eest. Sellisel juhul peab olema tegevusvaldkonna juhi ülesandeks tagada, et kõik töölevõetud ettevõtjad täidaksid kehtestatud standardeid.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

3) Järelevalve

- i) Ametisse määratavate järelevalveametnike arv sõltub ettevõtte struktuurist ja töötajate arvust.
- ii) Järelevalveametnike tööülesanded ja vastutus tuleb kindlaks määrata ning nende muud kohustused korraldada nii, et nad saaksid oma järelevalvekohustusi täita.
- iii) Meeskonnaliikmete ja maapealse personali järelevalvet peavad teostama isikud, kellel on lennutegevuskäsiraamatus kehtestatud standardite saavutamise tagamiseks piisavad kogemused ja sobivad isikuomadused.

d) Tööruumid

- 1) Käitaja peab tagama, et kõikides lennutegevuse baasides oleksid küllaldased tööruumid lennutegevuse ohutusega tegelevale personalile. Arvesse tuleb võtta maapealse personali, lennutegevuse juhtimisega ning põhidokumentide hoidmise ja kättesaadavaks tegemisega tegelevate töötajate ning meeskondade lennu planeerimisega seotud vajadusi.
- 2) Kontoriteenistused peavad olema suutelised viivitusega jagama kõikidele asjaosalistele käitamisjuhendeid ja muud teavet.

e) Dokumendid

Käitaja peab korraldama käsiraamatute koostamise, muudatuste tegemise ja muude dokumentide koostamise.

D ALAJAGU

KÄITAMISPROTSEDUURID

OPS 1.195

Lennutegevuse kontrollimine

Käitaja:

- a) kehtestab lennuameti poolt heaks kiidetud meetodid oma tegevuse kontrollimiseks ning kasutab neid; ja
- b) teostab kontrolli kogu lennutegevuse üle, mis toimub tema lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) tingimuste alusel.

OPS 1.200

Lennutegevuskäsiraamat

Käitaja koostab vastavalt alajao P nõuetele lennutegevuskäsiraamatu, mida kasutab ja millest juhindub käitav personal.

OPS 1.205

Käitava personali pädevus

Käitaja tagab, et kogu maapealsesse või lennutegevusse määratud või nendes otseselt kaasatud personal on nõuetekohaselt instrueeritud, on näidanud oma suutlikkust täita konkreetseid tööülesandeid ja on teadlik oma vastutusest ning oma tööülesannete osast kogu käitamistegevuses tervikuna.

OPS 1.210

Protseduuride kehtestamine

- a) Käitaja kehtestab iga lennukitüübi kohta protseduurid ja juhendid, mis hõlmavad maapealse personali ja meeskonnaliikmete kohustusi nii maa peal kui ka lennu ajal kõikide lennutegevuse liikide lõikes.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- b) Käitaja kehtestab lennutegevuskäsiraamatu käitamisprotseduuridest kinnipidamise tagamiseks kontrollkaartide süsteemi, mida meeskonnaliikmed kasutavad lennuki käitamise kõikidel etappidel vastavalt tavalistes, ebatavalistes ja hädaolukordades.
- c) Käitaja nõuab lennu kriitilistel etappidel meeskonnaliikmelt vaid nende tegevuste sooritamist, mis on vajalikud lennuki ohutuks käitamiseks.

OPS 1.215

Lennuliiklusteenuste kasutamine

Käitaja tagab, et lennuliiklusteenuseid kasutatakse kõikidel lendudel, kus see on kättesaadav.

OPS 1.216

Õhus olevale lennukile edastatavad tegevusjuhendid

Käitaja tagab, et tema poolt õhus olevale lennukile edastatavad tegevusjuhendid, mis sisaldavad lennuplaani muudatusi, peavad, kui võimalik, enne lennukile edastamist olema kooskõlastatud vastava lennuliiklusteenistuse üksusega.

OPS 1.220

Käitaja antud lennuväljade kasutamise luba

Käitaja lubab kasutada ainult neid lennuvälju, mis vastavad täielikult asjaomas(t)ele lennuki tüübile/tüüpidele ja lennutegevus(t)ele iseloomule.

OPS 1.225

Lennuväljade käitamismiinimumid

- a) Käitaja kehtestab lennuväljade käitamismiinimumid vastavalt OPS 1.430 nõuetele kõikide väljumis-, siht- või varulennuväljade jaoks, mida kooskõlas OPS 1.220 nõuetega on lubatud kasutada.
- b) Kõik lennuameti kehtestatud täiendavad nõuded tuleb lisada eespool oleva lõike a nõuete järgi kehtestatud miinimumidele.
- c) Eriliiki lähenemis- ja maandumisprotseduuride miinimume kohaldatakse juhul, kui:
 - 1) kavandatava protseduuri jaoks vajalikud ja vastaval lennukaardil näidatud maapealsed seadmed on töökorras;
 - 2) konkreetse lähenemisprotseduuri jaoks vajalikud lennuki süsteemid on töökorras;
 - 3) lennuki nõutavad lennutehnilised kriteeriumid on täidetud; ja
 - 4) meeskonnal on vastav kvalifikatsioon.

OPS 1.230

Instrumentaalväljumise ja -lähenemise protseduurid

- a) Käitaja tagab lennuvälja asukohariigi kehtestatud instrumentaalväljumise ja -lähenemise protseduuride kasutamise.
- b) Olenemata lõikes a sätestatust võib õhusõiduki kapten aktsepteerida lennuliiklusteenistuse (ATC) luba kalduda avaldatud väljumis- või saabumismarsruudist kõrvale juhul, kui takistustevaba kõrguse nõuded on täidetud ja käitamistingimusi arvestatakse täielikult. Lõpliku lähenemise peab lendama visuaalselt või vastavalt kehtivale instrumentaallähenemise protseduurile.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- c) Lõikes a nõutud protseduuridest erinevaid protseduure võib käitaja rakendada ainult tingimusel, et need on heaks kiitnud lennuvälja asukohariik (kui seda nõutakse) ning kui lennuamet on neid protseduure aktsepteerinud.

OPS 1.235**Müra vähendamise protseduurid**

- a) Käitaja kehtestab käitamisprotseduurid müra vähendamiseks instrumentaallendudel vastavalt ICAO PANS OPS 1. köite nõuetele (dok 8168 — OPS/611)).
- b) Käitaja poolt mistahes lennukitüübi stardijärgseks tõusuks kehtestatud müra vähendamise protseduurid peaksid olema samad kõikidel lennuväljadel.

OPS 1.240**Marsruudid ja käitamiskiirkonnad**

- a) Käitaja tagab, et lende sooritatakse ainult marsruutidel või piirkondades:
- 1) kus on kavandatavale lennutegevusele vastavad maapealsed seadmed ja teenistused, sealhulgas meteoroloogilised teenistused;
 - 2) kus kasutamiseks ettenähtud lennuki lennutehnilised näitajad on piisavad minimaalsete lennukõrguste nõuete täitmiseks;
 - 3) kus kasutamiseks ettenähtud lennuki seadmed vastavad planeeritud lennutegevuste miinimumnõuetele;
 - 4) mille kohta on olemas asjakohased kaardid ja lennuskeemid (vt OPS 1.135 lõike a punkt 9);
 - 5) kus kahemootoriliste lennukite kasutamise korral jäävad sobivad lennuväljad OPS 1.245 nõuetes ettenähtud lennuaja/vahemaa kaugusele;
 - 6) kus ühemootoriliste lennukite kasutamise korral võimaldab olemasolev maastik sooritada ohutut hädamaandumist.
- b) Käitaja tagab, et lende sooritatakse kõikide piirangute kohaselt, mida lennuamet on marsruutidele või käitamispiirkondadele kehtestanud.

OPS 1.241**Lennud vähendatud vertikaalhajutusmiinimumidega (RVSM) õhuruumis**

Õhuruumi kindlaksmääratud osades, kus piirkondliku aeronavigatsiooni lepingu (Regional Air Navigation Agreement) alusel kohaldatakse vertikaalhajutusmiinimumi 300 meetrit (1 000 jalga), võib käitaja käitada lennukit ainult lennuameti loal (RVSM luba). (Vt ka OPS 1.872.)

OPS 1.243**Lennud erinõuetega navigatsioonipiirkondades**

Käitaja ei tohi ilma lennuameti loata (MNPS/RNP/RNAV luba) käitada lennukit piirkondliku aeronavigatsiooni lepingu (kus on toodud minimaalsed navigatsioonilised nõuded) (Regional Air Navigation Agreement) alusel kindlaksmääratud piirkondades või õhuruumi teatud konkreetses osas. (Vt ka OPS 1.865 lõike c punkti 2 ja OPS 1.870.)

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.245

Kahemootoriliste lennukite maksimaalne lennukaugus sobivast lennuväljast ilma ETOPS lendude loata

- a) Kui lennuamet ei ole kooskõlas OPS 1.246 lõike a nõuetega andnud eriluba (ETOPS luba), ei tohi käitaja kasutada kahemootorilist lennukit marsruudil, mille mõni punkt asub sobivast lennuväljast:
- 1) A suutlikkusklassi lennukite puhul:
 - i) mille suurim lubatud reisijakohtade arv on 20 või rohkem; või
 - ii) mille maksimaalne stardimass on 45 360 kg või rohkem,

kaugemal kui vahemaa, mis lennatakse 60 minuti jooksul ühe mittetöötava mootoriga reisilennu kiirusel, mis on kindlaks määratud vastavalt allpool toodud lõikele b;
 - 2) A suutlikkusklassi lennukite puhul:
 - i) mille suurim lubatud reisijakohtade arv on 19 või vähem; ja
 - ii) mille maksimaalne stardimass on 45 360 kg või vähem, kaugemal vahemaast, mis lennatakse 120 minuti jooksul või lennuameti loal turboreaktiivlennukitel kuni 180 minuti jooksul ühe mittetöötava mootoriga reisilennu kiirusel, mis on kindlaks määratud vastavalt allpool toodud lõike b nõuetele;
 - 3) B või C suutlikkusklassi lennukite puhul:
 - i) kaugemal vahemaast, mis lennatakse 120 minuti jooksul ühe mittetöötava mootoriga reisilennu kiirusel, mis on kindlaks määratud allpool vastavalt allpool toodud lõike b nõuetele; või
 - ii) kaugemal kui 300 meremiili, olenevalt sellest, kumb vahemaa on väiksem.
- b) Käitaja määrab kiiruse, mille põhjal arvutatakse maksimaalne kaugus sobiva lennuväljani kõikide kasutatavate kahemootoriliste lennuki tüüpide või nende variantide jaoks; see kiirus ei tohi olla suurem kui maksimaalne käitamiskiirus VMO, mille aluseks on tegelik õhkkiirus, mida lennukil on võimalik ühe mittetöötava mootoriga järgmistes tingimustes säilitada:
- 1) rahvusvaheline standardatmosfäär (ISA);
 - 2) horisontaallennul:
 - i) turboreaktiivlennukitega:
 - A) lennutasandil FL 170; või
 - B) maksimaalsel lennutasandil, millele saab ühe mittetöötava mootoriga lennukil tõusta ja mida on võimalik hoida lennukikäsiraamatus määratud marsruutlennu tõusukiiruse juures, olenevalt sellest, kumb on väiksem;
 - ii) propellerlennukitega:
 - A) lennutasandil FL 80; või
 - B) maksimaalsel lennutasandil, millele saab ühe mittetöötava mootoriga lennukil tõusta ja mida on võimalik hoida lennukikäsiraamatus määratud marsruutlennu tõusukiiruse juures, olenevalt sellest, kumb on väiksem;
 - 3) töökorras oleva mootori maksimaalse püsitõmbe või -võimsusega;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- 4) lennuki massiga, mis pole väiksem sellest, kui mass:
 - i) startimisel merepinna tasandil suurima lubatud stardimassiga; ja
 - ii) kõigi mootorite abil tõusmisel optimaalsele pikamaa reisikõrgusele; ja
 - iii) kõigi mootorite töötamisega reisilennul pikamaa reisiikiirusel sellel kõrgusel, kuni stardi algusest möödunud aeg on võrdne eespool toodud lõikes a ettenähtud piirmääraga.
 - c) Käitaja peab tagama, et lennutegevuskäsiraamatus on allpool loetletud konkreetset andmed kõikide lennukitüüpide või -variantide kohta:
 - 1) reisiikiirus ühe mittetöötava mootoriga, mis on määratud vastavalt eespool toodud lõike b nõuetele; ja
 - 2) suurim lubatud kaugus sobivast lennuväljast, mis on määratud vastavalt eespool toodud lõigete a ja b nõuetele.
- Märkus** Eespool toodud kiirused ja kõrgused (lennutasandid) on mõeldud ainult selleks, et määrata kindlaks suurimat lubatud kaugust sobivast lennuväljast.

OPS 1.246**Kahemootoriliste lennukite lennud suurendatud kaugustele (ETOPS)**

- a) Käitaja tohib sooritada lende kaugemale vastavalt OPS 1.245 nõuetele kindlaksmääratud vahemaast üksnes lennuameti loal (ETOPS luba).
- b) Enne ETOPS-lennu sooritamist tuleb käitajal tagada sobiva varulennuvälja olemasolu ETOPS-marsruudil marsruudist lubatud kõrvalekaldumise aja sees või sellise marsruudist kõrvalekaldumise aja sees, mis on tuletatud minimaalvarustuse loetelu (MEL) põhjal lennuki töökorrasoleku staatusest, olenevalt sellest kumb ajavahemik on lühem. (Vt ka OPS 1.297 lõiget d).

OPS 1.250**Minimaalsete lennukõrguste kehtestamine**

- a) Käitaja kehtestab minimaalsed lennukõrgused ja määrab nende kõrguste arvutamise meetodika kõikide lennatava marsruudi etappide jaoks, millel on nõutud takistustevaba kõrgus, võttes arvesse alajagude F kuni I nõudeid.
- b) Kõik minimaalsete lennukõrguste kehtestamise meetodid peab kinnitama lennuamet.
- c) Kui riigid, millest üle lennatakse, on kehtestanud suuremad minimaalsed lennukõrgused kui käitaja poolt kehtestatud lennukõrgused, kohaldatakse suuremaid kõrgusi.
- d) Minimaalsete lennukõrguste kehtestamisel tuleb käitajal arvestada järgmisi tegureid:
 - 1) lennuki asukoha määramise täpsus;
 - 2) kasutatud kõrgusemõõtjate näitude võimalikud ebatäpsused;
 - 3) iseloomulikud maastiku- või pinnasevormid marsruudil või piirkondades, kus tuleb lennata (nt maastiku- või pinnasevormide kõrguse järsk muutus);
 - 4) ebasoodsate meteoroloogiliste tingimuste (nt tugev turbulentsus ja laskuvad õhuvoolud) esinemise võimalus; ja
 - 5) lennukaartide võimalikud ebatäpsused.
- e) Eespool toodud lõikes d esitatud nõuete täitmisel tuleb kohaselt arvesse võtta:
 - 1) standardsetest väärtustest erinevate temperatuuride ja rõhkude korrektsioone;
 - 2) lennujuhtimisteenistuste (ATC) nõudeid; ja
 - 3) muid asjaolusid, mida võib planeeritud marsruudil ette näha.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.255

Kütusepoliitika

- a) Käitaja peab kehtestama lendude planeerimisel ja lennu ajal lennuplaanide muutmisel kasutatava kütusepoliitika, mis tagab, et kõikidel lendudel oleks pardal planeeritud lennu jaoks piisav kogus kütust ja kütusevarud, mis võimaldavad planeeritud lennust kõrvalekaldumist.
- b) Käitaja tagab, et lendude planeerimisel võetakse aluseks vähemalt allpool toodud lõigetes 1 ja 2 esitatud nõuded:
- 1) Lennutegevuskäsiraamatus toodud protseduurid ning andmed, mis on tuletatud:
 - i) lennuki tootjalt saadud andmetest; või
 - ii) konkreetse lennuki kohta kehtivatest andmetest, mis saadakse kütuse kasutamise monitooringusüsteemi põhjal.
 - 2) käitamistingimused, milles tuleb lendu sooritada, sealhulgas:
 - i) lennuki kütusekulu tegelikud andmed;
 - ii) eeldatavad massid;
 - iii) eeldatavad meteoroloogilised tingimused; ja
 - iv) lennuliiklusteenistuste protseduurid ja piirangud.
- c) Käitaja tagab, et lennueelsel kütuse arvutamisel loetakse lennuks vajamineva kütuse hulka:
- 1) ruleerimiseks vajaminev kütus;
 - 2) reisilennuks vajaminev kütus;
 - 3) kütusevaru, mis koosneb:
 - i) ettenägematuteks juhtudeks ettenähtud kütusest;
 - ii) varulennuväljale lendamiseks vajalikust kütusest juhul, kui sihtlennuvälja jaoks peab olema varulennuväli. (See ei välistata väljumislennuvälja valimist sihtlennuvälja varulennuväljaks);
 - iii) lõplikust kütusevarust; ja
 - iv) lisakütusest, kui see on vajalik teatud liiki lendude korral (nt ETOPS-lennud); ja
 - 4) erakorraline kütusevaru, kui seda nõuab õhusõiduki kapten.
- d) Käitaja tagab, et kui lend jätkub planeeritust erineval marsruudil või suundub planeeritust erinevale sihtlennuväljale, siis võetakse kasutatava kütuse ümberarvutamise protseduurides arvesse:
- 1) ülejäänud reisilennuks vajalikku kütust;
 - 2) kütusevaru, mis koosneb:
 - i) ettenägematuteks juhtudeks ettenähtud kütusest;
 - ii) varulennuväljale lendamiseks vajalikust kütusest juhul, kui sihtlennuvälja jaoks peab olema varulennuväli. (See ei välistata väljumislennuvälja valimist sihtlennuvälja varulennuväljaks);
 - iii) lõplikust kütusevarust; ja
 - iv) lisakütusest, kui see on vajalik teatud liiki lendude korral (nt ETOPS-lennud); ja
 - 3) erakorralist kütusevaru, kui seda nõuab õhusõiduki kapten.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.260

Piiratud liikumisvõimega isikute vedu

- a) Käitaja kehtestab protseduurid piiratud liikumisvõimega isikute veoks.
- b) Käitaja tagab, et piiratud liikumisvõimega isikuid ei paigutataks või nad ise ei istuks kohtadele, kus nad võiksid:
 - 1) segada meeskonda tööülesannete täitmisel;
 - 2) takistada juurdepääsu avariivarustusele; või
 - 3) takistada evakueerimist hädaolukorras.
- c) Kui lennuki pardal on piiratud liikumisvõimega isikuid, tuleb sellest teavitada õhusõiduki kaptenit.

OPS 1.265

Vastuvõetamatute reisijate, deporteeritavate ja vahi all olevate isikute vedu

Käitaja kehtestab lennuki ja selles viibijate ohutuse tagamiseks protseduurid vastuvõetamatute reisijate, deporteeritavate ja vahi all olevate isikute veoks. Kui lennuki pardal tuleb vedada eespool nimetatud isikuid, tuleb sellest õhusõiduki kaptenile teatada.

OPS 1.270

Pagasi ja lasti paigutamine

(Vt OPS 1.270 1. liide)

- a) Käitaja kehtestab protseduurid, mis tagavad, et reisijate salongi võetakse ainult niisugune käsipagas, mida saab nõuetekohaselt ja ohutult paigutada.
- b) Käitaja kehtestab protseduurid, mis tagavad, et kogu pardalolev pagas ja last, mis võib oma kohalt liikudes põhjustada vigastusi või kahjustusi või ummistada vahekäike või väljapääse, paigutatakse hoiukohtadesse, mis on ette nähtud nende liikumatuna hoidmiseks.

OPS 1.275

Teadlikult tühjaks jäetud

OPS 1.280

Reisijate istekohad

Käitaja kehtestab protseduurid, millega tagatakse reisijate paigutamine kohtadele, kus nad ohuolukorras saaksid kõige paremini evakueerimisele kaasa aidata ega takistaks seda.

OPS 1.285

Reisijate teavitamine

Käitaja tagab, et:

- a) Üldnõuded
 - 1) Reisijaid teavitatakse suuliselt ohutusnõuetest. Osa või kogu info võib esitada audiovisuaalsete vahenditega.
 - 2) Reisijatele antakse kaart ohutusinfoga, millel olevatel pildidel on näha, kuidas kasutada avariivarustust ja reisijatele ettenähtud varuväljapääse.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

b) Enne starti

- 1) teavitatakse reisijaid olenevalt olukorrast järgmistest asjaoludest:
 - i) suitsetamise eeskirjadest;
 - ii) nõudest hoida istmete seljatoed püstiasendis ja klapplaud kinnitatuna;
 - iii) avariiväljapääsude asukohtadest;
 - iv) evakuitsioonitee valgustatud tähistusest põrandal ja selle järgimistest;
 - v) käsipagasi paigutamisest;
 - vi) piirangutest kaasaskantavate elektrooniliste seadmete kasutamisel; ja
 - vii) ohutusinfo kaardi asukohast ja selle sisust ja
- 2) reisijatele näidatakse:
 - i) turvavööde ja/või ohutusrihmade kasutamist, sealhulgas turvavööde ja/või ohutusrihmade kinnitamist ja avamist;
 - ii) hapnikuseadmete asukohta ja kasutamist, kui see on vajalik (vt OPS 1.770 ja OPS 1.775). Lisaks sellele tuleb reisijaid teavitada nõudmisest kustutada hapniku kasutamise ajaks kõik suitsetamistarbed; ja
 - iii) päästevestide asukohta ja kasutamist, kui seda nõutakse (vt OPS 1.825).

c) Pärast starti

- 1) tuletatakse reisijatele vastavalt olukorrale meelde:
 - i) suitsetamise eeskirju; ja
 - ii) turvavööde ja/või ohutusrihmade kasutamist, sealhulgas ka seda, et istumise ajal kasulik hoida ohutusrihmad kinnitatuna ka siis, kui tabloo „Kinnitage turvavööd!” ei ole sisse lülitatud.

d) Enne maandumist

- 1) tuletatakse reisijatele vastavalt olukorrale meelde:
 - i) suitsetamise eeskirju;
 - ii) kuidas kasutada turvavöösid ja/või ohutusrihmasid;
 - iii) nõudest hoida istmete seljatoed püstiasendis ja klapplaud kinnitatuna;
 - iv) käsipagasi hoiukohast kätte saamist; ja
 - v) piiranguid kaasaskantavate elektrooniliste seadmete kasutamisel.

e) Pärast maandumist

- 1) tuletatakse reisijatele meelde:
 - i) suitsetamise eeskirju; ja
 - ii) kuidas kasutada turvavöösid ja/või ohutusrihmasid.

f) Lennu ajal tekkinud ohuolukorra puhul teavitatakse reisijaid nendest ohuolukorras vajalikest tegevustest, mis on antud hetkel kõige sobivamad.

OPS 1.290

Lennu ettevalmistus

- a) Käitaja tagab, et iga kavandatava lennu jaoks koostatakse operatsiooniline lennuplaan.
- b) Õhusõiduki kapten tohib lendu alustada üksnes juhul, kui ta on veendunud, et:
 - 1) lennuk on lennukõlbulik;
 - 2) lennukit käitatakse vastavalt varustatuse muudatuste loetelule (*Configuration Deviation List* — CDL);
 - 3) alajagude K ja L nõuetele vastavad ja lennuks vajalikud mõõteriistad ja seadmed on olemas;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- 4) mõõteriistad ja seadmed on töökorras, välja arvatud minimaalvarustuse loetelus (MEL) nimetatud juhtudel;
- 5) lennu sooritamiseks nõutud lennutegevuskäsiraamatu osad on olemas;
- 6) dokumendid, lisateave ja blanketid vastavalt OPS 1.125 ja OPS 1.135 nõuetele on lennuki pardal;
- 7) kaasas on kehtivad kaardid, lennuskeemid ja nendega seotud dokumendid või võrdväärsed andmed, mis on vajalikud lennuki kavandatud lennuks, sealhulgas võimalikeks marsruudist kõrvalekaldumisteks. Sealhulgas kõik lennu teostamiseks vajalikud ümberarvestustabelid juhuks, kui peab kasutama kõrgust ja lennutasandeid meetrites;
- 8) planeeritud lennu jaoks on olemas asjakohased nõuetekohased maapealsed rajatised ja teenistused;
- 9) planeeritud lennul on võimalik täita lennutegevuskäsiraamatus toodud tingimusi kütuse, õli ja hapniku, minimaalsete ohutuskõrguste, lennuvälja käitamismiinimumide ja vajaduse korral ka varulennuväljade kohta;
- 10) last on nõuetekohaselt paigutatud ja ohutult kinnitatud;
- 11) lennuki mass stardi hoovõtu alustamisel võimaldab lendu sooritada alajagude F kuni I nõuete kohaselt; ja
- 12) lisaks eespool toodud punktides 9 ja 11 toodud nõuetele saab järgida mis tahes käitamispiiranguid.

OPS 1.295**Lennuväljade valimine**

- a) Käitaja kehtestab lennu planeerimiseks vajalikud siht- ja/või varulennuväljade valimise protseduurid vastavalt OPS 1.220 nõuetele.
- b) Käitaja peab valima ja operatsioonilisse lennuplaani märkima varustardilennuvälja juhuks, kui väljumislennuväljale ei ole meteoroloogilistel või lennutehnilistel põhjustel võimalik tagasi pöörduda. Varustardi-lennuvälja peab asuma:
 - 1) kahemootoriliste lennukite jaoks kas:
 - i) ühe lennutunni kaugusel, mis vastab lennukikäsiraamatu (AFM) kohasele lennule reisilennukiirusel ühe mittetöötava mootoriga standardse tuulevaikuse tingimustes tegeliku stardimassiga; või
 - ii) käitaja poolt heakskiidetud ETOPS lennu kõrvalekaldumise aja kaugusel maksimaalselt kahe tunni ulatuses, vastavalt minimaalvarustuse loetelu (MEL) mis tahes piirangutele, kui lennatakse lennukikäsiraamatu (AFM) kohasel reisilennukiirusel ühe mittetöötava mootoriga tegelikul stardimassil põhineval standardse tuulevaikuse tingimustes ETOPS lendudeks lubatud lennukitel ja meeskondadega; või
 - 2) kolme- või neljamootoriliste lennukite korral kahe lennutunni kaugusel, lennates lennukikäsiraamatu (AFM) järgi reisilennukiirusel ühe mittetöötava mootoriga standardse tuulevaikse tingimustes tegeliku stardimassiga; ja
 - 3) kui lennukikäsiraamatus (AFM) ei ole kehtestatud reisilennukiirust ühe mittetöötava mootoriga, tuleb varulennuvälja kauguse arvutamisel aluseks võtta kiirus, mis saadakse töölejäanud mootori(te) töötamisel maksimaalse püsivõimsusega.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- c) Käitaja peab kõikide instrumentaallennureeglite järgi toimuvate (IFR) lendude jaoks valima sihtlennuvälja tarbeks vähemalt ühe varulennuvälja, välja arvatud juhul, kui
- 1) on täidetud mõlemad allpool toodud tingimused:
 - i) planeeritud lennu kestus stardist maandumiseni ei ületa 6 tundi; ja
 - ii) sihtlennuväljal on kaks eraldi kasutamiskõlblikku rada ning sihtlennuvälja vastavate ilmateadete või -prognooside või nende mõlema järgi on üks tund enne kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega sihtlennuväljal pilvede kõrgus vähemalt 2 000 jalga või ringlennu kõrgus + 500 jalga (olenevalt sellest, kumb on suurem) ning nähtavus on vähemalt 5 km;
 - või
 - 2) sihtlennuväli asub kauges eraldiasuvas paigas ja sihtlennuvälja jaoks ühtegi sobivat varulennuvälja ei ole.
- d) Käitaja peab valima sihtlennuvälja jaoks kaks varulennuvälja juhul, kui:
- 1) vastava sihtlennuvälja ilmateated ja -prognoosid või üks nendest näitab, et ajavahemikus üks tund enne kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega on ilmatingimused halvemad planeeritud miinimumidest; või
 - 2) meteoroloogiline teave puudub.
- e) Käitaja märgib kõik nõutud varulennuväljad operatsioonilisse lennuplaani.

OPS 1.297

IFR-lendude miinimumide planeerimine

- a) Miinimumide planeerimine varustardilennuväljade jaoks Käitaja võib lennuvälja valida varustardilennuväljaks üksnes siis, kui asjakohased ilmateated või -prognoosid, kas kumbki eraldi või mõlemad koos, näitavad, et ilmatingimused sellel lennuväljal ajavahemikus 1 tund enne kuni 1 tund pärast arvestuslikku saabumisaega lennuväljale on samaväärsed vastavate OPS 1.225 nõuetes kindlaksmääratud maandumismiinimumidega või nendest paremad. Pilvede kõrgust tuleb arvesse võtta juhul, kui ainsaks võimalikuks lähenemiseks on mitte-täppislähenemine ja/või ringilt lähenemine. Arvesse tuleb võtta kõiki ühe mitte-töötava mootoriga lendavale lennukile kehtestatud piiranguid.
- b) Sihtlennuväljade ja sihtlennuväljade ja varulennuväljade miinimumide planeerimine. Käitaja valib sihtlennuvälja ja/või sihtlennuvälja varulennuvälja(d) üksnes siis, kui asjakohased ilmateated või -prognoosid, kas kumbki eraldi või mõlemad koos, näitavad, et ilmatingimused sellel lennuväljal ajavahemikus 1 tund enne kuni 1 tund pärast arvestuslikku saabumisaega lennuväljale on paremad või samaväärsed järgmiste planeerimiseks antud miinimumidega:
- 1) sihtlennuvälja (välja arvatud eraldiasuvas kauges kohas oleva sihtlennuvälja) miinimumide planeerimine:
 - i) vastavalt OPS 1.225 nõuetele kindlaksmääratud nähtavus rajal (RVR)/nähtavus; ja
 - ii) pilvede kõrgus mitte-täppislähenemise või ringilt lähenemise puhul on minimaalse laskumiskõrgusega (MDH) samal kõrgusel või kõrgemal; ja
 - 2) sihtlennuvälja varulennuväljade ja eraldiasuvas kaugel asuvate sihtlennuväljade miinimumide planeerimine toimub vastavalt alltoodud tabelile 1:

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Tabel 1

Miinimumide planeerimine marsruudi ja sihtlennuvälja
varulennuväljade ja eraldiasuvate kaugete sihtlennuväljade jaoks

Lähenemise tüüp	Planeeritavad miinimumid
II ja III kategooria	I kategooria (1. märkus)
I kategooria	Mitte-täppislähenemine (1. ja 2. märkus)
Mitte-täppislähenemine	Mitte-täppislähenemine (1. ja 2. märkus) pluss 200 jalga/1 000 m
Ringilt lähenemine	Ringilt lähenemine (2. ja 3. märkus)

1. märkus: Nähtavus rajal (RVR).

2. märkus: Pilvede kõrgus peab olema minimaalse laskumiskõrgusega (MDH) samal kõrgusel või kõrgemal.

3. märkus: Nähtavus.

- c) Marsruudi varulennuvälja miinimumide planeerimine. Käitaja võib lennuvälja valida marsruudi varulennuväljaks üksnes siis, kui asjakohased ilmateated või -prognoosid, kas kumbki eraldi või mõlemad koos näitavad, et ilmatingimused sellel lennuväljal ajavahemikus 1 tund enne kuni 1 tund pärast arvestuslikku saabumisaega lennuväljale on tabelis 1 toodud planeeritavate miinimumidega samaväärsed või nendest paremad.
- d) ETOPS lendude marsruudi varulennuvälja miinimumide planeerimine. Käitaja võib lennuvälja valida ETOPS lendude marsruudi varulennuväljaks üksnes siis, kui asjakohased ilmateated või -prognoosid, kas kumbki eraldi või mõlemad koos näitavad, et ilmatingimused sellel lennuväljal ajavahemikus 1 tund enne kuni 1 tund pärast arvestuslikku saabumisaega lennuväljale on samaväärsed tabelis 2 toodud planeeritavate miinimumidega või on nendest paremad ning on kooskõlas käitaja ETOPS lendude loaga.

Tabel 2

Miinimumide planeerimine ETOPS lendude jaoks

Lähenemise tüüp	Planeeritavad miinimumid	
Nõutud nähtavus rajal/nähtavus & vajadusel pilvede kõrgus		
Lennuväli, kus on:		
	vähemalt 2 erinevat lähenemisprotse- duuri 2 eraldi lähenemis-seadmete komplekti jaoks 2 erineval rajal	vähemalt 2 erinevat lähenemis-protse- duuri, mis põhinevad 2 eraldi lähenemis- seadmel ühel rajal või vähemalt 1 lähenemis-protseduur ühe lähenemis-seadmega ühel rajal
II, III kategooria täppislähe- nemine (ILS, MLS)	I kategooria täppis-lähenemise miini- mumid	Mittetäppis-lähenemise miinimumid
I kategooria täppis-lähene- mine (ILS, MLS)	Mittetäppis-lähenemise miinimumid	Ringlennu miinimumid või, kui neid ei ole, siis mittetäppislähenemise miini- mumid pluss 200 jalga/1 000 m

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Lähenemise tüüp	Planeeritavad miinimumid	
Nõutud nähtavus rajal/nähtavus & vajadusel pilvede kõrgus		
Lennuväli, kus on:		
Mittetäppis-lähenemine	Mittetäppis-lähenemise madalamad miinimumid pluss 200 jalga/1 000 m või ringlennu miinimumid	Ringilennu suuremad miinimumid või mittetäppis-lähenemise miinimumid pluss 200 jalga/1 000 m
Ringlennult lähenemine	Ringlennu miinimumid	

OPS 1.300

Lennuplaani esitamine lennuliiklusteenistusele (ATS)

Käitaja tagab, et enne lennu alustamist esitatakse lennuliiklusteenistusele (ATS) lennuplaan või piisav teave lennu kohta, et vajadusel oleks võimalik kasutada häireteenistusi.

OPS 1.305

Tankimine/paakide tühjendamine reisijate lennukisse sisenemise, sealt väljumise või lennukis viibimise ajal

(Vt OPS 1.305 1. liide)

Käitaja peab tagama, et reisijate lennukisse sisenemise, lennukist väljumise või lennukis viibimise ajal lennukit ei tangita/paake ei tühjendata lennukibensiiniga/lennukibensiinist, reaktiivkütusega/-kütusest (näiteks Jet-B või sellega võrdväärne kütus) ega nende kütuste seguga/segust. Kõikidel teistel juhtudel tuleb rakendada vajalikke ettevaatusabinõusid ning lennukis olev meeskond peab olema vastavalt kvalifitseeritud, et võimalikult otstarbekalt ja operatiivselt alustada ja juhtida lennukist evakueerimist.

OPS 1.307

Reaktiivkütusega tankimine/paakide tühjendamine reaktiivkütusest

Nõudmise korral kehtestab käitaja protseduurid reaktiivkütuse (näiteks Jet-B või sellega võrdväärse kütuse) tankimiseks/paakide tühjendamiseks reaktiivkütusest.

OPS 1.308

Lennuki pukseerimine ja tagurdamine

- a) Käitaja tagab, et kõik lennuki tagurdamise ja pukseerimise protseduurid vastavad asjakohastele lennunduses kehtivatele normidele ja protseduuridele.
- b) Käitaja tagab, et ruleerimisele või -järgsele seisupaigale pukseeritakse lennukit ainult tiisliga, välja arvatud juhul, kui
 - 1) lennuki oma konstruktsioon kaitseb lennukit ninaratta juhtimissüsteemi kahjustustest ilma tiislita pukseerimisel; või
 - 2) lennukil on häiresüsteem/-protseduur, mis annab lennumeeskonnale märku, et niisugune kahjustus võib olla/on tekkinud; või
 - 3) tiislita pukseeriv liiklusvahend on konstrueeritud nii, et see ei lase lennukitüübile kahjustusi tekkida.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.310

Meeskonnaliikmete töökohad

- a) Lennumeeskonna liikmed
- 1) Stardi ja maandumise ajal peavad kõik lennumeeskonna liikmed, kelle töökoht on kabiinis, olema nendele ettenähtud töökohtadel.
 - 2) Kõikidel teistel lennuetappidel peavad kabiini tööle määratud lennumeeskonnaliikmed olema oma töökohtadel, välja arvatud juhul, kui nende töökohalt äraolek on vajalik lennuga seotud töökohustuste täitmiseks või füsioloogilisteks vajadusteks, tingimusel et lennuki juhiste juures on kogu aeg vähemalt üks piisava kvalifikatsiooniga piloot.
 - 3) Kõik lennumeeskonna liikmed, kes täidavad oma tööülesandeid kabiinis, peavad lennu kõikidel etappidel säilitama valvsuse. Kui nad ei suuda valvsust säilitada, tuleb kasutada sobivaid abinõusid. Kui töökoormus lubab, saab õhusõiduki kapten anda ootamatu väsimuse korral sellisele lennumeeskonna liikmele reguleeritud pikkusega puhkuse. Sellist reguleeritud puhkust ei loeta kunagi lennuaja arvestamisel ettenähtud puhkeaja hulka, seda ei ole vaja näidata ka tööaja arvestamisel.
- b) Salongipersonali liikmed. Nõuete kohaselt lennuki kõikides reisijatesalongides ettenähtud salongipersonali liikmed peavad lennu kriitilistel etappidel istuma neile määratud kohtadel.

OPS 1.315

Abivahendid ohuolukorras evakueerimiseks

Käitaja kehtestab protseduurid, mille abil tagatakse, et ohuolukorras evakueerimiseks vajalikud automaatselt töötavad abivahendid on töövalmis alati enne ruleerimist, starti ja maandumist või muudel juhtudel, kui see on turvalisuse seisukohast otstarbekas.

OPS 1.320

Istmed, turvavööd ja ohutusrihmad

- a) Meeskonnaliikmed
- 1) Kõikidel meeskonnaliikmetel tuleb nõuetekohaselt kinnitada kõik olemasolevad turvavööd ja ohutusrihmad stardi ja maandumise ajaks ning alati, kui õhusõiduki kapten seda ohutuse huvides vajalikuks peab.
 - 2) Lennu teistel etappidel tuleb kõikidel kabiinis oma töökohtadel olevatel lennumeeskonna liikmetel hoida turvavööd kinnitatuna.
- b) Reisijad
- 1) Õhusõiduki kapten tagab, et enne starti ja maandumist ja ruleerimise ajal ning alati, kui ta peab seda ohutuse huvides vajalikuks, on kõik lennukis viibivad reisijad oma istmetel või kohtadel ning on kas turvavööga või ohutusrihmadega nõuetekohaselt kinnitatud.
 - 2) Käitaja loob vajalikud tingimused ja õhusõiduki kapten tagab, et lennuki istmete kasutamist mitme isiku poolt lubatakse ainult kindlaksmääratud kohtadel ning korraga ainult ühele täiskasvanule ja ühele väikelapsele, kes on lisarihmaga või mõne muu kinnitusvahendiga nõuetekohaselt kinnitatud.

OPS 1.325

Reisijate salongi ja vahekäikude julgestamine

- a) Käitaja kehtestab protseduurid, millega tagatakse, et kõik väljapääsud ja evakueerimisteed on enne ruleerimist, starti ja maandumist takistustest vabad.
- b) Õhusõiduki kapten tagab, et kõik seadmed ja kogu pagas on nõuetekohaselt kinnitatud enne starti ja maandumist ning alati kui see on ohutuse huvides vajalik.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.330

Juurdepääs avariivarustusele

Õhusõiduki kapten tagab, et asjakohane avariivarustus on koheseks kasutamiseks kergesti kättesaadav.

OPS 1.335

Suitsetamine lennuki pardal

- a) Õhusõiduki kapten tagab, et mitte ühelgi lennuki pardal oleval isikul ei lubata suitsetada:
- 1) ajal, mil mittersuitsetamist peetakse vajalikuks ohutuse huvides;
 - 2) ajal, kui lennuk on maa peal, välja arvatud juhul, kui lennutegevuskäsiraamatu protseduurid seda konkreetselt lubavad;
 - 3) väljaspool ettenähtud suitsetamispiirkondi, vahekäigus/vahekäikudes, tualettruumi(de)s;
 - 4) lastiruumides ja/või teistes piirkondades, kus on last, mida ei hoita tulekindlates konteinerites või mis ei ole kaetud tulekindla materjaliga; ja
 - 5) salongi nendes piirkondades, kuhu parajasti antakse hapnikku.

OPS 1.340

Meteoroloogilised tingimused

- a) Lennul instrumentaallennureeglite (IFR) järgi ei või õhusõiduki kapten:
- 1) alustada starti; ega
 - 2) jätkata lennu ajal tehtud lennuplaani muutuse järel lendu pärast punkti, kus rakendub korrigeeritud lennuplaan, juhul, kui tal ei ole infot, mis näitab, et eeldatavad ilmatingimused OPS 1.295 nõuetes ettenähtud siht- ja/või nõutud varulennuvälja(de)l on samaväärsed või paremad OPS 1.297 nõuetes planeerimiseks sätestatud miinimumidest.
- b) lennul instrumentaallennureeglite (IFR) järgi tohib õhusõiduki kapten jätkata lendu:
- 1) pärast otsusepunkti, kui ta kasutab otsusepunkti protseduuri; või
 - 2) pärast etteantud punkti, kui ta kasutab etteantud punkti protseduuri, juhul, kui tal on teavet, mis näitab, et eeldatavad ilmatingimused OPS 1.295 nõuetes ettenähtud siht- ja/või nõutud varulennuvälja(de)l on samaväärsed OPS 1.225 sätestatud lennuvälja kehtivate käitamismiinimumidega või nendest paremad.
- c) Lendudel instrumentaallennureeglite (IFR) järgi võib õhusõiduki kapten jätkata lendu planeeritud sihtlennuvälja suunas juhul, kui kõige viimane saadud teave näitab, et planeeritud arvestuslikul saabumisajal on ilmatingimused sihtlennuväljal või vähemalt ühel sihtlennuvälja varulennuväljal samaväärsed planeeritud lennuväljal kehtivate käitamismiinimumidega või nendest paremad.
- d) Lendudel visuaallennureeglite (VFR) järgi võib õhusõiduki kapten alustada starti juhul, kui faktiline ilma-teade või faktilised ilmateated koos ilmaprognoosidega näitavad, et meteoroloogilised tingimused marsruudil või marsruudi osal, mida tuleb lennata visuaallennureeglite (VFR) järgi, on kõnealusel ajal niisugused, et neid reegleid on võimalik täita.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.345

Jää ja muude saasteainete maapealsed tõrjeprotseduurid

- a) Käitaja kehtestab protseduurid, mida on vaja teostada, kui on tarvis maapealset jäätõrjet ja jäätumisvastast töötlust ning nendega seotud lennuki(te) ülevaatusi.
- b) Lennuki kapten võib alustada starti üksnes juhul, kui lennuki välispind on puhas igasugustest saasteainetest, mis võivad halvasti mõjutada lennuki lennutehnilisi omadusi ja/või lennuki juhitavust, välja arvatud juhtudel, mis on lubatud lennukikäsiraamatus.

OPS 1.346

Jää ja muude saasteainete tõrjeprotseduurid lennu ajal

- a) Käitaja kehtestab protseduurid, mida on vaja täita lennu ajal teadaolevates või oletatavates jäätumistingimustes.
- b) Õhusõiduki kapten võib alustada lendu või lennata ettekatsetult teadaolevatesse või oletatavatesse jäätumistingimustesse üksnes juhul, kui lennuk on sertifitseeritud lendamiseks nendes tingimustes ja varustatud vajalike seadmetega.

OPS 1.350

Kütuse ja õli varud

Õhusõiduki kapten tohib alustada lendu üksnes juhul, kui ta on veendunud, et lennukil on vähemalt sellised kogused kütust ja õli, mis on planeeritud lennu ohutuks sooritamiseks, võttes arvesse oletavaid käitamistingimusi.

OPS 1.355

Starditingimused

Enne stardi alustamist peab õhusõiduki kapten isiklikult veenduma, et temale teadaoleva teabe kohaselt ei takista ilm lennuväljal ega ka kasutamiseks kavandatud raja tingimused ohutut starti ega väljumist.

OPS 1.360

Stardimiinimumide kohaldamine

Enne stardi alustamist peab õhusõiduki kapten olema veendunud, et nähtavus rajal (RVR) või nähtavus lennuki stardisuunal on võrdne kehtestatud miinimumiga või sellest parem.

OPS 1.365

Minimaalsed lennukõrgused

Õhusõiduki kapten või piloot, kellele lennuki juhtimine on delegeeritud, ei tohi lennata madalamal kindlaksmääratud minimaalsetest lennukõrgustest, välja arvatud juhul, kui see on vajalik startimiseks või maandumiseks.

OPS 1.370

Ebatavaliste olukordade jälgimine lennu ajal

Käitaja kehtestab protseduurid, millega tagatakse, et ärilise lennutranspordi lendudel ei jälgendata ebatavalisi või hädaolukordi, kus on kas osaliselt või tervikuna vaja rakendada ebatavalise või hädaolukorra protseduure; samuti kehtestab käitaja protseduurid instrumentaallennuilm (IMC) tingimuste kunstliku jälgendamise vältimiseks.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.375

Kütuse kasutamise kontrollimine lennu ajal

(Vt OPS 1.375 1. liide)

- a) Käitaja kehtestab protseduurid, millega tagatakse kütuse kontrollimine ja kütusekulu jälgimine lennu ajal.
- b) Õhusõiduki kapten tagab, et kütuse jääk on lennu ajal suurem kui kütuse kogus, mida on vaja lennuväljani jõudmiseks, kus saab sooritada ohutu maandumise, kusjuures pärast maandumist peab ettenähtud varukütus alles olema.
- c) Õhusõiduki kapten kuulutab välja hädaolukorra, kui arvestuse järgi on maandumise ajal pardal olev tegelik kasutatav kütusekogus väiksem kui ettenähtud varukütuse kogus.

OPS 1.380

Teadlikult tühjaks jäetud

OPS 1.385

Lisahapniku kasutamine

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

OPS 1.390

Kosmiline kiirgus

- a) Käitaja võtab arvesse võimalikku kosmilise kiirguse ohtu kõikidele tööülesandeid täitvatele meeskonnaliikmetele lennu ajal (sealhulgas töökohale lendamise ajal) ning käitaja võtab kasutusele järgmised meetmed nende meeskonnaliikmete kaitsmiseks, kellele mõjuv kiirguse doos võib aastas ületada 1 mSv:
 - 1) hindab nende meeskonnaliikmete kiirgusedoosi;
 - 2) arvestab töögraafiku koostamisel hinnangulist kiirguse ohtu nii, et suure riskiga meeskonnaliikmetele mõjuv kiirguse doos väheneks;
 - 3) teavitab asjaomaseid meeskonnaliikmeid nende tööga kaasnevatest terviseriskidest;
 - 4) tagab oma rasedusest teatanud meeskonna naisliikmetele niisuguse töögraafiku, mille puhul lootele mõjuv doos oleks võimalikult väike, ning igal juhul tagab käitaja, et ülejäänud raseduse jooksul poleks see doos suurem kui 1 mSv.
 - 5) tagab, et kõikide suure kiirguseohuga meeskonnaliikmete kohta peetakse eraldi individuaalset registrit, kuhu märgitakse nende poolt saadud doosid. Nendest doosidest tuleb inimesi teavitada kord aastas ja siis, kui nad lahkuvad käitaja teenistusest.
- b) 1) Käitaja võib kasutada lennukit kõrgemal kui 15 000 m (49 000 jalga) ainult juhul, kui OPS 1.680 nimetatud seadmed on töökorras või juhul, kui täidetakse OPS 1.680 ettenähtud protseduuri.
- 2) Õhusõiduki kapten või piloot, kellele lennu juhtimine on delegeeritud, peab alustama laskumist kohe, kui see on võimalik, juhul kui kosmilise kiirguse doos on suurem lennutegevuskäsiraamatus kindlaksmääratud piirväärtustest.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.395

Maale ohtliku lähenemise kindlakstegemine

Kui mõni meeskonnaliige teeb kindlaks või hoiatussüsteem registreerib maapinnale ohtliku lähenemise, tuleb õhusõiduki kaptenil või piloodil, kellele lennuki juhtimine on delegeeritud, tagada, et otsekohe alustatakse ohutute lennutingimuste taastamiseks vajalikku tegevust.

OPS 1.398

Õhus kokkupõrke vältimise pardasüsteemi (ACAS) kasutamine

Käitaja kehtestab protseduurid, millega tagatakse, et:

- a) pardale paigaldatud ja töökorras õhus kokkupõrke vältimise pardasüsteemi (ACAS) kasutatakse lennu ajal režiimis, mis võimaldab süsteemil ohtliku vahemaa teadete (Resolution Advisories — RA) edastamist, välja arvatud juhul, kui see ei oleks antud hetkel olemasolevates lennutingimustes asjakohane.
- b) Kui õhus kokkupõrke vältimise pardasüsteem (ACAS) registreerib ohtliku lähenemise mõnele teisele õhusõidukile (RA), tuleb kaptenil või piloodil, kellele lennu juhtimine on delegeeritud, tagada, et otsekohe alustatakse ohutu vahemaa taastamiseks vajalikku tegevust juhul, kui seda õhusõidukit ei ole visuaalselt kindlaks tehtud ja veendunud, et see ei kujuta endast ohtu.

OPS 1.400

Lähenemise ja maandumise tingimused

Enne maandumiseks lähenemise alustamist peab õhusõiduki kapten olema veendunud, et lennutegevuskäsi-raamatus ettenähtud lennukarakteristikute järgi ei takista ohutut lähenemist, maandumist ega lähenemise katkestamist temale teadaoleva teabe järgi ilm lennuväljal ega tingimused rajal, mida ta kavatseb kasutada.

OPS 1.405

Lähenemise alustamine ja jätkamine

- a) Õhusõiduki kapten või piloot, kellele lennuki juhtimine on delegeeritud, võib alustada instrumentaallähenemist hoolimata ilmateates teatatud nähtavusest rajal (RVR)/nähtavusest, kuid ei tohi jätkata lähenemist kaugmajakast või samaväärsest kohast edasi juhul, kui teatatud nähtavus rajal (RVR)/nähtavus on väiksem kui kehtestatud miinimumid.
- b) Kui puudub teave nähtavuse kohta rajal (RVR), võib selle väärtused tuletada, teisendades teatatud nähtavuse väärtust vastavalt OPS 1.430 1. liite lõikele h.
- c) Kui pärast kaugmajaka või samaväärse asukoha ületamist vastavalt lõikele a on edastatud nähtavus rajal (RVR) väiksem kui kehtestatud miinimum, võib lähenemist jätkata kuni otsusekõrguseni (DA/H) või minimaalse laskumiskõrguseni (MDA/H).
- d) Kaugmajaka või samaväärse fikseeritud punkti puudumisel tuleb õhusõiduki kaptenil või piloodil, kellele lennuki juhtimine on delegeeritud, otsustada lähenemise jätkamine või katkestamine lennuvälja kohal enne laskumist 1 000 jalast madalamale. Kui minimaalne laskumiskõrgus (MDA/H) on lennuvälja kohal 1 000 jalga või suurem, tuleb käitajal kehtestada kõikideks lähenemisprotseduurideks eraldi kõrgused, millest madalamal ei tohi lähenemist jätkata, kui nähtavus rajal (RVR)/nähtavus on kehtestatud miinimumidest väiksem.
- e) Otsusekõrgusest (DA/H) või minimaalsest laskumiskõrgusest (MDA/H) madalamale laskumise ja maandumise võib sooritada juhul, kui nõutud visuaalsed orientiirid on nähtavad otsusekõrgusel (DA/H) või minimaalsel laskumiskõrgusel (MDA/H) ja visuaalne side (silmside) nende orientiiridega on püsiv.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- f) Maandumisala nähtavus rajal (RVR) on alati määrav. Kui on olemas teatatud nähtavus (RVR) vahepealses punktis ja raja lõpp-punktis ning see on asjakohane, on ka need andmed määrava tähtsusega. Minimaalne vahepealse punkti nähtavus rajal (RVR) on 125 m või maandumisalal nõutud nähtavus rajal, kui see on väiksem; raja lõpp-punkti minimaalne nähtavus rajal (RVR) on 75 m. Maandumisjärgse läbijooksu juhtimis- või kontrollsüsteemiga varustatud lennukite jaoks on minimaalne nähtavus rajal (RVR) vahepealses punktis 75 m.

Märkus „Asjakohane” tähendab selles kontekstis seda raja osa, mida kasutatakse maandumisjärgse läbijooksu suure kiiruse etapil kuni kiiruse vähenemiseni ligikaudu 60 sõlmeni.

OPS 1.410

Käitamisprotseduurid — läve ületamise kõrgus

Käitajal tuleb kehtestada käitamisprotseduurid, mis tagavad, et täppislähenemistel kasutatud lennuk ületab läve maandumiskonfiguratsioonis ja -asendis ohutul kõrgusel.

OPS 1.415

Lennupäevik

Õhusõiduki kapteni tagab, et lennupäevik on täidetud.

OPS 1.420

Juhtumitest teatamine

a) Mõisted

- 1) *Lennuintsident* — lennuõnnetusest erinev õhusõiduki käitamisega seotud juhtum, mis mõjutab või oleks võinud mõjutada lennu ohutust.
- 2) *Tõsine lennuintsident* — lennuintsident, mille toimumise asjaolud on lähedased lennuõnnetusele.
- 3) *Lennuõnnetus* — õhusõiduki käitamisega seotud juhtum, mis toimub ajavahemikus, mil isik asub lendamiseks õhusõiduki pardale, kuni hetkeni, kui kõik isikud on pardalt lahkunud ning mille ajal:
 - i) isik saab surmavalt või raskesti vigastada põhjusel, et:
 - A) ta on õhusõidukis;
 - B) ta puutub otseselt kokku mingi õhusõiduki osaga, sealhulgas ka lennuki küljest eraldunud osadega; või
 - C) ta puutub otseselt kokku reaktiivmootori gaasijoaga, välja arvatud juhul, kui vigastused on saadud nn loomulikel põhjustel või need on põhjustanud isik ise või mõni teine isik või kui vigastada on saanud piletita reisija, kes varjab end väljaspool reisijatele või meeskonnale ettenähtud ala; või
 - ii) õhusõiduk või selle konstruktsioon saab kahjustusi, mis mõjutavad ebasoodsalt õhusõiduki konstruktsiooni tugevust, lennutehnilisi võimalusi või lennu karakteristikuid, ning nende kahjustuste kõrvaldamine nõuab tavaliselt suuremahulist remonti või vigastatud osa asendamist, välja arvatud mootoririke või -kahjustus, mis piirdub vaid mootori, selle katte või abiagregaatidega või kahjustus, mis piirdub vaid propellerite, tiibade otste, antennide, rehvide, pidurite, voolundite või väikeste mõlkide või väikeste aukudega õhusõiduki pealispinnal; või
 - iii) õhusõiduk on kadunud või asub täiesti ligipääsmatus kohas.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- b) Lennuintsidentidest teatamine -käitajal tuleb kehtestada lennuintsidentidest teatamise protseduurid, võttes arvesse allpool lõikes d kirjeldatud asjaolusid ja järgmisi kohustusi:

- 1) OPS 1.085 lõige b sätestab meeskonnaliikmete kohustuse teatada lennuintsidentidest, mis ohustavad või võisid ohustada lendu;
- 2) õhusõiduki kaptenil või käitajal tuleb esitada lennuametile ettekanne iga intsidendi kohta, mis ohustab või võis ohustada lendu;
- 3) ettekanded peab ära saatma 72 tunni jooksul alates intsidendi kindlakstegemise hetkest, välja arvatud juhul, kui seda takistavad erakorralised asjaolud;
- 4) õhusõiduki kapten tagab, et õhusõiduki tehnilisse päevikusse registreeritakse kõik tema vastutusel toimunud lennu ajal juhtunud teadaolevad või oletatavad tehnilised rikked ja kõik tehniliste piirangute ületamised. Kui rike või tehniliste piirangute ületamine ohustab või võis ohustada lendu, peab õhusõiduki kapten lisaks registreerimisele algatama ka vastava ettekande esitamise lennuametile vastavalt eespool toodud lõike b punktile 2;
- 5) kui intsidendid, millest on vastavalt eespool toodud lõike b punktides 1, 2 ja 3 nõuetele teatatud ning mille põhjustasid või mis on seotud lennuki mis tahes rikke, hälbe või veaga, või seadmete või mingi maapealsete abiseadmega, mõjutavad ebasoodsalt või võivad ebasoodsalt mõjutada lennuki jätkuvat lennukõlblikkust, peab käitaja samaaegselt ettekande esitamisega lennuametile informeerima sellest ka ettevõtjat/organisatsiooni, kes vastutab õhusõiduki projekteerimise eest, või tarnijat või vajaduse korral ettevõtjat/organisatsiooni, kes vastutab jätkuva lennukõlblikkuse eest.

- c) Lennuõnnetustest ja tõsistest lennuintsidentidest teatamine

käitaja kehtestab lennuõnnetustest ja tõsistest lennuintsidentidest teatamise protseduurid, võttes seejuures arvesse allpoololevas lõikes d sätestatud asjaolusid ja järgmisi kohustusi:

- 1) õhusõiduki kapten teavitab käitajat kõikidest lennuõnnetustest või tõsistest lennuintsidentidest, mis juhtuvad ajal, kui tema vastutab lennu eest. Kui kapten ei ole võimeline sellist teavet edastama, peab seda tegema ükskõik milline teine meeskonnaliige, kes on selleks võimeline, võttes arvesse käitaja kehtestatud juhtimiskohustuse ülevõtmise järjekorda;
- 2) käitaja tagab, et kõikidest lennuõnnetustest ja tõsistest lennuintsidentidest teavitatakse kõige kiiremal võimalikul viisil käitaja riigi lennuametit, lähimat lennuametit (kui see pole käitaja riigi lennuamet) ning kõiki teisi ettevõtjaid/organisatsioone, keda käitaja riigi nõudmisel sel juhul teavitada tuleb; ainult lennuõnnetuste korral tuleb teatada hiljemalt enne lennuki kohalt liigutamist, välja arvatud juhul, kui seda takistavad erakorralised asjaolud;
- 3) õhusõiduki kapten või käitaja esitab käitaja riigi lennuametile ettekande 72 tunni jooksul alates hetkest, mil lennuõnnetus või tõsine lennuintsident toimus.

- d) Eriettekanded.

Järgnevalt on loetletud juhtumid, mille korral tuleb teatamiseks ja aruandmiseks kasutada erimeetodeid.

- 1) Lennuliiklusintsidendid — õhusõiduki kaptenil tuleb intsidendist viivitamatult teavitada asjassepuutuvat lennuliiklusteenistuse üksust ning informeerida seda oma kavatsusest esitada lennuliiklusintsidendi kohta ettekanne pärast lennu lõppu alati, kui lennukit on lennu ajal ohustanud:

- i) ohtlik lähenemine mis tahes teisele lendavale seadmele;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- ii) puudulikud lennuliikluse protseduurid või kehtivate protseduuride täitmatajätmine lennuliiklusteenistuse või lennumeeskonna poolt;
- iii) lennuliiklusteenistuse süsteemide/seadmete rike.

Lisaks eeltoodule tuleb õhusõiduki kaptenil teavitada intsidendist ka lennuametit.

- 2) Õhus kokkupõrke vältimise pardasüsteemi vahemaa eristamise signaal (ACAS Resolution Advisory). Õhusõiduki kapten teavitab asjassepuutuvat lennuliiklusteenistuse üksust ja esitab lennuametile vastava ACAS-ettekande alati, kui õhusõiduk on lennu ajal manööverdanud vastusena kokkupõrke vältimise pardasüsteemi signaalile.
- 3) Lindudest põhjustatud ohud ja kokkupõrked lindudega
 - i) Õhusõiduki kapten teavitab viivitamatult vastavat kohalikku maapealset teenistust alati, kui märgatakse potentsiaalset lindude poolt põhjustatavat ohtu.
 - ii) Kui kapten teab, et toimus kokkupõrge linnuga, tuleb tal pärast maandumist esitada lennuametile kirjalik ettekanne selle kokkupõrke kohta alati, kui tema vastutusel olev lennuk saab lindudega kokkupõrkes tõsiselt kannatada või mõni selle olulistest süsteemidest hävib või lakkab töötamast. Kui lindudega toimunud kokkupõrge avastamise ajal ei ole õhusõiduki kapten kättesaadav, vastutab nimetatud ettekande esitamise eest käitaja.
- 4) Ohuolukorrad ohtlike kaupade vedaval lennul. Juhul, kui lennu ajal tekib hädaolukord ja asjaolud seda võimaldavad, tuleb õhusõiduki kaptenil teavitada vastavat lennuliiklusteenistuse (ATS) üksust pardalolevatest ohtlikest kaupadest. Kui hädaolukord tulenes ja oli seotud ohtlike kaupade veoga, tuleb kaptenil pärast maandumist täita ka OPS 1.1225 sätestatud teatamise nõudeid.
- 5) Ebaseaduslik sekkumine. Pärast lennuki pardal toimunud ebaseaduslikku sekkumist tuleb kaptenil või tema puudumisel käitajal esitada selle kohta kohalikule lennuametile ja oma lennuametile ettekanne niipea kui võimalik. (Vt ka OPS 1.1245.)
- 6) Potentsiaalsed ohuolukorrad. Õhusõiduki kapten teatab niipea kui võimalik vastavale lennuliiklusteenistuse üksusele potentsiaalset ohtu tekitavatest asjaoludest, näiteks veast maapealsete või navigatsiooniseadmete töös, meteoroloogilisest nähtusest või vulkaanilise tuha pilvest.

OPS 1.425

Reserveeritud

OPS 1.270 1. liide

Pagasi ja lasti paigutamine

Käsi- ja lasti nõuetekohase ja ohutu paigutamise tagamise protseduuride koostamisel tuleb käitajal arvestada järgmist:

- 1) kõik salongisolevad esemed peab paigutama ainult niisugustesse kohtadesse, kus neid saab kinnitada;
- 2) hoiupaigale või selle juurde märgitud massi piiranguid ei tohi ületada;
- 3) istmealuseid hoiukohti tohib kasutada ainult juhul, kui istme all on piire, mis pagasi seal fikseerib ning kui pagas on piisavalt suur, et see ei hakka istme all liikuma;
- 4) esemeid ei tohi paigutada tualettidesse või niisuguste vaheseinte vastu, mis ei takista nende esemete liikumist edasi, külgedele või üles, ning kui vaheseinal ei ole silti, mis näitab suurimat massi, mida võib sinna paigutada;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- 5) pea kohal olevasse suletavas hoiukohta paigutatud pagasi ja lasti mõõtmised peavad olema niisugused, et luugid saab kindlalt sulgeda;
- 6) pagasit ja lasti ei tohi paigutada kohtadesse, kus see takistab pääsu avariivarustuse juurde; ja
- 7) pagasit ja lasti tuleb kontrollida enne starti, enne maandumist ja alati, kui on sisse lülitatud tabloo „Kinnitage turvavööd!” või juhul, kui mis tahes lennuetapil antakse mingil teisel viisil korraldus tagada pagasi paigutamine nii, et see ei takistaks evakueerimist ega vigastaks kedagi kukkudes (ega muul viisil liikumisel).

OPS 1.305 1. liide

Tankimine/paakide tühjendamine reisijate lennukisse sisenemise, sealt väljumise või lennukis viibimise ajal

Käitaja peab kehtestama käitamisprotseduurid tankimiseks/paakide tühjendamiseks reisijate lennukisse sisenemise, sealt väljumise või lennukis viibimise ajal, et tagada järgmiste ettevaatusabinõude tarvituselevõtmine:

- 1) tankimise ajal, kui reisijad on pardal, peab teatud kindlaksmääratud kohal olema üks vastava kvalifikatsiooniga isik. Nimetatud kvalifikatsiooniga isik peab tundma tuletõrje eeskirju ja tuletõrje protseduure ohuolukorras, suutma kasutada sidepidamisvahendeid ning oskama alustada evakueerimist ja seda juhtida;
- 2) tankimist juhtiva maapealse meeskonna ja pardal oleva kvalifitseeritud personali vahel peab olema kahepoolne side kas lennuki sisesidesüsteemi või muude sobivate vahendite abil;
- 3) tankimisest/paakide tühjendamisest tuleb hoiatada meeskonda, personali ja reisijaid;
- 4) tabloo „Kinnitage turvavööd!” peab olema välja lülitatud;
- 5) sisse tuleb lülitada tablood „MITTE SUITSETADA!” ja salongi sisevalgustus peab põlema, et avariiväljapääsude asukohad oleksid näha;
- 6) reisijatel tuleb paluda teha lahti istmete turvavööd ja mitte suitsetada;
- 7) lennuki pardal peab olema piisavalt kvalifitseeritud personali, kes on valmis koheseks evakueerimiseks ohuolukorras;
- 8) kui tankimise/paakide tühjendamise ajal märgatakse lennukis kütuse auru või mingeid muid ohte, tuleb tankimine/paakide tühjendamine otsekohe lõpetada;
- 9) maapind väljapääsude all, mis on mõeldud ohuolukorras evakueerimiseks ning piirkonnad, mis on mõeldud kaldpindade kasutamiseks, tuleb hoida vabana; ja
- 10) tuleb luua tingimused ohutuks ja kiireks evakueerimiseks.

OPS 1.375 1. liide

Kütuse kasutamise kontrollimine lennu ajal

a) Kütuse kasutamise kontrollimine lennu ajal

- 1) Õhusõiduki kapten peab tagama, et kütuse kasutamist kontrollitakse lennu ajal regulaarsete ajavahe-
mike järel. Allesolev kütusekogus tuleb registreerida ja hinnata:
 - i) et võrrelda kütuse tegelikku kulu plaani järgi lennuks ettenähtud kütusekuluga;
 - ii) kas allesolevast kütusest piisab lennu lõpetamiseks; ja
 - iii) et määrata kindlaks eeldatav kütuse jääk sihtkohta jõudmisel.
- 2) Asjakohased andmed kütuse kohta tuleb dokumenteerida.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

b) Kütuse kasutamise juhtimine lennu ajal

- 1) Kui kütuse kontrollimine lennu ajal näitab, et arvestustekohane kütusejääk sihtlennuväljale jõudmisel on väiksem kui nõutav ettenähtud kütusevaru jääk (reserv) ja lõplik kütusejääk kokku, peab õhusõiduki kapten otsustamaks, kas jätkata lendu sihtlennuväljani või muuta marsruuti, et vältida maandumist ettenähtud lõplikust jääkkütusest väiksema varuga, võtma arvesse lennuliikluse olukorda ja käitamistingimusi nii sihtlennuväljal kui ka varulennuväljani viival marsruudil.
- 2) Suundumisel eraldiasuval kaugele lennuväljale määratakse kindlaks viimane punkt, kust on veel võimalik pöörduda marsruudil paiknevale mis tahes varulennuväljale. Selleks, et otsustada, kas jätkata lendu eraldiasuva lennuvälja suunas või suunduda mõnele teisele lennuväljale marsruudil, tuleb õhusõiduki kaptenil enne sellesse punkti jõudmist hinnata kütusevaru, mis on eeldatavasti järel eraldiasuva lennuvälja kohale jõudes, samuti ilmingimusi, eraldiasuva lennuvälja liiklus- ja käitamistingimusi ning kõikide teiste marsruudil olevate lennuväljade tingimusi.

E ALAJAGU

IGAILMALENNUD

OPS 1.430

Lennuvälja käitamismiinimumid — üldnõuded

(Vt OPS 1.430 1. liide)

- a) Käitaja kehtestab kõikide lennuväljade jaoks, mida ta kasutada kavatseb, lennuvälja käitamismiinimumid, mis ei tohi olla väiksemad 1. liites toodud väärtustest. Miinimumide määramise meetod peab olema lennuametile vastuvõetav. Käitaja miinimumid ei tohi olla väiksemad käitamismiinimumidest, mille nendele lennuväljadele võib kehtestada lennuvälja asukohariik, välja arvatud juhul, kui selleks on nimeetatud riigi eriluba.

Märkus Eespool toodud lõige ei keela plaanivälise varulennuväljade miinimumide arvutamist lennu ajal juhul, kui seda tehakse tunnustatud meetodi järgi.

- b) Lennuvälja käitamismiinimumide kehtestamisel konkreetsetele lendudele peab käitaja täielikult arvesse võtma:

- 1) lennuki tüüpi, lennuki lennutehnilisi- ja käitamisomadusi;
- 2) lennumeeskonna koosseisu, pädevust ja kogemusi;
- 3) kasutamiseks valitavate võimalike radade mõõtmeid ja omadusi;
- 4) olemasolevate visuaalsete ja mitte-visuaalsete maapealsete seadmete asjakohasust ja töövõimet;
- 5) lennukil olemasolevaid navigatsiooni ja/või lennutrajektoori järgimise seadmeid, mida kasutatakse stardi, lähenemise, väljajoondumise, maandumise, maandumisjärgse läbijooksu ja katkestatud lähenemise ajal;
- 6) takistusi lähenemise, katkestatud lähenemise ja tõusupiirkondades, mis nõuavad erakorraliste protseduuride järgimist ning vajalikku luba;
- 7) instrumentaallähenemise protseduuride sooritamiseks vajalikku takistustest ülelennu kõrgust/suhtelist kõrgust; ja
- 8) vahendeid meteoroloogiliste tingimuste määramiseks ja nendest teatamiseks.

- c) Käesolevas alajaos käsitletud lennukite kategooriad tuleb määrata OPS 1.430 lõike c 2. liites toodud meetodi kohaselt.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.435

Mõisted

Käesolevas alajaos kasutatud mõistetele on järgmine tähendus:

- 1) *Ringilt lähenemine* — instrumentaallähenemise visuaalne etapp lennuki viimiseks vajalikku asukohta, et maanduda rajale, mis ei asetse otselähenemiseks sobivas suunas.
 - 2) *Halva nähtavuse protseduurid* (*Low Visibility Procedures — LVP*) — protseduurid, mida rakendatakse lennukil eesmärgiga tagada ohutus II ja III kategooria lähenemistel ja startimistel halva nähtavusega.
 - 3) *Startimine halva nähtavusega* (*Low Visibility Take-Off — LVTO*) — startimine tingimustes, kus nähtavus rajal (RVR) on vähem kui 400 m.
 - 4) *Lennuki lennujuhtimissüsteem* (*Flight control system*) — süsteem, mis sisaldab automaatmaandumissüsteemi ja/või kombineeritud maandumissüsteemi.
 - 5) *Passiivne automaatmaandumissüsteem* (*Fail-passive flight control system*) — automaatmaandumissüsteem on passiivne, kui rikke korral ei teki märkimisväärsed asendi muutusi ega kõrvalekalduksi lennutrajektoori või -kõrgusest, kuid maandumist ei sooritata automaatselt. Passiivse automaatmaandumissüsteemi korral võtab piloot pärast vea/rikke tekkimist lennuki juhtimise üle.
 - 6) *Aktiivne automaatmaandumissüsteem* (*Fail-operational flight control system*) — automaatmaandumissüsteem on aktiivne, kui rikke korral allpool hoiatuskõrgust saab lähenemist, väljajoondumist ja maandumist sooritada automaatselt. Rikke korral toimib automaatne maandumissüsteem nagu passiivne süsteem.
 - 7) *Kombineeritud aktiivne automaatmaandumissüsteem* (*fail-operational hybrid landing system*) — süsteem, mis koosneb esmasest passiivsest maandumissüsteemist ning sõltumatust sekundaarsest juhtimissüsteemist, mis võimaldab piloodil esmase süsteemi rikke korral maanduda käsitsijuhtimisega.
- Märkus* Tüüpiline sõltumatu sekundaarne juhtimissüsteem koosneb esiklaasi indikaatorist, kust piloot saab teavet tavaliselt korralduse vormis, kuid see võib olla ka teave asukoha (või kõrvalekaldu-mise) kohta.
- 8) *Visuaallähenemine* — lähenemine, mille puhul ei kohaldata instrumentaallähenemise protseduuri mõnda osa või seda protseduuri tervikuna ning lähenemine lõpetatakse maapinnal olevate visuaalsete orientiiride järgi.

OPS 1.440

Lennud halva nähtavusega — üldised käitamiseeskirjad

(Vt OPS 1.440 1. liide)

- a) Käitaja sooritab II ja III kategooria lende üksnes juhul, kui:
 - 1) nendeks lendudeks mõeldud lennukid on sertifitseeritud käitamiseks otsusekõrgustel alla 200 jala või ilma otsusekõrguseta ning on varustatud vastavalt sertifitseerimisnõuete CS-AWO (igailmalennud) nõuetele või lennuameti poolt vastuvõetavatele samaväärsete nõuetele;
 - 2) lendude üldise ohutuse jälgimiseks kehtestatakse ja rakendatakse sobivat süsteemi, mille abil registreeritakse lähenemiste ja/või automaatsete maandumiste sooritamise edukus;
 - 3) lennuamet on andnud loa lendude sooritamiseks;
 - 4) lennumeeskond koosneb vähemalt 2 piloodist; ja
 - 5) otsusekõrgus määratakse kindlaks raadiokõrgusemõõtja abil.
- b) Käitaja võib sooritada halva nähtavusega starte raja nähtavuse (RVR) korral alla 150 m (A, B ja C kategooria lennukid) või alla 200 m (D kategooria lennukid) ainult lennuameti loal.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.445

Lennud halva nähtavusega — lennuväljade valimine

- a) Käitaja tohib kasutada lennuvälja II või III kategooria lendudeks üksnes juhul, kui lennuvälja asukohariik on lennuvälja sertifitseerinud nende lendude sooritamiseks.
- b) Käitaja peab kontrollima, kas lennuväljadel, kus ta kavatseb hakata sooritama lende halva nähtavuse korral, on kehtestatud halva nähtavuse protseduurid (LVP) ja on tagatud nende protseduuride täitmine.

OPS 1.450

Lennud halva nähtavusega — koolitus ja kvalifikatsioonid

(Vt OPS 1.450 1. liide)

Käitaja tagab, et enne halva nähtavusega II ja III kategooria lendude starti:

- 1) on kõik lennumeeskonna liikmed:
 - i) läbinud 1. liites ettenähtud koolituse ja täitnud vastavad kontrollinõuded, sealhulgas koolituse lennusi-mulaatoril — käitajale lubatud II/III kategooriate lendudele vastavate raja nähtavuse (RVR) ja otsuse-kõrguse piirväärtuste korral; ja
 - ii) saanud ettevalmistuse vastavalt 1. liite nõuetele;
- 2) koolitus ja kontrollimine viiakse läbi lennuameti poolt kinnitatud üksikasjaliku õppekava järgi, mis on toodud lennutegevuskäsiraamatus. Nimetatud koolitus lisandub alajaos N ettenähtud koolitusele; ja
- 3) lennumeeskonna liikmete kvalifikatsioon vastab lendude liigile ja lennuki tüübile.

OPS 1.455

Lennud halva nähtavusega — käitamisprotseduurid

(Vt OPS 1.455 1. liide)

- a) Käitaja peab kehtestama protseduurid ja juhendid, mida kasutatakse halva nähtavusega startimisel ning II ja III kategooria lendudel. Need protseduurid peavad olema toodud lennutegevuskäsiraamatus ning nendes tuleb kindlaks määrata lennumeeskonna liikmete tööülesanded ruleerimisel, startimisel, lähene-misel, väljajoondumisel, maandumisel, pidurdamisel ja katkestatud lähenemisel.
- b) Õhusõiduki kapten peab veenduma:
 - 1) enne halva nähtavusega stardi või II ja III kategooria lähenemise alustamist, et visuaalsete ja mittevi-suaalsete vahendite kasutamise võimalused on piisavad;
 - 2) enne halva nähtavusega stardi või II ja III kategooria lähenemise alustamist, et halva nähtavuse protse-duurid kehtivad vastavalt lennuliiklusteenistuste poolt saadud teabele; ja
 - 3) enne halva nähtavusega stardi, mille puhul nähtavus rajal (RVR) on alla 150 m (A, B ja C kategooria lennukid) või alla 200 m (D kategooria lennukid), või enne II või III kategooria lähenemise alustamist, et lennumeeskonna liikmetel on nõuetekohane kvalifikatsioon.

OPS 1.460

Lennud halva nähtavusega — miinimumvarustus

- a) Käitaja lennutegevuskäsiraamatus peab olema loetelu miinimumvarustusest, mis vastavalt lennukikäsiraa-matu (AFM) või mõne teise kinnitatud dokumendi nõuetele peab olema töökorras halva nähtavusega stardi või II või III kategooria lähenemise alustamisel.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- b) Õhusõiduki kapten peab veenduma, et lennuki seisund ja asjakohased pardasüsteemid on konkreetse lennu sooritamiseks sobivad.

OPS 1.465**Visuaallendude käitamismiinimumid**

(Vt OPS 1.465 1. liide)

Käitaja tagab, et:

- 1) visuaallende sooritatakse vastavalt visuaallennu reeglitele ja kooskõlas OPS 1.465 1. liites toodud tabeli andmetega;
- 2) erivisuaallende ei alustata, kui nähtavus on väiksem kui 3 km ega jätkata nähtavusega alla 1,5 km.

OPS 1.430 1. liide**Lennuväljade käitamismiinimumid****a) Stardimiinimumid****1) Üldnõuded**

- i) Käitaja poolt kehtestatud stardimiinimumid peavad olema väljendatud nähtavuse või raja nähtavuse (RVR) piirväärtustena, mille määramisel on arvestatud kasutada kavatsetavate lennuväljade kõiki vastavaid tegureid ning lennuki karakteristikuid. Kui väljumisel ja/või sundmaandumisel on vaja näha ja vältida takistusi, peavad olema kehtestatud lisatingimused (näiteks pilvede kõrgus).
 - ii) Sobiva varulennuvälja puudumisel võib õhusõiduki kapten alustada starti üksnes siis, kui ilmattingimused väljumislennuväljal on võrdsed või paremad kui sellel lennuväljal kehtivad maandumismiinimumid.
 - iii) Kui teatatud meteoroloogiline nähtavus on halvem kui stardiks nõutav nähtavus ning nähtavust rajal (RVR) ei ole teatatud, võib starti alustada üksnes siis, kui õhusõiduki kapten saab kindlaks teha, et nähtavus rajal (RVR)/nähtavus stardiraja suunal on võrdne nõutud miinimumiga või sellest parem.
 - iv) Kui ei ole andmeid meteoroloogilise nähtavuse või nähtavuse kohta rajal (RVR), võib startida üksnes juhul, kui õhusõiduki kapten saab kindlaks teha, et nähtavus rajal (RVR)/nähtavus stardiraja suunal on võrdne nõutud miinimumiga või sellest parem.
- 2) Visuaalsed orientiirid. Valida tuleb stardimiinimumid, et tagada lennuki juhtimiseks piisavad orientiirid nii stardi katkestamisel ebasoodsates oludes kui ka stardi jätkamisel pärast kriitilise jõuseadme riket.
- 3) Nõutav nähtavus rajal/nähtavus
- i) Mitme mootoriga lennukite jaoks, mille puhul saab stardi ajal stardi mis tahes punktis toimunud kriitilise jõuseadme rikke korral stardi kas katkestada või jätkata starti kuni 1 500 jala kõrguseni lennuvälja kohal, ületades takistused nõutud kõrgusel, ei tohi käitaja poolt raja nähtavuse (RVR)/nähtavuse väärtustena kehtestatud stardimiinimumid olla väiksemad kui allpool tabelis toodud väärtused, välja arvatud punktis 4 sätestatud juhtudel.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Tabel 1

Nähtavus rajal/nähtavus startimiseks

Nähtavus rajal/nähtavus	
Seadmed	Nähtavus rajal (RVR)/nähtavus (3. märkus)
Ei ole (ainult päeval)	500 m
Raja külgtuled ja/või telgjoone märgistus	250/300 m (1. ja 2. märkus)
Raja külgtuled ja telgjoone tuled	200/250 m (1. märkus)
Raja külgtuled ja telgjoone tuled ning mitmekordne teave nähtavuse kohta rajal (RVR information)	150/200 m (1. ja 4. märkus)

1. märkus: D-kategooria lennukitele kohaldatakse suuremaid väärtusi.
2. märkus: Öiste lendude puhul on nõutavad vähemalt raja külgtuled ja raja lõputuled.
3. märkus: Teatatud raja nähtavuse (RVR)/nähtavuse väärtuse stardihoovõtu alguses võib asendada piloodi hinnanguga.
4. märkus: Nähtavus rajal (RVR) peab vastama nõuetele kõikides asjaomastes RVR vaatluspunktides, välja arvatud 3. märkuses toodud tingimustel.

- ii) Mitme mootoriga lennukite puhul, mis kriitilise jõuseadme rikke korral ei vasta lõike a punkti 3 alapunkti i nimetatud tingimustele, võib tekkida vajadus kohe uuesti maanduda ning näha ja vältida takistusi stardialal. Selliseid lennukeid võib käitada vastavalt allpool toodud stardimiinimumidele eeldusel, et nad võimaldavad täita takistustest ülelennuks kehtestatud kriteeriumeid oletatava mootoririkke korral konkreetsel kõrgusel. Käitaja poolt kehtestatud stardimiinimumide aluseks peab olema kõrgus, millest alates saab ühe mittetöötava mootoriga sooritada tegeliku stardijärgse tõusu trajektoori. Kasutatavad raja nähtavuse (RVR) miinimumid ei tohi olla väiksemad väärtustest, mis on toodud eespool toodud tabelis 1 või allpool toodud tabelis 2.

Tabel 2

Kõrgus rajast oletatava mootoririkke korral ning nähtavus rajal (RVR)/nähtavus

Nähtavus rajal (RVR)/nähtavus startimisel — lennu trajektoor	
Oletatava mootoririkke toimumise kõrgus stardiraja kohal	Nähtavus rajal/nähtavus (2. märkus)
< 50 jalga	200 m
51-100 jalga	300 m
101-150 jalga	400 m
151-200 jalga	500 m
201-300 jalga	1 000 m
> 300 jalga	1 500 m (1. märkus)

1. märkus: 1 500 m kohaldatakse ka juhul, kui kindlat stardi lennutrajektoori sooritada ei saa.
2. märkus: Teatatud raja nähtavuse (RVR)/nähtavuse väärtuse stardihoovõtu alguses võib asendada piloodi hinnanguga.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- iii) Kui ei ole teatatud nähtavust rajal (RVR) või meteoroloogilist nähtavust, võib õhusõiduki kapten starti alustada üksnes juhul, kui ta saab kindlaks teha, et tegelikud tingimused vastavad kehtestatud stardimiinimumidele.

4) Erandid eespool toodud lõike a punkti 3 alapunkti i nõuetest:

- i) Lennuameti loal ja tingimusel, et on täidetud allpool toodud lõikude A kuni E nõuded, võib käitaja vähendada stardimiinimume kuni 125 m nähtavuseni rajal (RVR) (A-, B- ja C-kategooria lennukid) või 150 m nähtavuseni rajal (RVR) (D-kategooria lennukid), kui:

- A) kehtivad halva nähtavuse protseduurid;
- B) sisse on lülitatud suure intensiivsusega raja telgjoone tuled, mille vaheline kaugus on 15 m või väiksem ning suure intensiivsusega raja külgteled, mille vaheline kaugus on 60 m või väiksem;
- C) lennumeeskonna liikmed on rahuldavalt läbinud koolituse lennusimulaatoril;
- D) stardi hoovõtu alguses on kabiinist nähtav 90 meetrine visuaalne lennusegment; ja
- E) nähtavus rajal (RVR) vastab nõuetele kõikides asjakohastes RVR- vaatluspunktides.

- ii) Lennuameti loal võib lennuki käitaja, kes startimiseks kasutab heakskiidetud külgorientaatorite süsteemi, vähendada raja nähtavuse (RVR) stardimiinimumi alla 125 m (A-, B- ja C-kategooria lennukid) või alla 150 m (D-kategooria lennukid), kuid mitte alla 75 m tingimusel, et raja kaitse ja varustus on võrdväärne III-kategooria maandumiseks nõutavaga.

b) Mittetäppislähenemine

1) Süsteemi miinimumid

- i) Käitaja peab tagama, et mittetäppislähenemise protseduuride süsteemi miinimumid, mille aluseks on ilma glissaadinäitajateta instrumentaallähenemissüsteemi (ILS) (ainult kursimajakas (LLZ)), VHF ringsuunalise raadioseadme (VOR), ringsuunalise raadiomajaka (NDB), jälgimisradari abil lähenemise (SRA) ja ülikõrgsagedusega peilingaatori (VDF) kasutamine, ei oleks väiksemad tabelis 3 toodud minimaalse laskumiskõrguse (MDH) väärtustest.

Tabel 3

Süsteemi miinimumid mitte-täppislähenemise seadmetele

Süsteemi miinimumid	
Seadmed	Madalaim minimaalne laskumis-kõrgus (MDH)
ILS (ilma glissaadita — LLZ)	250 jalga
SRA (täpsusega ½ meremiili)	250 jalga
SRA (täpsusega 1 meremiil)	300 jalga
SRA (täpsusega 2 meremiil)	350 jalga
VOR	300 jalga
VOR/DME	250 jalga
NDB	300 jalga
VDF (QDM & QGH)	300 jalga
SRA (täpsusega ½ meremiili)	250 jalga

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- 2) Minimaalne laskumiskõrgus (maapinnast). Käitaja peab tagama, et minimaalne laskumiskõrgus mittetäppislähenemisel ei oleks väiksem kui:
- i) vastava kategooria lennuki jaoks ettenähtud takistustest ületlennu suhteline kõrgus (OCH)/minimaalne kõrgus takistuste kohal (OCL); või
 - ii) süsteemi miinimum.
- 3) Visuaalsed orientiirid. Piloot ei või jätkata lähenemist allapool minimaalset laskumiskõrgust (MDA/MDH), kui ta ei näe selgesti ja suuda määratleda vähemalt üht allpool loetletud visuaalsetest orientiiridest talle ettenähtud maandumisrajal:
- i) osa lähenemissüsteemi tuledest;
 - ii) lävi;
 - iii) läve märgistus;
 - iv) läve tuled;
 - v) läve identifitseerimise tuled;
 - vi) visuaalne glissaadiindikaator;
 - vii) maandumistsoon või maandumistsooni märgistus;
 - viii) maandumistsooni tuled;
 - ix) raja külgitud; või
 - x) muud lennuameti poolt heakskiidetud visuaalsed orientiirid.
- 4) Nõutav nähtavus rajal (RVR). Käitaja võib mittetäppislähenemisel kasutada järgmisi miinimumide alammäärasid:

Tabel 4a

Nähtavus rajal (RVR) täisvarustusega mittetäppislähenemisel

Mittetäppislähenemise miinimumid täisvarustuse korral (1., 5., 6. ja 7. märkus)				
MDH	RVR/lennuki kategooria			
	A	B	C	D
250-299 jalga	800 m	800 m	800 m	1 200 m
300-449 jalga	900 m	1 000 m	1 000 m	1 400 m
450-649 jalga	1 000 m	1 200 m	1 200 m	1 600 m
650 jalga ja rohkem	1 200 m	1 400 m	1 400 m	1 800 m

Tabel 4b

Nähtavus rajal (RVR) osalise varustusega mittetäppislähenemisel

Mittetäppislähenemise miinimumid osalise varustuse korral (2., 5., 6. ja 7. märkus)				
MDH	RVR/lennuki kategooria			
	A	B	C	D
250-299 jalga	1 000 m	1 100 m	1 200 m	1 400 m
300-449 jalga	1 200 m	1 300 m	1 400 m	1 600 m
450-649 jalga	1 400 m	1 500 m	1 600 m	1 800 m
650 jalga ja rohkem	1 500 m	1 500 m	1 800 m	2 000 m

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Tabel 4c

Nähtavus rajal (RVR) põhivarustusega mittetäppislähenemisel

Mittetäppislähenemise miinimumid põhivarustuse korral (3., 5., 6., ja 7. märkus)				
MDH	RVR/lennuki kategooria			
	A	B	C	D
250-299 jalga	1 200 m	1 300 m	1 400 m	1 600 m
300-449 jalga	1 300 m	1 400 m	1 600 m	1 800 m
450-649 jalga	1 500 m	1 500 m	1 800 m	2 000 m
650 jalga ja rohkem	1 500 m	1 500 m	2 000 m	2 000 m

Tabel 4d

Nähtavus rajal (RVR) ilma lähenemistulemeta mittetäppislähenemisel

Mittetäppislähenemise miinimumid ilma lähenemistulemeta (4., 5., 6. ja 7. märkus)				
MDH	RVR/lennuki kategooria			
	A	B	C	D
250-299 jalga	1 000 m	1 500 m	1 600 m	1 800 m
300-449 jalga	1 500 m	1 500 m	1 800 m	2 000 m
450-649 jalga	1 500 m	1 500 m	2 000 m	2 000 m
650 jalga ja rohkem	1 500 m	1 500 m	2 000 m	2 000 m

- 1. märkus:** Täisvarustuse hulka kuuluvad raja märgistus, suure/keskmise intensiivsusega (HI/MI) lähenemistuled 720 m või suuremas ulatuses, raja külgtuled, läve tuled ja raja lõpu tuled. Tuled peavad olema sisse lülitatud.
- 2. märkus:** Osalise varustuse hulka kuuluvad raja märgistus, suure/keskmise intensiivsusega (HI/MI) lähenemistuled 420-719 m ulatuses, raja külgtuled, läve tuled ja raja lõpu tuled. Tuled peavad olema sisse lülitatud.
- 3. märkus:** Põhivarustuse hulka kuuluvad raja märgistus, suure/keskmise intensiivsusega (HI/MI) lähenemistuled kuni 420 m ulatuses, madala intensiivsusega (LI) lähenemistuled ükskõik millises ulatuses, raja külgtuled, läve tuled ja raja lõpu tuled. Tuled peavad olema sisse lülitatud.
- 4. märkus:** Ilma lähenemistulemeta lähenemise varustuse hulka kuuluvad raja märgistus, raja külgtuled, läve tuled, raja lõpu tuled või puuduvad tuled üldse.
- 5. märkus:** Tabelites toodud väärtusi kohaldatakse üksnes tavaliste lähenemiste korral, mille nominaalne glissaadinurk ei ole üle 4°. Suuremate glissaadinurkade puhul nõutakse tavaliselt, et minimaalsel laskumiskõrgusel (MDH) oleksid näha glissaadi visuaalsed orientiirid (näiteks PAPI).
- 6. märkus:** Eespool toodud arvud näitavad teatatud nähtavust rajal (RVR) või meteoroloogilist nähtavust, mis on teisendatud nähtavuseks rajal (RVR) vastavalt lõikele h.
- 7. märkus:** Tabelites 4a, 4b, 4c ja 4d toodud minimaalne suhteline laskumiskõrgus (MDH) on mõeldud esialgseks minimaalse suhtelise laskumiskõrguse arvutamiseks. Vastava raja nähtavuse (RVR) valimisel ei ole vaja arvesse võtta ümardamist järgmise 10 jalani, mida võib teha käitamisandmete korral, (näiteks minimaalse laskumiskõrguse (MDA) tuletamisel).

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- 5) Öised lennud. Öiste lendude korral peavad olema sisse lülitatud vähemalt raja külgtuled, läve tuled ja raja lõpu tuled.
- c) Täppislähenemine — I kategooria lennud
- 1) Üldnõuded. I kategooria lend on instrumentaaltäppislähenemine ja maandumine instrumentaalmaandumissüsteemi (ILS), mikrolaine maandumissüsteemi (MLS) või täppislähenemisradari (PAR) abil, otsusekõrgusega vähemalt 200 jalga ning nähtavusega rajal vähemalt 550 m.
 - 2) Otsusekõrgus. Käitaja peab tagama, et otsusekõrgus I kategooria täppislähenemisel oleks vähemalt:
 - i) lennukikäsiraamatus (AFM) määratletud minimaalne otsusekõrgus, kui see on kindlaks määratud;
 - ii) minimaalne kõrgus, milleni saab ilma nõutavate visuaalsete orientiirideta kasutada täppislähenemise varustust;
 - iii) vastava kategooria lennuki jaoks ettenähtud takistustest ülelennu suhteline kõrgus (OCH)/minimaalne kõrgus takistuste kohal (OCL); või
 - iv) 200 jalga
 - 3) Visuaalsed orientiirid. Piloot ei tohi jätkata lähenemist allpool lõike c punkti 2 kohaselt kindlaksmääratud I kategooria otsusekõrgust, kui ta ei näe selgesti ja ei suuda määratleda temale ettenähtud rajal vähemalt ühte järgmistest visuaalsetest orientiiridest:
 - i) osa lähenemissüsteemi tuledest;
 - ii) lävi;
 - iii) läve märgistus;
 - iv) läve tuled;
 - v) läve identifitseerimise tuled;
 - vi) visuaalne glissaadiindikaator;
 - vii) maandumistsoon või maandumistsooni märgistus;
 - viii) maandumistsooni tuled; või
 - ix) raja külgtuled.
 - 4) Nõutav nähtavus rajal (RVR). Käitaja võib I kategooria lendudel kasutada järgmisi miinimumide alam-määrasid:

Tabel 5

Nähtavus rajal (RVR) I kategooria lähenemisel sõltuvalt varustusest ja otsusekõrgusest

I kategooria miinimumid				
Otsuse-kõrgus (7. märkus)	Varustus/nähtavus rajal (RVR) (5. märkus)			
	Täisvarustus (1. ja 6. märkus)	Osaline varustus (2. ja 6. märkus)	Põhivarustus (3. ja 6. märkus)	Ilma tuledeta (4. ja 6. märkus)
200 jalga	550 m	700 m	800 m	1 000 m
201-250 jalga	600 m	700 m	800 m	1 000 m
251-300 jalga	650 m	800 m	900 m	1 200 m
301 jalga ja rohkem	800 m	900 m	1 000 m	1 200 m

1. märkus: Täisvarustuse hulka kuuluvad raja märgistus, suure/keskmise intensiivsusega (HI/MI) lähenemistuled 720 m või suuremas ulatuses, raja külgtuled, läve tuled ja raja lõpu tuled. Tuled peavad olema sisse lülitatud.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

2. märkus: Osalise varustuse hulka kuuluvad raja märgistus, suure/keskmise intensiivsusega (HI/MI) lähenemistuled 420-719 m ulatuses, raja külgtuled, läve tuled ja raja lõpu tuled. Tuled peavad olema sisse lülitatud.
 3. märkus: Põhivarustuse hulka kuuluvad raja märgistus, suure/keskmise intensiivsusega (HI/MI) lähenemistuled kuni 420 m ulatuses, madala intensiivsusega (LI) lähenemistuled ükskõik millises ulatuses, raja külgtuled, läve tuled ja raja lõpu tuled. Tuled peavad olema sisse lülitatud.
 4. märkus: Ilma lähenemistuledeta lähenemise varustuse hulka kuuluvad raja märgistus, raja külgtuled, läve tuled, raja lõpu tuled või puuduvad tuled üldse.
 5. märkus: Toodud arvud näitavad teatatud nähtavust rajal (RVR) või meteoroloogilist nähtavust, millest on tuletatud nähtavus rajal (RVR) vastavalt löikele h.
 6. märkus: Tabelis toodud väärtusi kohaldatakse tavaliste lähenemiste korral, mille nominaalne glissaadinurk on kuni 4° (kaasa arvatud).
 7. märkus: Tabelis 5 toodud otsusekõrgus (DH) on mõeldud esialgse otsusekõrguse (DH) arvutamiseks. Vastava raja nähtavuse (RVR) valimisel ei ole vaja arvesse võtta ümardamist järgmise 10 jalani, mida võib teha käitamisandmete korral (näiteks otsusekõrguseks (DA) teisendamisel).
- 5) Lennud ühe piloodiga. Ühe piloodiga lendude jaoks peab käitaja arvutama minimaalse nähtavuse rajal (RVR) kõikideks lähenemisteks vastavalt OPS 1.430 ja käesoleva liite nõuetele. 800 meetrist väiksem nähtavus rajal (RVR) ei ole lubatud, välja arvatud juhul, kui kasutatakse sobivat autopilooti koos instrumentaalmaandumissüsteemi (ILS) või mikrolaine maandumissüsteemiga (MLS), mille puhul kohaldatakse tavalisi miinimume. Kohaldatav otsusekõrgus (DH) ei tohi olla väiksem kui $1,25 \times$ autopiloodi kasutamise miinimumkõrgus.
- 6) Õised lennud. Õiste lendude korral peavad olema sisse lülitatud vähemalt raja külgtuled, läve tuled ja raja lõpu tuled.
- d) Täppislähenemine — II kategooria lennud
- 1) Üldnõuded. II kategooria lennud on instrumentaaltäppislähenemised ja maandumised, mille puhul kasutatakse instrumentaalmaandumissüsteemi (ILS) või mikrolaine maandumissüsteemi (MLS) ja:
 - i) mille otsusekõrgus on alla 200 jala, kuid mitte madalamal kui 100 jalga; ja
 - ii) nähtavus rajal on vähemalt 300 m.
 - 2) Otsusekõrgus. Käitaja peab tagama, et II kategooria lendudel oleks otsusekõrgus vähemalt:
 - i) lennukikäsiraamatus toodud minimaalne otsusekõrgus, kui see on kindlaks määratud;
 - ii) minimaalne kõrgus, milleni saab ilma nõutavate visuaalsete orientiirideta kasutada täppislähenemise varustust;
 - iii) vastava kategooria lennuki jaoks ettenähtud takistustest ülelennu suhteline kõrgus (OCH)/minimaalne kõrgus takistuste kohal (OCL);
 - iv) otsusekõrgus, milleni lennumeeskonnal on lubatud lennata; või
 - v) 100 jalga.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- 3) Visuaalsed orientiirid. Piloot ei või jätkata lähenemist vastavalt lõike d punktile 2 kindlaksmääratud II kategooria otsusekõrgusest madalamal, kui tal ei ole silmsidet ja ta ei saa hoida silmsidet vähemalt kolmest järjestikusest tulest koosneva visuaalse orientiiriga, milleks on telgjoone lähenemistuled, maandumistsooni tuled, raja telgjoone tuled, raja külgtuled või nende kombinatsioon. Sellisel visuaalsel orientiiril peavad olema ka külgmised maapealsed lisaelemendid, st lähenemistulede rist-tuled, lävetuled või maandumistsooni tulerivid.
- 4) Nõutav nähtavus rajal (RVR). Kõige väiksemad miinimumid, mida käitaja võib II kategooria lendudel kasutada on:

Tabel 6

Nähtavus rajal (RVR) II kategooria lähenemisteks sõltuvalt
otsusekõrgusest (DH)

II kategooria miinimumid		
Otsuse-kõrgus	Automaatjuhtimisega allapoole otsusekõrgust (DH) (vt 1. märkus)	
	Nähtavus rajal (RVR)/A-, B- ja C-kategooria lennuk	Nähtavus rajal (RVR)/D-kategooria lennuk
100-120 jalga	300 m	300 m (2. märkus)/350 m
121-140 jalga	400 m	400 m
141 jalga ja rohkem	450 m	450 m

1. märkus: Selles tabelis tähendab *automaatjuhtimisega allapoole otsusekõrgust (DH)*, et automaatse lennujuhtimissüsteemi kasutamist jätkatakse kuni kõrguseni, mis moodustab kuni 80 % rakendatavast otsusekõrgusest. Seega võivad lennukõlblikkusnõuded mõjutada rakendatavat otsusekõrgust (DH) automaatse lennujuhtimissüsteemi minimaalse käitamiskõrguse kaudu.

2. märkus: 300 m võib kasutada automaatmaandumist sooritav D-kategooria lennuk.

e) Täppislähenemine — III kategooria lennuk.

1) Üldnõuded. III kategooria lennuk jagunevad:

i) III A-kategooria lennuk. Instrumentaaltäppislähenemine ja maandumine instrumentaalmaandumissüsteemi (ILS) või mikrolaine maandumissüsteemi (MLS) abil ning:

A) otsusekõrgusega vähem kui 100 jalga; ja

B) nähtavusega rajal vähemalt 200 m.

ii) III B-kategooria lennuk. Instrumentaaltäppislähenemine ja maandumine instrumentaalmaandumissüsteemi (ILS) või mikrolaine maandumissüsteemi (MLS) abil ning:

A) otsusekõrgusega vähem kui 50 jalga või ilma otsusekõrguseta; ja

B) nähtavusega rajal alla 200 m, kuid mitte vähem kui 75 m.

Märkus Kui otsusekõrgus (DH) ja nähtavus rajal (RVR) ei ole samas kategoorias, määratakse lennu kategooria kindlaks nähtavuse järgi rajal (RVR).

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- 2) Otsusekõrgus. Käitaja peab tagama, et lendudel, mille puhul kasutatakse otsusekõrgust, on otsusekõrgus vähemalt:
- i) lennukikäsiraamatus toodud minimaalne otsusekõrgus, kui see on kindlaks määratud;
 - ii) minimaalne kõrgus, milleni saab ilma nõutavate visuaalsete orientiirideta kasutada täppislähene-mise varustust; või
 - iii) otsusekõrgus, milleni lennumeeskonnal on lubatud lennata.
- 3) Ilma otsusekõrguseta lennud. Ilma kehtestatud otsusekõrguseta lende võib sooritada ainult juhul, kui:
- i) ilma otsusekõrguseta lennud on lennukikäsiraamatu (AFM) järgi lubatud;
 - ii) on olemas lähenemisseadmed ja lennuvälja varustus võimaldab ilma otsusekõrguseta lende; ja
 - iii) käitajal on luba ilma otsusekõrguseta III kategooria lendudeks.
- Märkus* III kategooria raja puhul võib eeldada, et ilma otsusekõrguseta lende saab toetada juhul, kui neile ei ole seatud eripiiranguid, näiteks AIP või NOTAM teadetes avaldatud piirangud.
- 4) Visuaalsed orientiirid
- i) III A-kategooria lendude ja passiivse automaatmaandumissüsteemiga III B-kategooria lendude puhul ei või piloot jätkata lähenemist madalamal löike e punktis 2 kindlaksmääratud otsusekõrgu-sest juhul, kui tal ei ole silmsidet visuaalsete orientiiridega ja ta saab hoida silmsidet vähemalt kolmest järjestikusest tulest koosneva orientiiriga, milleks on telgjoone lähenemistuled, maandu-mistsooni tuled, raja telgjoone tuled, raja külgitud või nende kombinatsioon.
 - ii) Aktiivse automaatmaandumissüsteemiga III B-kategooria lendudel, mille puhul kasutatakse otsuse-kõrgust, ei või piloot jätkata lähenemist madalamal vastavalt löike e punktile 2 kindlaks määratud otsusekõrgusest, kui ta ei ole saavutanud silmsidet ega saa hoida silmsidet visuaalse orientiiriga, milleks on vähemalt üks telgjoone tuli.
 - iii) Ilma otsusekõrguseta III kategooria lendudel ei nõuta silmsidet rajaga enne maaga kokkupuudet.
- 5) Nõutav nähtavus rajal (RVR). Väikseimad miinimumid, mida käitaja III kategooria lendudel võib kasu-tada, on toodud järgmises tabelis.

Tabel 7

III kategooria lähenemistel vastavalt otsusekõrgusele (DH) ja läbijooksu kontroll-/juhtimissüsteemile

III kategooria miinimumid			
Lähene-mise kategoo-ria	Otsuse-kõrgus (jalgades) (2. märkus)	Läbi-jooksu kontroll-/juhtimissüs-teem	Nähtavus rajal (m)
III A	Vähem kui 100 jalga	Ei nõuta	200 m
III B	Vähem kui 100 jalga	passiivne	150 m (1. märkus)
III B	Vähem kui 50 jalga	passiivne	125 m
III B	Vähem kui 50 jalga või ilma otsusekõrguseta	aktiivne	75 m

1. *märkus*: Kehtib lennukite kohta, mis on sertifitseeritud vastavalt sertifitseerimisnõuetele CS-AWO (igailmalennud) — 321 b) 3).
2. *märkus*: Lennujuhtimissüsteemi varu määratakse sertifitseerimisnõuete CS-AWO (igailmalennud) kohaselt minimaalse sertifitseeritud otsusekõrguse järgi.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

f) Ringilt lähenemine

1) Väikseimad miinimumid, mida käitaja võib ringilt lähenemisel kasutada, on toodud järgmises tabelis.

Tabel 8

Nähtavus ja minimaalne laskumiskõrgus (MDH) ringilt lähenemisel
vastavalt lennuki kategooriale

	Lennuki kategooria			
	A	B	C	D
MDH	400 jalga	500 jalga	600 jalga	700 jalga
Minimaalne meteoroloogiline nähtavus	1 500 m	1 600 m	2 400 m	3 600 m

2) Ringilt lähenemine ettenähtud trajektooridel on käesoleva lõike tähenduses vastuvõetav protseduur.

g) Visuaalne lähenemine. Käitaja ei tohi visuaalsel lähenemisel kasutada rada nähtavusega (RVR) alla 800 m.

h) Raja nähtavuse (RVR) tuletamine teatatud meteoroloogilise nähtavuse alusel.

1) Käitaja peab tagama, et meteoroloogilisest nähtavusest tuletatud nähtavust rajal (RVR) ei kasutata standardi miinimumide, II või III kategooria miinimumide arvutamiseks ega juhul, kui on kättesaadav teatatud RVR.

Märkus Kui teatatud nähtavus rajal (RVR) on suurem lennujaama käitaja poolt lubatud maksimumist, näiteks „nähtavus rajal üle 1 500 meetri”, siis käesolevas kontekstis ei loeta seda teatatud nähtavuseks rajal ning kasutada võib raja nähtavuse (RVR) tuletamise tabelit.

2) Raja nähtavuse (RVR) tuletamisel meteoroloogilise nähtavuse alusel peab käitaja tagama, et kasutatakse järgmist tabelit, välja arvatud lõike h punktis 1 nimetatud juhtudel.

Tabel 9

Raja nähtavuse tuletamine nähtavuse alusel

Kasutatavad valgustus-elementid	Nähtavus rajal (RVR) = teatatud meteoroloogiline nähtavus x	
	Päeval	Öösel
Suure intensiivsusega (HI) lähenemistuled ja rajavalgustus	1,5	2,0
Kõik muud valgusallikad pealeeesspool nimetatute	1,0	1,5
Valgustus puudub	1,0	ei kohaldata

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.430 lõike c 2. liide

Lennukite kategooriad — igailmalennud

a) Lennukite klassifikatsioon

Lennukite klassifitseerimisel võetakse arvesse mõõteriistakiirust läve kohal (V_{AT}), mis saadakse, kui varisemiskiirus (V_{SO}) korrutatakse 1,3 ga või kui varisemiskiirus ülekoormusel 1 g (V_{SIG}) korrutatakse 1,23 ga maandumiskonfiguratsiooni suurima sertifitseeritud maandumismassi juures. Kui on teada nii V_{SO} kui ka V_{SIG} , tuleb kasutada suuremat V_{AT} väärtust. V_{AT} väärtusele vastavad lennuki kategooriad on toodud järgmises tabelis:

Mõõteriistakiirus läve kohal	(V_{AT})
A	Vähem kui 91 sõlme
B	91-120 sõlme
C	121-140 sõlme
D	141-165 sõlme
E	166-210 sõlme

Käitaja või lennuki tootja määrab kindlaks maandumiskonfiguratsiooni, mida peab arvesse võtma.

b) Alaline kategooria muutmine (maksimaalne maandumismass)

- 1) Käitaja võib kehtestada alalise madalama maandumismassi ning kasutada seda massi V_{AT} määramiseks juhul, kui selleks on lennuameti luba.
- 2) Teatud kindlale lennukile omistatud kategooria peab olema alaline ega sõltu seega igapäevaste käitamistingimuste muutumisest.

OPS 1.440 1. liide

Lennud halva nähtavusega — üldised käitamiseeskirjad

a) Üldnõuded. Halva nähtavusega lendude alustamisel ja heakskiitmisel kohaldatakse järgmisi protseduure:

b) Lennu demonstreerimine. Lendu demonstreeritakse eesmärgiga määrata kindlaks või kontrollida kasutatavate õhusõidukite lennujuhtimissüsteemide, koolituse, lennumeeskonna protseduuride, hooldusprogrammi ja käsiraamatute kasutamist ja tõhusust heakskiidetaval II/III kategooria lendudel.

- 1) II/III kategooria süsteeme kasutataval lendudel tuleb sooritada vähemalt 30 lähenemist ja maandumist igal lennukitüübil, millele need on installeeritud, kui nõutav otsusekõrgus (DH) on 50 jalga või rohkem. 50 jalast väiksema otsusekõrguse (DH) korral tuleb sooritada vähemalt 100 lähenemist ja maandumist, kui lennuamet ei ole lubanud teisiti.
- 2) Kui käitajal on ühte ja sama tüüpi õhusõidukite erinevad variandid, tuleb käitajal, vaatamata sellele, kas ta kasutab neil samu või erinevaid põhilisi lennujuhtimis- ja indikaatorsüsteeme, näidata erinevate variantide häid lennutehnilisi omadusi, kuid ta ei pea iga variandi käitamist (pardasüsteemide tööd) täielikult demonstreerima. Lennuamet võib aktsepteerida väiksemat arvu lähenemisi ja maandumisi, kui arvestatakse lennukogemust, mis on omandatud mingi teise käitaja juures, kelle lennuettevõtja sertifikaat (AOC) on välja antud kooskõlas OPS 1 nõuetega ning kes kasutab sama lennukitüüpi või varianti ja protseduure.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- 3) Kui hindamisprogrammi raames sooritatavatest lähenemistest moodustavad ebaõnnestunud lähened (näiteks ebarahuldavate maandumiste, süsteemi töö häirete tõttu) rohkem kui 5 %, tuleb hindamisprogrammi suurendada etapiselt vähemalt 10 lähenemise ja maandumise võrra seni, kuni ebaõnnestumiste protsent ei ületa enam 5 %.
- c) Andmete kogumine lendude demonstreerimiseks. Kõikidel taotlejatel tuleb lähenemiste ja maandumiste näitajate registreerimiseks töötada välja andmete kogumise metoodika (näiteks vorm, mida lennumeeskond peab kasutama). Tulemuste andmed ja demonstreerimise andmete kokkuvõte esitatakse hindamiseks lennuametile.
- d) Andmete analüüs. Ebarahuldavad lähenemised ja/või automaatjuhtimissüsteemiga maandumised dokumenteeritakse ja neid analüüsitakse.
- e) Pidev järelevalve
- 1) Pärast esialgse loa saamist peab käitaja lennutegevust pidevalt jälgima, et teha kõik soovimatud suundumused kindlaks enne, kui need ohtlikuks muutuvad. Selleks võib kasutada lennumeeskonna ettekandeid.
- 2) Järgnevat teavet tuleb säilitada 12 kuud:
- i) õnnestunud lähenemiste (tegeline- või treeninglähened) koguarv lennukitüüpide kaupa, mille puhul kasutati II või III kategooria miinimumidele vastavaid II või III kategooria pardaseadmeid; ja
- ii) ettekanded ebarahuldavate lähenemiste ja/või automaatjuhtimisega maandumiste kohta lennuväljade ja lennuki registreerimistunnuste kaupa järgmise liigituse alusel:
- A) pardaseadmete vead;
- B) maapealsete süsteemide puudused;
- C) lennujuhtimiskeskuse (ATC) korraldusel katkestatud lähenemised; või
- D) muud põhjused.
- 3) Käitaja peab kehtestama protseduuri, mille abil jälgida iga lennuki automaatmaandumissüsteemi tööd.
- f) Üleminekuperioodid
- 1) Käitajad, kellel ei ole varasemat II või III kategooria lendude kogemust
- i) Ilma varasema II või III kategooria lendude kogemusest käitajale võidakse anda luba II või III A kategooria lendudeks, kui tal on vähemalt 6-kuuline I kategooria lendude kogemus antud lennukitüübil.
- ii) Pärast 6-kuulist II või III A kategooria lendude sooritamise kogemust vastaval lennukitüübil võidakse käitajale anda luba III B kategooria lendudeks. Sellise loa andmisel võib lennuamet kehtestada käitajale teatud lisajaks kõige madalamatest kohaldatavatest miinimumidest kõrgemad miinimumid. Kõrgemad miinimumid puudutavad tavaliselt ainult nähtavust rajal (RVR) ja/või piiranguid ilma otsusekõrguseta lendudele. Kõrgemad miinimumid tuleb valida nii, et nende kohaldamine ei nõuaks käitamisprotseduuride muutmist.
- 2) Käitajad, kellel on varasem II või III kategooria lendude kogemus. Varasema II või III kategooria lendude kogemusega käitajale võidakse lubada lühendatud üleminekuperioodi, kui ta esitab lennuametile vastava avalduse.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- g) II ja III kategooria ning halva nähtavusega stardiks (LVTO) vajalike seadmete hooldus. Käitaja peab koostöös tootjaga kehtestama pardalolevate juhtimissüsteemide hooldusjuhendid, mis tuleb lisada OPS 1.910 ettenähtud lennuki hooldusprogrammi, mis peab olema kinnitatud lennuameti poolt.
- h) Sobivad lennuväljad ja rajad
- 1) Kõikide lennukitüüpide/pardaseadmete/radade kombinatsioonide sobivust tuleb enne III kategooria lendude alustamist kontrollida ja sooritada selleks vähemalt üks edukas II kategooria või paremate tingimustega lähenemine ja maandumine.
 - 2) Lennuväljade puhul, kus läve-eelne maapinna reljeef on ebatasane või kus on muud eeldatavad või teadaolevad puudused, tuleb enne II või III kategooria lendude alustamist kontrollida kõikide lennukitüüpide/pardaseadmete/radade kombinatsioonide sobivust ja sooritada selleks I kategooria või paremate tingimustega lende.
 - 3) Kui käitajal on ühte ja sama tüüpi õhusõidukite erinevad variandid, tuleb käitajal, vaatamata sellele, kas ta kasutab neil samu või erinevaid põhilisi lennujuhtimis- ja indikaatorsüsteeme, näidata erinevate variantide häid lennutehnilisi omadusi, kuid ta ei pea täielikult demonstreerima iga variandi/raja kombinatsiooniga lende.
 - 4) Sama lennukitüüpi/varianti ning pardaseadmete kombinatsioone ja protseduure kasutavad käitajad võivad käesoleva lõike nõuete täitmisel kasutada üksteise kogemusi ja dokumentatsiooni.

*OPS 1.450 1. liide**Lennud halva nähtavusega — koolitus ja kvalifikatsioonid*

- a) Üldnõuded. Käitaja peab tagama, et lennumeeskonna liikmete koolitusprogrammid halva nähtavusega lendude jaoks koosneksid maapealse koolituse, lennusimulaatoril läbiviidava lennuõppe ja/või lennuõppe liigendatud kursustest. Käitaja võib kursuste sisu lühendada vastavalt punktide 2 ja 3 nõuetele juhul, kui lühendatud kursuse sisu on lennuametile vastuvõetav.
- 1) Lennumeeskonna liikmed, kellel ei ole II või III kategooria lendude kogemust, peavad lõigetes b, c ja d sätestatud koolitusprogrammi läbima täies ulatuses.
 - 2) Lennumeeskonna liikmed, kes on omandanud II või III kategooria lendude kogemuse mõne teise käitaja juures, võivad läbi teha lühendatud maapealse kursuse.
 - 3) Lennumeeskonna liikmed, kellel on II või III kategooria lendude kogemus sama käitaja juures, võivad läbi teha lühendatud maapealse koolituse, lennusimulaatoriõppe ja/või lennuõppe kursuse. Lühendatud koolituskursus peab koosnema vähemalt lõike d punkti 1 ja punkti 2 alalõike i või ii nõuetes nimetatud osadest ning lõike d punkti 3 alalõike i nõuetes nimetatud osadest.
- b) Maapealne koolitus. Käitaja peab tagama, et halva nähtavusega lendude ettevalmistamiseks mõeldud esmane maapealne koolituskursus hõlmaks vähemalt järgmist:
- 1) ILS ja/või MLS karakteristikud ja piirangud;
 - 2) visuaalsete vahendite karakteristikud;
 - 3) udu iseloomustavad tunnused;
 - 4) konkreetse pardasüsteemi käitamisvõimalused ja piirangud;
 - 5) sademete, jäätumise, madala tuulenihke ja turbulentsuse mõjud;
 - 6) konkreetse lennuki rikete mõju;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- 7) raja nähtavuse (RVR) hindamissüsteemide kasutamine ja piirangud;
 - 8) takistustest ületamise põhimõtted;
 - 9) maapealsete seadmete rikete äratundmine ja selle puhul nõutavad tegevused;
 - 10) protseduurid ja ettevaatusabinõud, mida tuleb täita maapealse liikumise ajal lendudel, kus nähtavus rajal (RVR) on 400 m või väiksem ning lisaprotseduurid, mille täitmist nõutakse startimisel tingimustes, kus nähtavus rajal (RVR) on alla 150 m (D-kategooria lennukite puhul alla 200 m);
 - 11) raadiokõrgusemõõtja põhineva otsusekõrguse tähendus ning lähenemisala maapinna profiili mõju raadiokõrgusemõõtja näitudele ning lähenemise ja maandumise automaatsüsteemidele;
 - 12) hoiatuskõrguse tähtsus ja tähendus (kui seda kasutatakse) ning tegevus rikete korral üleval- ja allpool hoiatuskõrgust;
 - 13) pilootide kvalifikatsiooninõuded halva nähtavusega startimiseks ning II või III kategooria lendudeks loa saamiseks ja selle säilitamiseks; ja
 - 14) õige istumisasendi ja vaatenurga tähtsus.
- c) Koolitus lennusimulaatoril ja/või lennuõpe
- 1) Käitaja peab tagama, et halva nähtavusega lendude lennuõppesse ja/või koolitusse lennusimulaatoril kuuluksid:
 - i) seadmete töö kontrollimised nii maapeal kui lennu ajal;
 - ii) maapealsete süsteemide muudatustest põhjustatud mõju miinimumidele;
 - iii) automaatmaandumise visuaalsignalisatsiooniseadmete jälgimine, pöörates rõhku tegevusele nende süsteemide rikete korral;
 - iv) mootorite, elektrisüsteemide, hüdraulika või lennuki juhtimissüsteemide rikete korral võetavad meetmed;
 - v) teadaolevate defektide mõju ning minimaalvarustuse loetelu kasutamine;
 - vi) lennukõlblikkussertifikaadist tulenevad käitamispäringud;
 - vii) visuaalsete märkide kasutamine otsusekõrgusel ning info suurima lubatud kõrvalekalde kohta glissaadist või kursimajakast; ja
 - viii) hoiatuskõrguse (kui seda kasutatakse) tähendus ja olulisus ning nii üleval- kui ka allpool hoiatuskõrgust toimuva rikke korral ettenähtud tegevus.
 - 2) Käitaja peab tagama, et kõiki lennumeeskonna liikmeid õpetatakse täitma oma ülesandeid ja juhendada, kuidas teha nõutud koostööd teiste meeskonnaliikmetega. Sellel eesmärgil tuleks maksimaalselt kasutada lennusimulaatoreid.
 - 3) Koolitus tuleb jaotada etappidesse, mis hõlmaksid tavalist, ilma lennuki või süsteemide riketeta käitamist, sealjuures kõikides võimalikes ilmatingimustes ning hõlmaksid üksikasjalikke stsenaariume lennuki ja seadmete selliste rikete korral, mis võiksid mõjutada II või III kategooria lende. Kui lennuki süsteemis kasutatakse kombineeritud või teisi erisüsteeme (nagu esiklaasiindikaatorid või laiemat nähtavust võimaldavad seadmed), peavad lennumeeskonna liikmed selliste süsteemide kasutamist harjutama koolituse lennusimulaatori etapil nii tavalistes kui ka eritingimustes.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- 4) Harjutada tuleb teovõimetuse korral halva nähtavusega startimistel ning II ja III kategooria lendudel ettenähtud protseduure.
- 5) Lennukite puhul, mille jaoks ei ole konkreetsele lennukitüübile vastavat lennusimulaatorit, peavad käitajad tagama, et II kategooria lendude visuaalsete olukordade koolitusel viidaks nimetatud lennuõppe etapp läbi selleks eraldi heaks kiidetud lennusimulaatoril. Sellesse koolitusse peab kuuluma vähemalt 4 lähenemist. Konkreetsest lennukitüübist sõltuv koolitus ja protseduuride harjutamine tuleb läbi viia lennukis.
- 6) II ja III kategooria esmane koolitus peab koosnema vähemalt järgmistest harjutustest:
 - i) lähenemine asjakohaste lennujuhtimisseadmete, autopiloodi ja juhtimissüsteemide kasutamisega kuni nõutava otsusekõrguseni ning üleminek visuaalsele lennule ja maandumisele;
 - ii) lähenemine kõigi töötavate mootoritega asjakohaste lennujuhtimisseadmete, autopiloodi ja juhtimissüsteemide kasutamisega kuni asjakohase otsusekõrguseni, millele järgneb lähenemise katkestamine (kordusringile minek), kõik ilma väliste visuaalsete orientiirideta;
 - iii) kui see on asjakohane, lähenemised automaatsete lennujuhtimissüsteemide kasutamisega, mis tagavad automaatse väljajoondumise, maandumise ja pidurdamise; ja
 - iv) kasutatava süsteemi tavaline käitamine nii otsusekõrgusel visuaalsete märkidega saadud visuaalse kontakti korral kui ka ilma sellise kontaktita.
- 7) Järgmised koolitusetapid peavad sisaldama vähemalt:
 - i) lähenemisi mootoririkkega lähenemise erinevatel etappidel;
 - ii) lähenemisi kriitiliste seadmete riketega (n elektrisüsteemide, lennu automaatjuhtimissüsteemide või maapeaksete ja/või ILS/MLS pardasüsteemide ja monitoride rikked);
 - iii) lähenemisi, kus lennu automaatjuhtimisseadmete rikete korral madalal lennukõrgusel peab kas:
 - A) minema väljajoondumisel, maandumisel ja pidurdamisel või lähenemise katkestamisel üle käsitsijuhtimisele; või
 - B) minema lähenemise katkestamise otsusekõrgusel või sellest madalamal üle käsitsijuhtimisele või madalama taseme automaatrežiimile, sealhulgas olukordades, mis lõpevad maapinnaga kokkupuutega rajal;
 - iv) süsteemide rikked, mis põhjustavad ulatuslikke kursimajakast ja/või glissaadist kõrvalekaldeid nii üleval- kui ka allpool otsusekõrgust käitamiseks lubatud minimaalsetes visuaalsetes tingimustes. Lisaks sellele tuleb harjutada üleminekut käsitsijuhtimisega maandumisele juhul, kui esiklaasiindikaator on automaatjuhtimissüsteemi madalal režiimil või kui esiklaasiindikaator on ainukeseks abivahendiks väljajoondumisel; ja
 - v) rikked ja protseduurid, mis on iseloomulikud konkreetsele lennukitüübile või variandile.
- 8) Koolitusprogrammi peab kuuluma nende riketega toimetulemise harjutamine, mille puhul on vaja tagasi minna suurematele miinimumidele.
- 9) Koolitusprogrammi peab kuuluma lennuki käitamine juhul, kui III kategooria passiivse automaatjuhtimisega lähenemise ajal tekkinud viga põhjustab autopiloodi väljalülitumise otsusekõrgusel või sellest madalamal ning kui viimane teatatud nähtavus rajal (RVR) on 300 m või vähem.
- 10) Kui starditakse raja nähtavusega (RVR) 400 m ja vähem, peab koolitus hõlmama ka süsteemide ja mootorite rikkeid ning nende korral stardi jätkamist ja katkestamist.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- d) Ümberõppe nõuded halva nähtavusega startimisteks ning II ja III kategooria lendudeks. Käitajal tuleb tagada, et kõik lennumeeskonna liikmed teeavad läbi halva nähtavuse protseduuride koolituse, kui nad hakkavad töötama uuel lennukitüübil või -variandil, millega hakatakse sooritama starte halva nähtavuse korral ning II ja III kategooria lende. Kogemused, mida lennumeeskonna liikmelt nõutakse lühendatud kursuse läbimiseks, on sätestatud eespool lõike a punktides 2 ja 3.
- 1) Maapealne koolitus. Eespool toodud lõikes b sätestatud asjakohased nõuded, võttes arvesse lennumeeskonna liikmete II ja III kategooria koolitust ja kogemusi.
 - 2) Koolitus lennusimulaatoril ja/või lennuõpe
 - i) Vähemalt 8 lähenemist ja/või maandumist lennusimulaatoril.
 - ii) Kui konkreetsele tüübile vastavat lennusimulaatorit ei ole, tuleb sooritada vähemalt 3 lähenemist lennukil, sealhulgas vähemalt 1 kordusringile minek.
 - iii) Kui nõutakse selliseid eriseadmeid nagu esiklaasiindikaator või nähtavust parandavad seadmed, tuleb läbi teha vastav lisakoolitus.
 - 3) Lennumeeskonna kvalifikatsioon. Lennumeeskonna kvalifikatsioonile kehtivad nõuded olenevad käitajast ja käitatava lennuki tüübist.
 - i) Käitaja peab tagama, et enne II või III kategooria lendude alustamist läbivad kõik lennumeeskonna liikmed kontrolli.
 - ii) Eespool toodud alapunktis i ettenähtud kontrolli võib asendada lennuõppega ja/või koolitusega lennusimulaatoril, mis on sätestatud eespool lõike d punktis 2.
 - 4) Liinilennud järelevalve all. Käitaja peab tagama, kõik lennumeeskonna liikmed sooritavad järelevalve all järgmised liinilennud:
 - i) vähemalt 3 maandumist väljalülitatud autopiloodiga II kategooria lendude korral, kui nõutakse käsitsijuhtimisega maandumist;
 - ii) III kategooria lendude korral vähemalt 3 automaatjuhtimisega maandumist, välja arvatud juhul, kui eespool toodud lõike d punktis 2 nõutud koolitus läbiti lennusimulaatoril, mida kasutatakse simulaatorõppe alusel toimival ümberõppel, tuleb teha vaid 1 automaatjuhtimisega maandumine.
 - e) Tüübiga ja lennu juhtimisega seotud kogemused. Enne II/III kategooria lendude alustamist kohaldatakse õhusõiduki kaptenite suhtes (või pilootide suhtes, kellele on delegeeritud lennu juhtimine), kellel ei ole varasemaid kogemusi antud lennukitüübil, järgmisi lisanõudeid:
 - 1) 50 tundi või 20 arvestuslikku marsruutlendu konkreetsel lennukitüübil, sealhulgas liinilennud järelevalve all; ja
 - 2) kui õhusõiduki kapten või piloot ei ole saanud käitaja juures varasemat II või III kategooria lendude ettevalmistust, tuleb kohaldatavatele II või III kategooria raja nähtavuse (RVR) miinimumidele lisada 100 m, kuni ta on antud tüüpi lennukil lennanud 100 tundi või 40 arvestuslikku marsruutlendu, kaasa arvatud liinilennud järelevalve all.
 - 3) Lennuameti loal võib eespool nimetatud lennujuhtimiskogemuse nõudeid vähendada nende lennumeeskonna liikmete puhul, kellel on õhusõiduki kapteni kogemused II või III kategooria lendudel.
 - f) Startimine halva nähtavusega, kui nähtavus rajal (RVR) on alla 150/200 m
 - 1) Käitaja peab tagama, et enne startide lubamist raja nähtavusega (RVR) alla 150 m (D-kategooria lennukite puhul alla 200 m), viiakse läbi järgmised koolitused:
 - i) tavaline startimine minimaalse lubatud raja nähtavuse (RVR) tingimustes;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- ii) startimine minimaalse lubatud raja nähtavuse (RVR) tingimustes mootoririkkega kiiruste V_1 ja V_2 vahel või niipea, kui see on võimalik ohutusega seotud kaalutlustel; ja
 - iii) startimine minimaalse lubatud raja nähtavuse (RVR) tingimustes mootoririkkega enne kiirust V_1 , mis toob kaasa stardi katkestamise.
- 2) Käitaja peab tagama, et eespool toodud punktis 1 nõutud koolitus viiakse läbi lennusimulaatoril. Nimetatud koolituse hulka peab kuuluma kõikide eriprotseduuride ja -seadmete kasutamine. Kui konkreetsele lennukitüübile vastavat lennusimulaatorit ei ole, võib lennuameti loal selle koolituse viia läbi lennukil ilma minimaalse raja nähtavuse (RVR) tingimuste nõude täitmiseta. (vt OPS 1.965 1. liide)
- 3) Käitaja peab tagama, et lennumeeskonna liige on vajadusel läbinud kontrolli enne halva nähtavusega startide alustamist raja nähtavusega (RVR) alla 150 m (D-kategooria lennukite puhul alla 200 m). Nimetatud kontrolli võib asendada üksnes edukalt sooritatud koolitus lennusimulaatoril ja/või lennuõpe, mis on kehtestatud lennukitüübi ümberõppele lõike f punktis 1.
- g) Regulaarne korduvkoolitus ja kontrollimine — lennud halva nähtavusega
- 1) Käitaja peab tagama, et koos tavalise regulaarse korduvkoolitusega ja käitajapoolsete lennuoskuse tasemekontrollidega kontrollitakse ka piloodi teadmisi ja oskusi selle kindla kategooria lendudega seotud ülesannete täitmisel, mida tal on luba sooritada. Käitaja lennuoskuse tasemekontrolli tulemuse kehtimise ajal tuleb (vastavalt OPS 1.965 lõike b nõuetele) sooritada vähemalt 3 lähenemist, millest ühe võib asendada lähenemise ja maandumisega lennukil, millel kasutatakse heakskiidetud II või III kategooria protseduure. Käitajapoolse lennuoskuse tasemekontrolli ajal tuleb teha üks katkestatud lähenemine. Juhul, kui käitajal on lubatud sooritada starte raja nähtavusega (RVR) alla 150/200 m, tuleb käitajapoolse lennuoskuse tasemekontrolli ajal sooritada vähemalt üks start halva nähtavusega (LVTO) kõige väiksemate kehtivate miinimumide tingimustes.
- 2) III kategooria lendude jaoks peab käitaja kasutama lennusimulaatorit.
- 3) Käitaja peab tagama, et III kategooria lendude puhul passiivse automaatmaandumissüsteemiga lennukitel sooritatakse iga kolme järjestikuse käitajapoolse lennuoskuse tasemekontrolli jooksul vähemalt üks niisugune katkestatud lähenemine, mille põhjuseks on autopiloodi rike otsusekõrgusel või sellest madalamal, kui viimane teatatud nähtavus rajal (RVR) oli 300 m või väiksem.
- 4) Lennumet võib lubada II kategooria ja halva nähtavusega startidega (LVTO) lendude puhul viia regulaarset korduvkoolitust ja kontrollimist läbi ka vastavat tüüpi lennukil, kui ei ole sellele lennukitüübile vastavat lennusimulaatorit või vastuvõetavat alternatiivi.
- Märkus** Halva nähtavusega startide (LVTO) ja II/III kategooria lendude hiljutine kogemus, mis põhineb automaatjuhtimisega lähenemistel ja/või automaatjuhtimisega maandumistel, saavutatakse käesolevas lõikes sätestatud korduvkoolituse ja kontrolliga.

OPS 1.455 1. liide**Lennud halva nähtavusega — käitamisprotseduurid**

- a) Üldnõuded. Lennud halva nähtavusega sisaldavad järgmist:
- 1) käsitsijuhtimisega startimine (kas elektrooniliste juhtimissüsteemide abil või ilma);
 - 2) automaatjuhtimisega lähenemine allapoole otsusekõrgust (DH), millele järgneb käsitsijuhtimisega väljajoondumine, maandumine ja pidurdamine;
 - 3) automaatjuhtimisega lähenemine, millele järgneb automaatne väljajoondumine, automaatmaandumine ning käsitsijuhtimisega pidurdamine; ja

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- 4) automaatjuhtimisega lähenemine, millele järgneb automaatne väljajoondumine, automaatmaandumine ning automaatne pidurdamine, kui kohaldatav nähtavus rajal on alla 400 m.

1. märkus Kõikidel nendel käitamisrežiimidel võib kasutada kombineeritud süsteeme.

2. märkus Võib sertifitseerida ja heaks kiita ka teisi juhtimissüsteeme või näidikuid.

b) Protseduurid ja käitamisjuhendid

- 1) Kehtestatud protseduuride ja juhendite täpne olemus ja ulatus sõltub kasutatavatest pardaseadmetest ning järgitavatest kabiini protseduuridest. Käitaja peab lennutegevuskäsiraamatus täpselt kindlaks määrama, millised on lennumeeskonna liikmete ülesanded stardi, lähenemise, väljajoondumise, pidurdamise ja katkestatud lähenemise ajal. Eriti tuleb rõhutada, millised on lennumeeskonna kohustused üleminekul mittevisuaalsetelt tingimustelt visuaalsetele tingimustele ning protseduurid, mida tuleb täita halveneva nähtavuse või rikete korral. Erilist tähelepanu tuleb pöörata ülesannete jaotusele kabiinis, nii et piloodil, kes teeb otsuse maandumise või lähenemise katkestamise kohta, oleks tagatud töökoormus, mis võimaldaks tal pühenduda järelevalvele ja otsuste tegemisele.
- 2) Käitaja peab lennutegevuskäsiraamatus kehtestama üksikasjalikud käitamisprotseduurid ja juhendid. Juhendid peavad olema kooskõlas lennuki lennukikäsiraamatus toodud piirangute ja kohustuslike protseduuridega ja sisaldama eelkõige järgmisi teemasid:
- i) lennuki seadmete töö kontrollimine nii enne väljumist kui ka lennu ajal;
 - ii) mõju, mida avaldavad miinimumidele muutused maapealsete seadmete ja pardaseadmete töös;
 - iii) stardi, lähenemise, väljajoondumise, maandumise, pidurdamise ja katkestatud lähenemise protseduurid;
 - iv) protseduurid, mida tuleb järgida rikete, hoiatuste ja teiste ebatavaliste olukordade puhul;
 - v) minimaalsed nõutavad visuaalsed orientiirid;
 - vi) õige istumisasendi ja vaatenurga tähtsus;
 - vii) tegevus, mis võib olla vajalik visuaalsete orientiiride halvenemise korral;
 - viii) meeskonna kohustuste jaotumine juhul, kui täidetakse alapunktides i-iv ja vi ettenähtud protseduure, et võimaldada õhusõiduki kaptenil pühenduda peamiselt järelevalvele ja otsuste tegemisele;
 - ix) nõue, et kõikidel kõrgustel allpool 200 jalga kasutatakse raadiokõrgusemõõtjat ning üks piloot jätkaks lennuki mõõteriistade jälgimist seni, kuni maandumine on lõpetatud;
 - x) nõue, et kursimajaka tundlikku piirkonda tuleb kaitsta;
 - xi) tuule kiiruse, tuulenihke, turbulentsuse, puhastamata raja ja mitmekordse raja nähtavuse (RVR) hindamisega seotud teabe kasutamine;
 - xii) protseduurid, mida tuleb kasutada lähenemiste ja maandumiste harjutamisel radadel, millel ei kehti kõik II või III kategooria lennuvälja protseduurid;
 - xiii) lennukõlblikkussertifikaadist tulenevad käitamispiirangud; ja
 - xiv) info maksimaalse lubatud kõrvalekalde kohta instrumentaalmaandumissüsteemi (ILS) glissaadist ja/või kursimajakast.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.465 1. liide

Visuaallendude minimaalsed nähtavused

Õhuruumi klass		A B C D E [1. märkus]	F G
			kõrgemal kui 900 m (3 000 jalga) keskmise merepinna kohal (AMSL) või kõrgemal kui 300 m (1 000 jalga) maapinna kohal, olenevalt sellest, kumb on kõrgemal
Kaugus pilvest		1 500 m horisontaalselt, 300 m (1 000 jalga) vertikaalselt	900 m (3 000 jalga) keskmise merepinna kohal (AMSL) või allpool seda, või 300 m (1 000 jalga) maapinna kohal, olenevalt sellest, kumb on kõrgemal
Nähtavus lennul	8 km 3 050 m (10 000 jala) kõrgusel ja kõrgemal keskmise merepinna (AMSL) kohal (2. märkus) 5 km allpool 3 050 m (10 000 jalga) keskmise merepinna (AMSL) kohal		5 km (3. märkus)

1. märkus: Visuaallennuilm (VMC) miinimumid on A-klassi õhuruumi puhul lisatud juhendamiseks, kuid need ei tähenda VFR lendude aktsepteerimist A-klassi õhuruumis.
2. märkus: Kui ülemineku kõrgus on väiksem kui 3 050 m (10 000 jalga) AMSL, tuleks 10 000 jala asemel kasutada lennutasandit (FL) 100.
3. märkus: A- ja B-kategooria lennukeid tohib kasutada kuni nähtavusteni 3 000 m tingimisel, et vastav ATS-ametkond lubab kasutada väiksemat lennunähtavust kui 5 km ning antud olukorras on muu lennuliikluse kohtamise võimalus väike ning mõõteriistakiirus (IAS) on 140 sõlme või väiksem.

F ALAJAGU

LENNU TEOSTAMISE ÜLDNÕUDED

OPS 1.470

Kohaldatavus

- a) Käitaja tagab, et suurima lubatud reisijakohtade arvuga üle üheksa (9) või suurima lubatud stardimassiga üle 5 700 kg mitme mootoriga turbopropellerlennukeid ning kõiki mitme mootoriga turboreaktiivlennukeid kasutatakse vastavalt alajao G (suutlikkusklass A) nõuetele.
- b) Käitaja tagab, et propellerlennukeid suurima lubatud reisijakohtade arvuga kuni üheksa (kaasa arvatud) ning suurima lubatud stardimassiga kuni 5 700 kg (kaasa arvatud) kasutatakse vastavalt alajao H (suutlikkusklass B) nõuetele.
- c) Käitaja tagab, et kolbmootoriga lennukeid suurima lubatud reisijakohtade arvuga üle üheksa (9) või suurima lubatud stardimassiga üle 5 700 kg kasutatakse vastavalt alajao I (suutlikkusklass C) nõuetele.
- d) Kui täielikku vastavust asjaomase alajao nõuetele ei ole võimalik tagada lennuki eriliste konstruktsiooniomaduste tõttu (näiteks üleheliikiirusega lennukid või vesilennukid), tuleb käitajal kohaldada niisuguseid lennutehnilisi norme, mis tagavad vastavas alajaos ettenähtud lennuohutuse taseme.

OPS 1.475

Üldnõuded

- a) Käitaja tagab, et lennuki mass:
 - 1) stardi alguses või lennu ajal korrigeeritud lennuplaani puhul
 - 2) punktis, millest kohaldatakse korrigeeritud lennuplaani, ei ole suurem kui mass, mille puhul saab ette võetaval lennul täita vastava alajao nõudeid ning mis lubab massi oodatavat vähenemist lennu jätkumisel ja niisugust kütuse väljalaskmist nagu on sätestatud konkreetsetes nõuetes.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- b) Käitaja tagab, et asjakohase alajao nõuete täitmise kindlaksmääramisel võetakse aluseks lennukikäsiraamatus toodud heakskiidetud lennuandmed, mida vajadusel täiendatakse muude lennuametile vastuvõtavate andmetega, nagu on sätestatud vastavas alajaos. Et vältida käitamishõuete topeletrakendamist, võib vastavas alajaos ettenähtud käitamishõuete rakendamisel arvesse võtta ka kõiki lennukikäsiraamatu lennuandmetes juba olemasolevaid nõudeid.
- c) Asjakohase alajao nõuete täitmise hindamisel tuleb vajalikul määral arvesse võtta lennuki konfiguratsiooni, keskkonnatingimusi ning nende süsteemide tööd, millel on lennuparameetritele ebasoodne mõju.
- d) Niisket rada (välja arvatud murukattega rajad) võib lennu teostamise seisukohast lugeda kuivaks rajaks.
- e) Käitajal tuleb kohaldatava alajao stardihõuete täitmise hindamisel arvestada kasutatava abimaterjali (graafikud, tabelid) täpsust.

OPS 1.480

Mõisted

- a) Alajagudes F, G; H, I ja J kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 1) *Kasutada olev stardi hoovõtu katkestusmaa (ASDA — accelerate-stop distance available)* — kasutada oleva stardiraja pikkus koos pidurdusala pikkusega, kui asjaomane lennuamet on sellise pidurdusala kasutamiseks kinnitanud ning see on võimeline kandma lennuki massi valdavate käitamistingimuste korral.
- 2) *Puhastamata rada (contaminated runway)* — rada nimetatakse puhastamata rajaks, kui üle 25 % selle pinnast (kas üksikute lõikudena või tervikuna) on kasutamiseks ettenähtud pikkuse ja laiuse ulatuses kaetud:
 - i) rohkem kui 3 mm (0,125 tolli) paksuse veekihi või lumelobjakaga või lahtise lumega, mis võrdub 3 mm veega;
 - ii) tihedaks massiks kokkusurutud lumega, mida ei saa enam rohkem kokku suruda ja mis püsib koos või murdub ülestõstmisel lumekamakateks (kokkusurutud lumi); või
 - iii) jääga, sealhulgas märja jääga.
- 3) *Niiske rada (damp runway)* — rada loetakse niiskeks, kui selle pind ei ole kuiv, kuid sellel olev niiskus ei tekita läiget.
- 4) *Kuiv rada (dry runway)* — kuiv rada on rada, mis ei ole märg ega puhastamata, kaasa arvatud niisugused kattedega rajad, mis spetsiaalsete vagude või poorsete kattematerjalide kasutamise ning hoolduse tõttu säilitavad kuivale rajale omase pidurdamisefektiivsuse ka niiskuse korral.
- 5) *Kasutatav maandumisdistants (LDA — landing distance available)* — raja pikkus, mille on kasutamiseks kinnitanud asjaomane lennuamet ning mis sobib maandumisel lennuki läbijooksuks.
- 6) *Suurim lubatud reisijakohtade arv (maximum approved passenger seating configuration)* — käitaja poolt kasutatava ühe lennuki maksimaalne reisijate mahutavus istekohtade arvu järgi, välja arvatud pilootide istmed või kabiini istmekohti ja salongipersonali istmeid, mille on heaks kiitnud lennuamet ja mis on toodud lennutegevuskäsiraamatus.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- 7) *Kasutatav stardidistants (TODA — take-off distance available)* — olemasolev hoojooksu pikkus koos kasutada oleva takistustevaba tõusuala pikkusega.
 - 8) *Stardimass (take-off mass)* — lennuki stardimassiks loetakse lennuki massi koos kõigega ja kõigiga, mis või kes on lennukis stardi hoojooksu alustamisel.
 - 9) *Kasutatav hoovõtudistants (TORA — take-off run available)* — raja pikkus, mille on kasutamiseks kinnitatud asjaomane lennuamet ning mis sobib lennuki startimisel maaapealseks hoovõtuks.
 - 10) *Märg rada (wet runway)* — rada loetakse märjaks, kui raja pind on kaetud veega või sellega samaväärse moodustisega, mida on vähem kui on sätestatud eespool toodud lõike a punktis 2, või kui raja pinnal on piisavalt niiskust peegelduse tekkeks, kuid mitte märkimisväärsed alasid seisva veega.
- b) *Lennukitega seotud mõisted „stardi hoovõtu katkestusmaa” (accelerate-stop distance), „stardidistants” (take-off distance), „hoojooksu pikkus” (take-off run), „tegelik stardi tõusutrajektoor” (net take-off flight path), „tegelik lennutrajektoor ühe mittetöötava mootoriga” (one engine inoperative en-route net flight path) ning „tegelik lennutrajektoor kahe mittetöötava mootoriga” (two engines inoperative en-route net flight path), on defineeritud lennukõlblikkuse nõuetes, mille alusel lennuk sertifitseeriti või nagu on defineerinud lennuamet, kui lennuamet on leidnud, et nendest definitsioonidest ei piisa lennutehniliste käitamispääsude täitmise hindamiseks.*

G ALAJAGU**SUUTLIKKUSKLASS A****OPS 1.485****Üldnõuded**

- a) Käitaja tagab, et käesoleva alajao nõuetele vastavuse kindlakstegemiseks täiendatakse lennukikäsiraamatus sisalduvaid heakskiidetud lennuandmeid teiste lennuametile vastuvõetavate andmetega, kui lennukikäsiraamatus sisalduvad lennuandmed ei ole piisavad:
 - 1) arvestamiseks selliste eeldatavate ebasoodsate käitamistingimustega nagu start ja maandumine puhastamata radadel; ja
 - 2) mootoririkkega arvestamiseks lennu kõikidel etappidel.
- b) Käitaja tagab, et märja ning puhastamata raja korral kasutatakse lennuandmeid, mis on kindlaks määratud kooskõlas kohaldatavate suurte lennukite sertifitseerimisnõuetega või samaväärsete lennuametile vastuvõetavate nõuetega.

OPS 1.490**Start**

- a) Käitaja tagab, et lennuki stardimass ei ületa maksimaalset stardimassi, mis on lennuki käsiraamatus startilennuvälja rõhkkõrguse ja õhutemperatuuri jaoks ette nähtud.
- b) Käitaja peab suurima lubatud stardimassi määramisel täitma järgmisi nõudeid:
 - 1) stardi hoovõtu katkestusmaa ei tohi ületada võimalikku stardi hoovõtu katkestusmaad;
 - 2) stardidistantsi pikkus ei tohi ületada võimalikku stardidistantsi koos takistustevaba ribaga, mis ei tohi olla pikem kui pool olemasolevat hoovõtudistantsi;
 - 3) hoovõtudistants ei tohi ületada võimalikku hoovõtudistantsi;
 - 4) käesoleva lõike nõuete täitmisel tuleb stardi katkestamisel ja stardi jätkamisel kasutada ühte ja sama V_1 väärtust; ja
 - 5) märjal või puhastamata rajal ei tohi stardimass ületada massi, mis on lubatud stardiks samades tingimustes kuival rajal.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

c) Eelneva lõike b nõuete täitmisel tuleb käitajal arvestada järgmisi tegureid:

- 1) rõhkkõrgus lennuväljal;
- 2) õhutemperatuur lennuväljal;
- 3) raja pinnakatte seisukord ja raja pinnakatte liik;
- 4) raja kalle stardi suunas;
- 5) teatatud vastutuule osa mitte rohkem kui 50 % või teatatud pärituule komponent mitte vähem kui 150 %; ja
- 6) võimalik stardiraja pikkuse lühenemine lennukite stardieelse reastumise tõttu.

OPS 1.495

Takistustevaba kõrgus stardil

a) Käitaja tagab, et tegeliku stardi tõusutrajektoori kaugus kõikidest takistustest oleks vähemalt 35 jala kõrgusel vertikaalselt või horisontaalselt vähemalt 90 m pluss $0,125 \times D$, kus D on horisontaalne vahemaa, mille lennuk on läbinud alates kasutatava stardidistantsi lõpust või juhul, kui pööre on kavandatud teha enne kasutatava stardidistantsi lõppu, siis stardidistantsi lõpust. Lennukitel, mille tiivaulatus on väiksem kui 60 m, võib horisontaalseks takistustevabaks alaks arvestada pool (1/2) lennuki tiivaulatust pluss 60 m pluss $0,125 \times D$.

b) Eelneva lõike a nõuete täitmisel peab käitaja arvesse võtma järgmisi tegureid:

- 1) lennuki mass stardi hoovõtu alustamisel;
- 2) rõhkkõrgus lennuväljal;
- 3) õhutemperatuur lennuväljal; ja
- 4) teatatud vastutuule komponent mitte rohkem kui 50 % või teatatud pärituule komponent mitte vähem kui 150 %.

c) Eespool toodud lõike a nõuete täitmisel:

- 1) ei ole lubatud trajektoori muudatusi kuni punktini, kus tegeliku starditrajektoori kõrgus on võrdne poole tiivaulatusega, kuid mitte väiksem kui 50 jalga kasutatava stardi hoovõtumaa lõpu kohal. Sellest alates kuni kõrguseni 400 jalga eeldatakse, et lennukit ei kallutata rohkem kui 15°. Kõrgemal kui 400 jalga võib planeerida 15° suuremaid kallakuid, kuid mitte üle 25°;
- 2) kõik tegeliku lennutrajektoori etapid, kus lennukit kallutatakse rohkem kui 15°, peavad olema horisontaalselt takistustevabad ulatuses, mis on kindlaks määratud käesoleva alajao lõigetes a, d ja e, ning vertikaalselt vähemalt 50 jala ulatuses; ja
- 3) üle 20° kallakute kasutamiseks 200 kuni 400 jala vahel või kuni 30° kallakute kasutamiseks 400 jalast kõrgemal peab käitaja järgima lennuameti poolt heaks kiidetud eriprotseduure (Vt OPS 1.495 lõike c punkti 3 1. liide);
- 4) piisavalt tuleb arvestada mõjuga, mida kallak avaldab käitamiskiirusele ja lennutrajektoorile, ning suurenenud käitamiskiirustest tulenevat vahemaa kasvu.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- d) Eespool toodud löike a nõuete täitmisel, kui kavandatud lennutrajektoor ei nõua lennusuuna muutmist rohkem kui 15° võrra, ei pea käitaja arvestama külgmisi takistusi, mille kaugus on suurem kui:
- 1) 300 m, kui piloot on suuteline säilitama nõutud navigeerimistäpsuse kogu takistuste arvestusliku piirkonna ulatuses; või
 - 2) 600 m kõikides teistes tingimustes.
- e) Eespool toodud löike a nõuete täitmisel, kui kavandatud lennutrajektoor nõuab lennusuuna muutmist rohkem kui 15° võrra, ei pea käitaja arvestama külgmisi takistusi, mille kaugus on suurem kui:
- 1) 600 m, kui piloot on suuteline säilitama nõutud navigeerimistäpsuse kogu takistuste arvestusliku piirkonna ulatuses; või
 - 2) 900 m kõikides teistes tingimustes.
- f) Käitaja kehtestab erakorralised protseduurid OPS 1.495 nõuete täitmiseks ning ohutu teekonna tagamiseks ja takistuste vältimiseks, mis võimaldavad lennukil täita marsruudil järgitavaid OPS 1.500 tingimusi või maanduda kas väljumislennuväljal või stardi varulennuväljal.

OPS 1.500**Lend marsruudil ühe mittetöötava mootoriga**

- a) Käitaja tagab, et lennukikäsiraamatus toodud ühe mittetöötava mootoriga lennu tegeliku lennutrajektoori andmed marsruudil prognoositavates meteoroloogilistes tingimustes vastavad kõikides marsruudi punktides kas löike b või c nõuetele. Tegelikul lennutrajektooriga peab olema positiivne gradient 1 500 jala kõrgusel lennuvälja kohal, kus peale mootoririket kavatakse maanduda. Jäätörjesüsteemide kasutamist nõudvates meteoroloogilistes tingimustes tuleb arvestada nende mõju tegelikule lennutrajektooriga.
- b) Tegelikul lennutrajektooriga gradient peab olema positiivne vähemalt 1 000 jala kõrgusel maapinnast ja takistustest marsruudil 9,3 km (5 meremiili) ulatuses mõlemal pool kavandatud lennutrajektoori.
- c) Lennutrajektoor peab võimaldama jätkata lendu reisikõrgusest kuni lennuväljani, kus saab maanduda vastavalt kas OPS 1.515 või 1.520 nõuetele, kusjuures tegelik lennutrajektoor peab olema vertikaalselt takistustevaba vähemalt 2 000 jala kõrguseni maapinna ja takistuste kohal kogu marsruudil 9,3 km (5 meremiili) ulatuses mõlemal pool kavandatud lennutrajektoori vastavalt järgmistele punktidele 1-4:
- 1) mootoririke tekib eeldatavasti marsruudi kõige kriitilisemas punktis;
 - 2) arvestatakse tuulte mõju lennutrajektooriga;
 - 3) kütust võib ohutusprotseduuri järgides avariolukorras välja lasta nii palju, et lennuväljale jõutaks nõutud kütusevaruga; ja
 - 4) lennuväli, kus on planeeritud lennuki maandumine pärast mootoririket, peab vastama järgmistele tingimustele:
 - i) seal on täidetud eeldatava maandumismassiga lennuki maandumismõõdu; ja
 - ii) ilmateated või -prognoosid, kas eraldi või koos, ning teated lennuvälja tingimuste kohta näitavad, et arvestuslikul saabumisajal on võimalik ohutult maanduda.
- d) OPS 1.500 nõuete täitmisel peab käitaja suurendama eespool toodud lõigetes b ja c ettenähtud ulatuse piirväärtusi kuni 18,5 kilomeetrini (10 meremiilini) juhul, kui navigeerimistäpsus ei vasta 95 % ettenähtud tasemest.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.505

Lend marsruudil kolme või enama mootoriga lennukil, mille kaks mootorit ei tööta

- a) Käitaja tagab, et kolme või enama mootoriga lennuki kavandatud trajektoori ükski punkt ei oleks — lennates kõikide töötavate mootoritega pikamaa reisilennu kiirusel standardse temperatuuri ja tuulevaikuse ilmaga — kaugemal kui 90 minuti kaugusel lennuväljast, kus on täidetud eeldatavale maandumismassile vastavad nõuded, välja arvatud juhul, kui lennuk vastab allpool toodud lõigete b-f nõuetele.
- b) Kahe mittetöötava mootoriga lennuki tegelik lennutrajektoor marsruudil peab võimaldama lennukil jätkata lendu prognoositavates meteoroloogilistes tingimustes punktist, kus mõlemad mootorid arvatakse üheaegselt seiskuvat, kuni lennuväljani, kus kahe mittetöötava mootoriga maandumiseks ettenähtud protseduure kasutades on võimalik maanduda ja lennuk täielikult peatada. Tegelik lennutrajektoor peab olema vertikaalselt takistustevaba vähemalt 2 000 jala kõrguseni maapinna ja takistuste kohal 9,3 km (5 meremiili) ulatuses mõlemal pool kavandatud trajektoori. Kõrguste ja meteoroloogiliste tingimuste korral, mis nõuavad jäätõrjesüsteemide kasutamist, tuleb arvesse võtta nende kasutamise mõju tegelikule lennutrajektooriga. Kui navigeerimistäpsus ei ole nõutud 95 % tasemel, peab käitaja suurendama eespool mainitud ulatuse piirväärtust 18,5 kilomeetrini (10 meremiilini).
- c) Kahe mootori seiskumist eeldatakse selle marsruudiosa kõige kriitilisemas punktis, kus lennuk on kõikide töötavate mootoritega ja pikamaa reisilennu kiirusel standardse temperatuuri ja tuulevaikse ilmaga lennates rohkem kui 90 minuti kaugusel lennuväljast, kus on täidetud eeldatavale maandumismassile vastavad nõuded.
- d) Tegelik lennutrajektoor peab 1 500 jala kõrgusel selle lennuvälja kohal, kus pärast kahe mootori seiskumist eeldatavasti maandutakse, olema positiivse gradiendiga.
- e) Kütust võib ohutusprotseduure järgides avariolukorras välja lasta nii palju, et lennuväljale jõutaks nõutud kütusevaruga.
- f) Lennuki arvestuslik mass selles punktis, kus kaks mootorit võivad seiskuda, peab sisaldama vähemalt kütuse massi, mis on piisav lennu jätkamiseks lennuvälja suunas, kus planeeritakse maanduda, ja sinna jõudmiseks vähemalt 1 500 jala kõrgusele maandumisala kohale, ning sellele järgnevas 15 minuti pikkuseks horisontaallennuks.

OPS 1.510

Maandumine siht- ja varulennuväljal

- a) Käitaja tagab, et lennuki maandumismass, mis on kindlaks määratud vastavalt OPS 1.475 lõike a nõuetele, ei ületa maksimaalset maandumismassi, mis on ette nähtud, arvestades siht- ja varulennuvälja kõrgust ja õhutemperatuuri eeldataval arvestuslikul saabumisajal.
- b) Instrumentaallähenemisteks üle 2,5 % kordusringile mineku gradiendiga peab käitaja kontrollima, et lennuki eeldatav maandumismass võimaldab kordusringile minekut tõusugradiendiga, mis on võrdne gradiendiga, mida kasutatakse kordusringile minekul ühe mittetöötava mootoriga kordusringile mineku konfiguratsioonis ja kiirusel, või sellest suurem (vt kohaldatavaid suurte lennukite sertifitseerimisnõudeid). Alternatiivse meetodi kasutamiseks peab olema lennuameti luba.
- c) Instrumentaallähenemisteks otsusekõrgustel allpool 200 jalga peab käitaja kontrollima, et lennuki eeldatav maandumismass võimaldab seiskunud kriitilise mootoriga ning kordusringile mineku kiiruse ja konfiguratsiooniga saavutada vähemalt 2,5 % katkestatud lähenemise tõusunurka (tõusugradienti) või avaldatud gradienti, sõltuvalt sellest, kumb on suurem (vt sertifitseerimisnõudeid CS AWO 243). Alternatiivse meetodi kasutamiseks peab olema lennuameti luba.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.515

Maandumine kuivadele radadele

- a) Käitaja tagab, et lennuki maandumismass, mis on kindlaks määratud vastavalt OPS 1.475 lõike a nõuetele, võimaldab arvestuslikul maandumisajal sihtlennuväljal ja mis tahes varulennuväljal 50 jala kõrguselt läve kohalt peatumisega maanduda:
- 1) turboreaktiivmootoriga lennukitel 60 % piires kasutatavast maandumisdistsist; või
 - 2) turbopropellermootoriga lennukitel 70 % piires kasutatavast maandumisdistsist;
 - 3) järsu lähenemise protseduuride korral võib lennuamet lubada vastavalt lõike a punktide 1 ja 2 nõuetele arvutatud maandumisdistsandi andmete kasutamist, mis põhinevad mõõteriistakõrgusel alla 50 jala, kuid mitte vähem kui 35 jalga (vt OPS 1.515 lõike a punkti 3 1. liide)
 - 4) Lõike a punktides 1 ja 2 sätestatud nõuete puhul võib lennuamet, kui ta on selle vajalikkuses veendunud (vaata 1. liide), erandkorras lubada lühimaa maandumisi kooskõlas 1. ja 2. liite nõuetega ning koos täiendavate tingimustega, mida lennuamet peab vajalikuks vastuvõetava ohutustaseme tagamiseks konkreetsetel juhtudel.
- b) Lõike a nõuete täitmisel peab käitaja arvesse võtma järgmisi tegureid:
- 1) lennuvälja kõrgust merepinnast;
 - 2) vastutuule komponent mitte rohkem kui 50 % ja pärituule komponent mitte vähem kui 150 %; ja
 - 3) raja kallet maandumissuunas juhul, kui see on suurem kui $\pm 2\%$.
- c) Lõike a nõuete täitmisel tuleb eeldada, et:
- 1) lennuk maandub kõige sobivamale rajale tuulevaikuses; ja
 - 2) lennuk maandub rajale, mis määratakse kõige tõenäolisemalt maandumiseks, arvestades tuule võimaliku kiirust ja suunda, lennuki maapealset teenindust ning teisi tingimusi, nagu maandumisseadmed ja maastik.
- d) Kui käitaja ei saa täita lõike c punkti 1 nõudeid sihtlennuvälja osas, sest sihtlennuväljal on ainult üks rada, kus maandumine sõltub tuule suunast, võib lennuk väljuda juhul, kui on määratud kaks varulennuvälja, kus on täielikult võimalik täita lõigete a, b ja c nõudeid. Enne sihtlennuväljal maandumiseks lähenemise alustamist peab õhusõiduki kapten veenduma, et maanduda saab täielikult OPS 1.510 ja eespool toodud lõigete a ja b nõuetele vastavalt.
- e) Kui käitaja ei suuda täita lõike c punkti 2 nõudeid sihtlennuvälja osas, võib lennuk väljuda juhul, kui on määratud varulennuväli, kus on täielikult võimalik täita lõigete a, b ja c nõudeid.

OPS 1.520

Maandumine märgadel ja puhastamata radadel

- a) Käitaja tagab, et kui asjakohased ilmateated või prognoosid, kas eraldi või koos, näitavad, et arvestuslikul saabumisaajal võib rada olla märg, on kasutatav maandumisdistsant vähemalt 115 % OPS 1.515 kohaselt kindlaksmääratud nõutavast maandumisdistsist.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- b) Käitaja tagab, et kui vastavad ilmateated või -prognoosid või mõlemad koos näitavad, et arvestuslikul saabumisaajal võib rada olla puhastamata, peab kasutatav maandumisdistants olema vähemalt sama pikk, kui eespool toodud lõike a kohaselt kindlaks määratud maandumisdistants või vähemalt 115 % maandumisdistantsist, mis on kindlaks määratud vastavalt lennuameti poolt heakskiidetud puhastamata raja maandumisdistantsi andmetele või nendega samaväärsetele andmetele, sõltuvalt sellest, kummad on suuremad.
- c) Kui lennukikäsiraamatus on täiendav erinfo märgade radade maandumisdistantside kohta, võib kasutada lühemat märja raja maandumisdistantsi kui see, mida nõutakse lõikes a, kuid mitte väiksemat kui nõutud OPS 1.515 lõikes a.
- d) Kui lennukikäsiraamatus on täiendav erinfo puhastamata radade maandumisdistantside kohta, võib kasutada lõikes b sätestatud lühemat maandumisdistantsi spetsiaalselt ettevalmistatud puhastamata rajal maandumiseks, kuid mitte väiksemat kui OPS 1.515 lõikes a sätestatud maandumisdistants.
- e) Eespool toodud lõigete b, c ja d järgimisel tuleb kohaldada vastavaid OPS 1.515 kriteeriume, välja arvatud OPS 1.515 lõike a punkte 1 ja 2, mida ei kohaldata lõike b suhtes.

OPS 1.495 lõike c punkti 3 1. liide

Suuremate kallakute kasutamine

- a) Suuremate, eriluba nõudvate kallakute kasutamiseks tuleb täita järgmised kriteeriumid:
- 1) lennukikäsiraamatus peavad olema kinnitatud andmed käitamiskiiruse ja -andmete nõutava suurendamise kohta, et lennutrajektoori moodustamisel saaks arvesse võtta suurenenud kallakuid ja kiirusi;
 - 2) navigeerimistäpsuse saavutamiseks peab olema võimalik kasutada visuaalseid orientiire;
 - 3) iga raja jaoks peavad olema kindlaks määratud meteomiinimumid ja tuulepiirangud ning need peab heaks kiitma lennuamet;
 - 4) koolitus vastavalt OPS 1.975 nõuetele.

OPS 1.515 lõike a punkti 3 1. liide

Järsu lähenemise protseduurid

- a) Lennuamet võib lubada rakendada järskudeks lähenemisteks ettenähtud protseduure, mille puhul 50 jalast väiksema, (kuid mitte alla 35 jalga) mõõteriistakõrguse juures kasutatakse 4,5° või suuremaid glissaadikaldeid eeldusel, et on täidetud järgmised tingimused:
- 1) lennukikäsiraamatus peab olema määratud maksimaalne lubatud glissaadi kaldenurk, mis tahes muud piirangud, järskude lähenemiste protseduurid tavalisteks, ebatavalisteks ja hädaolukordadeks, aga ka andmed distantside muudatuste kohta järsu lähenemise kriteeriumite kasutamisel;
 - 2) kõikidel lennuväljadel, kus kasutatakse järsu lähenemise protseduure, peavad olema sobivad glissaadi orientiiride süsteemid, mille hulka kuulub vähemalt glissaadi visuaalse järgimise süsteem; ja
 - 3) iga raja jaoks, kus kasutatakse järsku lähenemist, peavad olema kindlaks määratud ja heaks kiidetud meteomiinimumid. Arvesse tuleb võtta järgmisi tegureid:
 - i) takistuste olemasolu;
 - ii) glissaadi hoidmise orientiirid ja rajale suunavad vahendid, näiteks visuaalsed vahendid, MLS, 3D-NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB;
 - iii) minimaalsed visuaalsed orientiirid, mida on vaja otsusekõrguse (DH) ja minimaalse laskumiskõrguse (MDA) juures;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- iv) olemasolevad pardaseadmed;
- v) piloodi kvalifikatsioon ja konkreetse lennuvälja tundmine;
- vi) lennukikäsiraamatus sisalduvad piirangud ja protseduurid; ja
- vii) katkestatud lähenemise kriteeriumid.

OPS 1.515 lõike a punkti 4 1. liide

Lennud lühimaa maandumisega

- a) OPS 1.515 lõike a punkti 4 kohaldamisel võib distants, mida kasutatakse lubatud maandumismassi arvutamiseks, koosneda kasutada oleva kinnitatud ohutusala pikkusest koos olemasoleva kinnitatud kasutatava maandumisdistantsiga. Selliseid lende võib lennuamet lubada kooskõlas järgmiste kriteeriumidega:
 - 1) Vajadus lühimaa maandumisega lendude järele. Lendude vastu peab olema ilmne avalikkuse huvi ja nende järgi peab olema ilmselge vajadus kas lennujaama kauguse või lennujaama lühikesest rajast tingitud füüsiliste piirangute tõttu.
 - 2) Lennuki ja käitamise kriteeriumid.
 - i) Lühimaa maandumisi lubatakse ainult lennukitele, mille puhul vertikaalne vahemaa piloodi silmade tasapinna ja rataste alumise osa tasapinna vahel ei ületa 3 meetrit, kui lennuk on normaalses glissaadis;
 - ii) lennuvälja käitamismiinimumide kindlaksmääramisel ei tohi nähtavus/nähtavus rajal (RVR) olla alla 1,5 km. Lisaks sellele tuleb lennutegevuskäsiraamatus kindlaks määrata tuulepiirangud;
 - iii) lennutegevuskäsiraamatus peavad olema kindlaks määratud pilootide minimaalsed lennukogemuse nõuded, koolitusnõuded ning nõuded konkreetse lennuväljaga tutvumise kohta.
 - 3) Eeldatakse, et kasutuseloleva kinnitatud ohutusala alguse ületamisel peab kõrgus olema 50 jalga.
 - 4) Täiendavad kriteeriumid. Lennuamet võib kehtestada lisatingimusi, mida ta peab vajalikuks ohutuks käitamiseks, võttes arvesse lennuki tüübi karakteristikuid, lähenemisala pinnavormide omadusi, olemasolevaid lähenemisvahendeid ja kaalutlusi katkestatud lähenemiseks. Sellisteks lisatingimusteks võivad näiteks olla nõue kasutada VASI/PAPI-tüüpi visuaalseid kalde indikaatorsüsteeme.

OPS 1.515 lõike a punkti 4 2. liide

Lennuvälja kriteeriumid lühimaa maandumisteks

- a) Ohutusala kasutamine peab olema heaks kiidetud lennuvälja juhtkonna poolt.
- b) 1.515 lõike a punkti 4 ja käesoleva liite sätete kohase kinnitatud ohutusala kasutatav pikkus ei tohi ületada 90 meetrit.
- c) Kinnitatud ohutusala laius ei tohi olla väiksem kui raja kahekordne laius või lennuki kahekordne tiivaulatus, olenevalt sellest, kumb on suurem; ala keskjooneks on raja telgjoone pikendus.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- d) Kinnitatud ohutusala peab olema vaba takistustest ja süvenditest, mis võiksid ohustada maanduvat lennukit, ning ajal, mil rada kasutatakse lühimaa maandumiseks, ei tohi kinnitatud ohutusosal olla ühtegi liikuvat objekti.
- e) Kinnitatud ohutusala kalle maandumissuunas ei tohi ületada 5 % ülespoole või 2 % allapoole.
- f) Sellisteks maandumisteks ei ole kinnitatud ohutusala suhtes vaja kohaldada OPS 1.480 lõike a punktis 5 sätestatud kandevõime nõuet.

H ALAJAGU

SUUTLIKKUSKLASS B

OPS 1.525

Üldnõuded

- a) Käitaja ei tohi käitada ühe mootoriga lennukit:
 - 1) öösel; või
 - 2) instrumentaallennuilm tingimustes, välja arvatud erivisuaallennu eeskirjade kohaselt.

Märkus Ühe mootoriga lennukite käitamispäringuid käsitletakse OPS 1.240 lõike a punktis 6.
- b) Käitaja käsitleb OPS 1.525 b 1. liites sätestatud tõusunõuetele mittevastavaid kahe mootoriga lennukiteid ühe mootoriga lennukitena.

OPS 1.530

Start

- a) Käitaja tagab, et lennuki stardimass ei ületa maksimaalset stardimassi, mis on lennuki- käsiraamatus stardilennuvälja rõhkkõrguse ja õhutemperatuuri jaoks ette nähtud.
- b) Käitaja tagab, et lennukikäsiraamatus määratud tasakaalustatud stardidistsants ei ületa:
 - 1) korrutamisel teguriga 1,25 kasutada olevat hoovõtudistsantsi; või
 - 2) peatumisala ja/või takistustevaba tõusuala olemasolu korral järgmisi suurus:
 - i) kasutada olevat hoovõtudistsantsi;
 - ii) korrutamisel teguriga 1,15 olemasolevat stardidistsantsi; ja
 - iii) korrutamisel teguriga 1,3 kasutada olevat stardi hoovõtu katkestusmaad.
- c) Lõike b nõuete täitmisel peab käitaja arvestama järgmist:
 - 1) lennuki massi stardi hoovõtu alustamisel;
 - 2) rõhkkõrgust lennuväljal;
 - 3) õhutemperatuuri lennuväljal;
 - 4) raja pinna seisukorda ja raja pinnakatte liiki;
 - 5) raja kallet stardi suunas ja
 - 6) teatatud vastutuule komponent mitte rohkem kui 50 % ulatuses või teatatud pärituule osa mitte vähem kui 150 % ulatuses.

Kolmapäev, 5. juuli 2006**OPS 1.535****Takistustevaba kõrgus stardil — mitme mootoriga lennukid**

- a) Käitaja tagab, et kahe või enama mootoriga lennukite vastavalt käesolevale lõikele kindlaks määratud stardi tõusutrajektoori kaugus kõikidest takistustest oleks vertikaalselt vähemalt 50 jalga või horisontaalselt vähemalt 90 m pluss $0,125 \times D$, kus D on horisontaalne vahemaa, mille lennuk läbib alates kasutatava stardidistantsi lõpust või, kui pööre on kavandatud teha enne kasutatava stardidistantsi lõppu, stardidistantsi lõpust, välja arvatud juhtudel, mis on sätestatud allpool toodud lõigetes b ja c. Lennukitel, mille tiivaulatus on väiksem kui 60 m, võib horisontaalseks takistustevabaks alaks arvestada pool (1/2) lennuki tiivaulatust pluss 60 m pluss $0,125 \times D$. Käesoleva lõike nõuete täitmisel tuleb eeldada, et:
- 1) stardi trajektoor algab 50 jala kõrgusel maapinnast OPS 1.530 lõike b kohaselt nõutava stardidistantsi lõpu kohal ja lõpeb 1 500 jala kõrgusel maapinnast;
 - 2) lennukit ei kallutata enne, kui lennuk on maapinnast 50 jala kõrgusel ning pärast seda ei ületa kaldenurk 15°;
 - 3) kriitilise mootori rike esineb kõigi mootoritega stardil starditrajektoori punktis, kus kontakt visuaalsete orientiiridega takistuste vältimiseks on eeldatavalt kadunud;
 - 4) stardi trajektoori tõusugradient vahemikus 50 jala kõrguselt kuni arvatava mootoririkke kõrguseni võrdub kõikide mootorite keskmise gradiendiga tõusul kõikide töötavate mootoritega ja üleminekul marsruutlennu konfiguratsioonile, mis korrutatakse teguriga 0,77; ja
 - 5) stardi trajektoori gradient kõrguselt, mis on saavutatud vastavalt punktile 4, kuni starditrajektoori lõpuni võrdub lennukikäsiraamatus toodud tõusugradiendiga marsruudil ühe mittetöötava mootoriga.
- b) Lõike a nõuete täitmisel juhul, kui kavandatud lennutrajektoor ei nõua lennusuuna muutmist rohkem kui 15° võrra, ei pea käitaja arvestama külgmisi takistusi, mille kaugus on suurem kui:
- 1) 300 m, kui lendu sooritatakse tingimustes, mis võimaldavad navigatsiooni visuaalse kursihoidmisega või kui on olemas navigatsioonivahendid, mille abil piloot saab kavatsetud lennutrajektoori sama täpsusega hoida (vt OPS 1.535 lõike b punkti 1 ja lõike c punkti 1 1. liidet); või
 - 2) 600 m kõikides teistes tingimustes.
- c) Lõike a nõuete täitmisel juhtudel, kui kavatsetav lennutrajektoor nõuab lennusuuna muutmist rohkem kui 15°, ei pea käitaja arvestama külgmisi takistusi, mis on kaugemal kui:
- 1) 600 m, kui lendu sooritatakse tingimustes, mis võimaldavad navigatsiooni visuaalse kursihoidmisega (vt OPS 1.535 lõike b punkti 1 ja lõike c punkti 1 1. liidet);
 - 2) 900 m kõikides teistes tingimustes.
- d) Lõigete a, b ja c tingimuste täitmisel peab käitaja võtma arvesse järgmisi tegureid:
- 1) lennuki massi stardi hoovõtu alustamisel;
 - 2) rõhkkõrgust lennuväljal;
 - 3) õhutemperatuuri lennuväljal; ja
 - 4) teatatud vastutuule komponent mitte rohkem kui 50 % ulatuses või teatatud pärituule komponent mitte vähem kui 150 % ulatuses.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.540

Lend marsruudil mitme mootoriga lennukitega

- a) Käitaja tagab, et prognoositavates meteoroloogilistes tingimustes ühe mootori rikke korral juhul, kui teised mootorid töötavad kindlaksmääratud maksimaalse püsivõimsusega, saaks lennuk lendu jätkata lennutegevuskäsiraamatus kehtestatud minimaalsel ohutul kõrgusel või sellest kõrgemal kuni 1 000 jala kõrgusel asuva punktini lennuvälja kohal, kus saab täita vastavaid lennutehnilisi nõudeid.
- b) Lõike a nõuete täitmisel:
- 1) ei tule eeldada, et lennuk lendab kõrgemal kui kõrgus, mille juures tõusukiirus on 300 jalga minutis kõikide mootoritega, mis töötavad kindlaksmääratud maksimaalse püsivõimsusega; ja
 - 2) peab eeldatav marsruutlennu laskumise või tõusu gradient ühe mittetöötava mootoriga olema võrdne vastavalt kas laskumise või tõusu kogugradiendiga, mida suurendatakse 0,5 % või vähendatakse 0,5 % võrra.

OPS 1.542

Lend marsruudil ühe mootoriga lennukitel

- a) Käitaja tagab, et lennuks oodatavates meteoroloogilistes tingimustes oleks lennukil mootori rikke korral võimalik jõuda kohta, kus saab sooritada ohutut hädamaandumist. Maalennukite korral peab maandumiseks olema koht maa peal, välja arvatud, kui lennuamet on lubanud teisiti.
- b) Lõike a nõuete täitmisel:
- 1) ei pea eeldama, et lennuk, mille mootor töötab kindlaksmääratud maksimaalsel tõusurežiimil, lendab kõrgusel, mis on suurem kui kõrgus, mille juures tõusukiirus on 300 jalga minutis; ja
 - 2) peab eeldatav marsruutlennu gradient olema laskumise kogugradient, mida on suurendatud 0,5 % võrra.

OPS 1.545

Maandumine siht- ja varulennuväljadel

Käitaja tagab, et lennuki maandumismass, mis on kindlaks määratud vastavalt OPS 1.475 lõikele a, ei ületa maksimaalset maandumismassi, mis on kindlaks määratud, arvestades siht- ja varulennuvälja kõrgust merepinnast ja õhutemperatuuri eeldataval arvestuslikul saabumisaajal.

OPS 1.550

Maandumine kuival rajal

- a) Käitaja tagab, et lennuki maandumismass, mis on arvestuslikuks saabumisaajaks kindlaks määratud vastavalt OPS 1.475 lõikele a, võimaldab sihtlennuväljal ja mis tahes varulennuväljal 50 jala kõrguselt läve kohalt peatumisega maanduda kasutatavast maandumisdistantsist 70 % piires.
- 1) Lennuamet võib lubada ka vastavalt käesoleva lõike nõuetele kindlaks määratud maandumisdistantsi andmete kasutamist, mis põhinevad mõõteriistakõrgusel kuni 50 jalga, kuid mitte vähem kui 35 jalga (vt OPS 1.550 lõike a 1. liide).
 - 2) Lennuamet võib lubada lühimaa maandumisi, mis vastavad OPS 1.550 lõike a 2. liites toodud kriteeriumidele.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- b) Lõike a nõuete täitmisel peab käitaja võtma arvesse järgmisi tegureid:
- 1) lennuvälja kõrgust merepinnast;
 - 2) vastutuule komponent mitte rohkem kui 50 % ulatuses või pärituule komponent mitte vähem kui 150 % ulatuses.
 - 3) raja pinnakatte seisukorda ja raja pinnakatte liiki; ja
 - 4) raja kallet maandumise suunas;
- c) Lennuki väljumisel vastavalt lõike a nõuetele tuleb eeldada, et:
- 1) lennuk maandub kõige sobivamale rajale tuulevaikuses; ja
 - 2) lennuk maandub rajale, mis määratakse kõige tõenäoliselt maandumiseks, arvestades tuule võimalikku kiirust ja suunda, lennuki maapealset teenindust ning teisi tingimusi, nagu maandumisseadmed ja maastik.
- d) Kui käitajal ei ole võimalik täita lõike c punktis 2 sätestatud nõuet sihtlennuvälja osas, võib lennuk välja lennata juhul, kui on kindlaks määratud varulennuväli, kus on võimalik eespool toodud lõigete a, b ja c nõudeid täielikult täita.

OPS 1.555**Maandumine märgadel ja puhastamata radadel**

- a) Käitaja tagab, et kui asjakohased ilmateated või -prognoosid, kas eraldi või koos, näitavad, et arvestuslikul saabumisajal võib rada olla märg, on kasutatav maandumisdistants võrdne vastavalt OPS 1.550 sätetele kindlaks määratud maandumisdistantsiga, mis on korrutatud teguriga 1,15, või sellest suurem.
- b) Käitaja tagab, et kui asjakohased ilmateated või -prognoosid kas eraldi või mõlemad, näitavad, et arvestuslikul saabumisajal võib rada olla puhastamata, ei ületa nende tingimuste korral lennuametile vastuvõteta-vate andmete alusel kindlaks määratud maandumisdistants kasutatava maandumisdistantsi pikkust.
- c) Kui lennukikäsiraamatus on täiendav erinfo maandumisdistantside kohta märgadel radadel, võib kasutada maandumisdistantsi märjal rajal, mis on lühem kui eespool toodud lõikes a nõutud maandumisdistants, kuid mitte väiksem kui OPS 1.550 lõike a kohaselt nõutav maandumisdistants.

OPS 1.525 lõike b 1. liide**Üldnõuded stardijärgseks tõusuks ja maandumiselt tõusule üleminekuks**

(Käesoleva liite nõuete aluseks on JAR-23.63 lõike c punkt 1 ja JAR-23.63 lõike c punkt 2, mis kehtivad alates 11. märtsist 1994.)

- a) Stardijärgne tõus
- 1) Kõikide mootorite töötamisel:
 - i) peab püsiv tõusugradient peale starti olema vähemalt 4 %:
 - A) kõikide mootorite stardivõimsuse juures;
 - B) väljalastud telikuga, välja arvatud juhul, kui teliku sissetõmbamiseks ei kulu üle 7 sekundi, võib eeldada, et telik on sisse tõmmatud;
 - C) stardiasendi(te)s tagatiibadega; ja
 - D) tõusukiirusega vähemalt $1,1 \times V_{MC}$ või $1,2 \times V_{SI}$, olenevalt sellest, kumb on suurem.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

2) Ühe mittetöötava mootoriga:

i) peab püsiv tõusugradient 400 jala kõrgusel stardipaiga kohal olema mõõdetavalt positiivne:

- A) kui kriitiline mootor ei tööta ja selle propeller on minimaalse takistuse asendis;
- B) kui teine mootor töötab stardivõimsusel;
- C) kui telik on sisse tõmmatud;
- D) tagatiivad on stardiasendi(te)s; ja
- E) kui tõusukiirus on võrdne 50 jala kõrgusel saavutatud tõusukiirusega.

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

- A) kui kriitiline mootor ei tööta ja selle propeller on minimaalse takistuse asendis;
- B) kui teine mootor töötab maksimaalsel tõusurežiimil;
- C) kui telik on sisse tõmmatud;
- D) sissetõmmatud tagatiibadega; ja
- E) kui tõusukiirus on vähemalt $1,2 \times V_{S1}$.

b) Maandumiselt tõusule üleminek

1) Kõikide mootorite töötamisel:

i) peab püsiv tõusugradient olema vähemalt 2,5 %:

- A) kui võimsus või tõmbejõud ei ületa võimsust või tõmbejõudu mis saavutatakse 8 sekundit pärast võimsushoobade liigutamist minimaalsest tühikäiguasendist;
- B) väljalastud telikuga;
- C) tagatiivad on maandumisasendis; ja
- D) tõusukiirus on võrdne V_{REF} .

2) Ühe mittetöötava mootoriga:

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

- A) kui kriitiline mootor ei tööta ja selle propeller on minimaalse takistuse asendis;
- B) kui teine mootor töötab maksimaalsel tõusurežiimil;
- C) kui telik on sisse tõmmatud;
- D) tagatiivad on sisse tõmmatud; ja
- E) kui tõusukiirus on vähemalt $1,2 \times V_{S1}$.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.535 lõike b punkti 1 ja lõike c punkti 1 1. liide

Starditrajektor — navigatsioon visuaalse kursihoidmisega

Visuaalse kursihoidmisega navigatsiooni lubamiseks peab käitaja tagama, et käitamise ajal valitsevad ilmatitingimused, sealhulgas pilvede kõrgus ja nähtavus, võimaldaksid näha ja kindlaks määrata takistuste ja/või maapealsete orientiiride märgistust. Lennutegevuskäsiraamatus peavad asjaomaste lennuväljade jaoks olema täpselt määratletud minimaalsed ilmatitingimused, mille korral lennumeeskond saab maapealsete orientiiride järgi pidevalt õiget lennutrajektoori kindlaks määrata ja seda hoida nii, et takistusteni ja maapinnani oleks tagatud ohutu vahemaa järgmiselt:

- a) protseduur peab olema maapealsete orientiiride kasutamise osas nii üksikasjalikult määratletud, et lennatavat marsruuti saaks analüüsida takistustest ülelennu nõuete seisukohast;
- b) protseduur peab arvestama lennuki tehnilisi võimalusi, edasiliikumiskiiruse, kallaku ja tuule mõju osas;
- c) meeskonnal peab kasutamiseks olema kirjalik ja/või illustreeritud protseduuri kirjeldus; ja
- d) määratleda tuleb kitsendavad keskkonntingimused (näiteks tuul, pilved, nähtavus; päev/öö, ümbrusvalgus, takistuste valgustus).

OPS 1.550 lõike a 1. liide

Järsu lähenemise protseduurid

- a) Lennuamet võib lubada kohaldada järskudeks lähenemisteks ettenähtud protseduure, mille puhul 50 alast väiksema (kuid mitte väiksema kui 35 jalga) mõõteriistakõrguse juures kasutatakse 4,5° või suuremat glissaadi kaldenurka, eeldusel, et on täidetud järgmised tingimused:
 - 1) lennukikäsiraamatus peab olema määratud maksimaalne lubatud glissaadi kaldenurk, mis tahes muud piirangud, järskude lähenemiste protseduurid tavalisteks, ebatavalisteks ja hädaolukordadeks, aga ka andmed distantside muutustele kohta järsu lähenemise kriteeriumite kasutamisel;
 - 2) kõikidel lennuväljadel, kus kasutatakse järsu lähenemise protseduure, peavad olema sobivad glissaadi orientiiride süsteemid, mille hulka kuulub vähemalt glissaadi visuaalse järgimise süsteem; ja
 - 3) iga raja jaoks, kus kasutatakse järsku lähenemist, peavad olema kindlaks määratud ja heaks kiidetud meteomiinimumid. Arvesse tuleb võtta järgmisi tegureid:
 - i) takistuste olemasolu;
 - ii) glissaadi hoidmise orientiirid ja rajale suunavad vahendid, näiteks visuaalsed vahendid, MLS, 3D-NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB;
 - iii) minimaalsed visuaalsed orientiirid, mida on vaja otsusekõrguse (DH) ja minimaalse laskumiskõrguse (MDA) juures;
 - iv) olemasolevad pardaseadmed;
 - v) piloodi kvalifikatsioon ja konkreetse lennuvälja tundmine;
 - vi) lennukikäsiraamatus sisalduvad piirangud ja protseduurid; ja
 - vii) katkestatud lähenemise kriteeriumid.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.550 lõike a 2. liide

Lennud lühimaa maandumisega

- a) OPS 1.550 lõike a punkti 2 nõuete kohaldamisel võib distants, mida kasutatakse lubatud maandumismassi arvutamiseks, koosneda kasutada oleva kinnitatud ohutusala pikkusest koos olemasoleva kinnitatud kasutatava maandumisdistsantsiga. Selliseid lende võib lennuamet lubada kooskõlas järgmiste kriteeriumidega:
- 1) lennuvälja juhtkond peab kinnitatud ohutusala kasutamiseks heaks kiitma;
 - 2) kinnitatud ohutuslal ei tohi olla takistusi ega süvendeid, mis võiksid ohustada maanduvat lennukit ja ajal, kui rada kasutatakse lühimaa maandumisteks, ei tohi kinnitatud ohutuslal olla ühtegi liikuvat objekti;
 - 3) kinnitatud ohutusala kalle maandumissuunas ei tohi ületada 5 % ülespoole või 2 % allapoole;
 - 4) käesoleva liite sätete kohane kasutada oleva kinnitatud ohutusala pikkus ei tohi olla suurem kui 90 meetrit;
 - 5) kinnitatud ohutusala laius ei tohi olla väiksem kui kaks raja laiust keskjoonega raja telgjoone pikendusel;
 - 6) eeldatakse, et kasutuseloleva kinnitatud ohutusala alguse ületamisel peab kõrgus olema vähemalt 50 jalga;
 - 7) sellisteks maandumisteks ei ole kinnitatud ohutusala suhtes vaja kohaldada OPS 1.480 lõike a punktis 5 sätestatud kandevõime nõuet;
 - 8) iga kasutatava raja jaoks peavad olema kindlaks määratud ja heaks kiidetud meteomiinimumid; need ei tohi olla väiksemad kui visuaallendude (VFR) meteomiinimumid või mittetäppislahenemise miinimumid, olenevalt sellest millised on suuremad;
 - 9) piloodi suhtes kehtivad nõuded peavad olema kindlaks määratud (vt OPS 1.975 lõige a);
 - 10) Lennuamet võib kehtestada lisatingimusi, mida ta lennuki tüübi karakteristikuid, olemasolevaid lähenemisvahendeid ja katkestatud lähenemist silmas pidades ohutuks käitamiseks vajalikuks peab.

I ALAJAGU

SUUTLIKKUSKLASS C

OPS 1.560

Üldnõuded

Käitaja tagab, et käesoleva jao nõuetele vastavuse kindlakstegemisel täiendatakse lennuki- käsiraamatus olevaid kinnitatud lennuandmeid teiste lennuametile vastuvõetavate andmetega, kui lennukikäsiraamatus sisalduvad lennuandmed on ebapiisavad.

OPS 1.565

Start

- a) Käitaja tagab, et lennuki stardimass ei ületa maksimaalset stardimassi, mis on lennuki- käsiraamatus stardilennuvälja rõhkkõrguse ja õhutemperatuuri jaoks ette nähtud.
- b) Käitaja tagab, et lennukite puhul, mille lennukikäsiraamatus sisalduva stardimaa pikkuse puhul ei ole arvestatud mootoririkke võimalusega, ei ületa kõikide töötavate mootoritega maksimaalse kindlaksmääratud stardivõimsusega 50 jala kõrgusele maapinna kohale jõudmiseks vajalik stardimaa hoovõtu algusest, mis on korrutatud:
- 1) 1,33ga kahe mootoriga lennukite puhul, või

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- 2) 1,25ga kolme mootoriga lennukite puhul, või
 - 3) 1,18ga nelja mootoriga lennukite puhul, kasutatavat võimalikku hoovõtumaad lennuväljal, kust starditakse.
- c) Käitaja tagab, et lennukite puhul, mille lennukikäsiraamatutes sisalduva stardimaa pikkuse puhul on arvestatud mootoririkke võimalusega, oleks täidetud järgmised nõuded vastavalt lennuki lennukikäsiraamatus määratletule:
- 1) stardi hoovõtu katkestusmaa ei tohi ületada kasutatavat stardi hoovõtu katkestusmaad;
 - 2) stardidistantsi pikkus ei tohi ületada kasutada olevat stardidistantsi koos takistustevaba ribaga, mis ei tohi olla pikem kui pool olemasolevat hoovõtumaad;
 - 3) hoovõtumaad stardil ei tohi ületada kasutatavat hoovõtumaad;
 - 4) käesoleva lõike nõuete täitmisel tuleb stardi katkestamisel ja stardi jätkamisel kasutada ühte ja sama V_1 väärtust; ja
 - 5) märjal või puhastamata rajal ei tohi stardimass ületada massi, mis on lubatud stardiks samades tingimustes kuival rajal.
- d) Lõigete b ja c nõuete täitmisel peab käitaja arvestama järgmisi tegureid:
- 1) rõhkkõrgust lennuväljal;
 - 2) õhutemperatuuri lennuväljal;
 - 3) raja pinnakatte seisukorda ja raja pinnakatte liiki;
 - 4) raja kallet stardi suunas;
 - 5) teatatud vastutuule komponent mitte rohkem kui 50 % ulatuses ja teatatud pärituule komponent mitte vähem kui 150 % ulatuses; ja
 - 6) võimalikku stardiraja pikkuse lühenemist lennukite stardieelse reastumise tõttu.

OPS 1.570**Takistustevaba kõrgus stardil**

- a) Käitaja tagab, et ühe mittetöötava mootoriga startimisel oleks starditrajektoori kaugus kõikidest takistustest vertikaalselt vähemalt 50 jalga pluss $0,01 \times D$ ja horisontaalselt vähemalt 90 meetrit pluss $0,125 \times D$, kus D on horisontaalne vahemaa, mille lennuk on läbinud alates kasutatava stardidistantsi lõpust. Lennukitel, mille tiivaulatus on väiksem kui 60 m, võib horisontaalseks takistustevabaks alaks arvestada pool ($1/2$) lennuki tiivaulatust pluss 60 m pluss $0,125 \times D$.
- b) Stardi trajektoori peab algama 50 jala kõrguselt maapinna kohalt vastavalt kas OPS 1.565 lõigetes b või c nõutud stardimaa lõpus, ning lõppema 1 500 jala kõrgusel maapinna kohal.
- c) Lõike a nõuete täitmisel peab käitaja arvestama järgmisi tegureid:
- 1) lennuki massi stardi hoovõtu alustamisel;
 - 2) rõhkkõrgust lennuväljal;
 - 3) õhutemperatuuri lennuväljal; ja
 - 4) teatatud vastutuule komponent mitte rohkem kui 50 % ulatuses või teatatud pärituule komponent mitte vähem kui 150 % ulatuses.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- d) Lõike a nõuete täitmisel ei lubata lennusuuna muutmist enne kui starditrajektor on jõudnud punktini, kus saavutatud kõrguseks on 50 jalga maapinna kohal. Sellest alates kuni kõrguseni 400 jalga on ette nähtud, et lennukit ei kallutata rohkem kui 15°. 400 jalast kõrgemal võib planeerida 15° suuremaid kallakuid, kuid mitte üle 25°. Piisavalt tuleb arvestada mõjuga, mida kaldenurk avaldab käitamiskiirusele ja lennutrajektorile, ning suurenenud käitamiskiirustest tulenevat vahemaa kasvu.
- e) Lõike a nõuete täitmisel juhtudel, mis ei nõua lennusuuna muutusi rohkem kui 15° võrra, ei pea käitaja arvestama külgtakistusi, mille kaugus on suurem kui:
- 1) 300 m, kui piloot on suuteline säilitama nõutud navigeerimistäpsuse kogu takistuste arvestusliku piirkonna ulatuses; või
 - 2) 600 m kõikides teistes tingimustes.
- f) Lõike a nõuete täitmisel juhtudel, mis ei nõua lennusuuna muutmist rohkem kui 15° võrra, ei pea käitaja arvestama külgtakistusi, mille kaugus on suurem kui:
- 1) 600 m, kui piloot on suuteline säilitama nõutud navigeerimistäpsuse kogu takistuste arvestusliku piirkonna ulatuses; või
 - 2) 900 m kõikides teistes tingimustes.
- g) Käitaja kehtestab OPS 1.570 nõuetele vastavad erakorralised protseduurid takistuste vältimiseks ja ohutu teekonna tagamiseks, mis võimaldavad täita OPS 1.580 sätestatud marsruudil lendamise nõudeid või maanduda kas väljumislennuväljal või stardilennuvälja varulennuväljal.

OPS 1.575

Lend marsruudil kõikide töötavate mootoritega

- a) Käitaja tagab, et lennukil on lennu arvatavates meteoroloogilistes tingimustes marsruudi kõikides punktides või planeeritud kõrvalekalduistel marsruudist võimalik saavutada tõusukiirus vähemalt 300 jalga minutis kõikide töötavate mootoritega maksimaalsel tõusurežiimil:
- 1) ohutu lennu minimaalkõrgustel kõikidel marsruudi etappidel või marsruudist planeeritud kõrvalekalduistel, mis on määratletud lennutegevuskäsiraamatu lennukit puudutavas osas või arvatud selles sisalduva teabe põhjal; ja
 - 2) minimaalkõrgustel, mis on vajalikud vastavalt OPS 1.580 ja 1.585 ettenähtud asjakohaste tingimuste täitmiseks.

OPS 1.580

Lend marsruudil ühe mittetöötava mootoriga

- a) Käitaja tagab, et lennukil on eeldatavates ilmingimustes, kui üks mootor seiskub mõnes marsruudi punktis või marsruudist planeeritud kõrvalekalde punktis ning kui teine mootor või teised mootorid töötavad kindlaksmääratud maksimaalsel tõusurežiimil, võimalik jätkata lendu reisilennu kõrguselt lennuväljani, kus saab maanduda vastavalt kas OPS 1.595 või OPS 1.600 nõuetele, ületades takistused 9,3 km (5 meremiili) ulatuses kummalgi pool planeeritud marsruuti vähemalt:
- 1) 1 000 jala kõrgusel, kui tõusukiirus on null või suurem; või
 - 2) 2 000 jala kõrgusel, kui tõusukiirus on väiksem kui null.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- b) Lennutrajektooriga peab olema positiivne gradient 450 m (1 500 jala) kõrgusel lennuvälja kohal, kus peale mootoririket kavatakse maanduda.
- c) Käesoleva lõike nõuete täitmisel tuleb arvestada, et lennuki kasutatavaks tõusukiiruseks loetakse kiirust, mis on 150 jala võrra minutis väiksem kui kindlaksmääratud marsruutlennu tõusukiirus.
- d) Käesoleva lõike nõuete täitmisel peab käitaja suurendama lõikes a nimetatud ulatuse määra 18,5 kilomeetrini (10 meremiilini), kui navigeerimistäpsus on halvem kui 95 %.
- e) Kütust võib ohutusprotseduure järgides avariolukorras välja lasta nii palju, et lennuväljale jõutaks nõutud kütusevaruga.

OPS 1.585

Lend marsruudil kolme või enama mootoriga lennukitel, mille kaks mootorit ei tööta

- a) Käitaja tagab, et kolme või enama mootoriga lennuki kavandatud marsruudi ükski punkt ei oleks kaugemal kui 90 minuti kaugusel — lennates kõikide töötavate mootoritega pikamaa reisilennu kiirusel standardse temperatuuri ja tuulevaikse ilmaga — lennuväljast, kus on täidetud eeldatavale maandumismassile vastavad nõuded, kui see lennuk ei vasta lõigete b-e nõuetele.
- b) Kahe mittetöötava mootoriga lennuki lennutrajektooriga peab võimaldama lennukil jätkata lendu prognoositavates meteoroloogilistes tingimustes lennuväljani, kus on täidetud eeldatavale maandumismassile vastavad nõuded, ületades takistused 9,3 kilomeetri (5 meremiili) ulatuses mõlemal pool kavandatud marsruuti vähemalt 2 000 jala kõrguselt.
- c) Kahe mootori seiskumist eeldatakse selle marsruudiosa kõige kriitilisemas punktis, kus lennuk on kõikide töötavate mootoritega ja pikamaa reisilennu kiirusel standardse temperatuuri ja tuulevaikse ilmaga lennates rohkem kui 90 minuti kaugusel lennuväljast, kus on täidetud eeldatavale maandumismassile vastavad nõuded.
- d) Lennuki arvestuslik mass selles punktis, kus kaks mootorit võivad seiskuda, peab sisaldama vähemalt kütuse massi, mis on piisav lennu jätkamiseks lennuvälja suunas, kus planeeritakse maanduda, ja sinna jõudmiseks vähemalt 1 500 jala kõrgusele maandumisala kohale, ning sellele järgnevas 15 minuti pikkuseks horisontaallennuks.
- e) Käesoleva lõike nõuete täitmisel tuleb arvestada, et lennuki kasutatavaks tõusukiiruseks loetakse kiirust, mis on 150 jala võrra minutis väiksem kui kindlaksmääratud tõusukiirus.
- f) Käesoleva lõike nõuete täitmisel peab käitaja suurendama lõikes a nimetatud ulatuse määra 18,5 kilomeetrini (10 meremiilini), kui navigeerimistäpsus on halvem kui 95 %.
- g) Kütust võib ohutusprotseduure järgides avariolukorras välja lasta nii palju, et lennuväljale jõutaks nõutud kütusevaruga.

OPS 1.590

Maandumine siht- ja varulennuväljadel

Käitaja tagab, et vastavalt OPS 1.475 lõike a nõuetele kindlaks määratud lennuki maandumismass ei ületa lennukisiraamatus selle kõrguse jaoks, ning arvestuslikul maandumisajal siht- ja varulennuvälja prognoositava õhutemperatuuri jaoks ettenähtud maksimaalset maandumismassi, kui see sisaldub lennukisiraamatus.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.595

Maandumine kuivadele radadele

- a) Käitaja tagab, et lennuki maandumismass, mis on arvestuslikuks saabumiseajaks kindlaks määratud vastavalt OPS 1.475 lõikele a, võimaldab sihtlennuväljal ja mis tahes varulennuväljal 50 jala kõrguselt läve kohalt peatumisega maanduda kasutatavast maandumisdistantsist 70 % piires.
- b) Lõike a nõuete täitmisel peab käitaja arvesse võtma järgmisi tegureid:
- 1) lennuvälja kõrgust merepinnast;
 - 2) vastutuule komponent mitte rohkem kui 50 % ja pärituule komponent mitte vähem kui 150 %;
 - 3) raja pinnakatte liiki; ja
 - 4) raja kallet maandumise suunas.
- c) Lennuki väljalennul vastavalt lõike a nõuetele tuleb eeldada, et:
- 1) lennuk maandub kõige sobivamale rajale tuulevaikuses; ja
 - 2) lennuk maandub rajale, mis määratakse kõige tõenäolisemalt maandumiseks, arvestades tuule võimalikku kiirust ja suunda, lennuki maapealset teenindust ning teisi tingimusi, nagu maandumisseadmed ja maastik.
- d) Kui käitaja ei suuda täita lõike c punkti 2 nõudeid sihtlennuvälja osas, võib lennuk väljuda juhul, kui on määratud varulennuväli, kus on täielikult võimalik täita lõigete a, b ja c nõudeid.

OPS 1.600

Maandumine märgadel ja puhastamata radadel

- a) Käitaja tagab, et kui asjakohased ilmateated või -prognoosid, kas eraldi või koos, näitavad, et arvestuslikul saabumiseajal võib rada olla märg, on kasutatav maandumisdistants võrdne vastavalt OPS 1.595 sätetele kindlaks määratud maandumisdistantsiga, mis on korrutatud teguriga 1,15, või sellest suurem.
- b) Käitaja tagab, et kui asjakohased ilmateated või -prognoosid, kas eraldi või mõlemad, näitavad, et arvestuslikul saabumiseajal võib rada olla puhastamata, ei ületa nende tingimuste korral lennuametile vastuvõetavate andmete alusel kindlaks määratud maandumisdistants kasutatava maandumisdistantsi pikkust.

J ALAJAGU

MASS JA BALANSSEERING

OPS 1.605

Üldnõuded

(Vt OPS 1.605 1. liide)

- a) Käitaja tagab, et kõikidel lennu etappidel vastaksid lennuki last, mass ja raskuskese kinnitatud lennukikäsiraamatus või lennutegevuskäsiraamatus kehtestatud piirangutele, sõltuvalt sellest, kumma tingimused on rangemad.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- b) Enne lennuki esmakordset kasutuselevõtmist peab käitaja kaalumise teel kindlaks tegema lennuki massi ja raskuskeskme ning edaspidi tuleb lennukeid massi ja raskuskeskme määramiseks kaaluda kord 4 aasta järel juhul, kui kasutatakse üksikute lennukite masse eraldi ning 9 aasta järel juhul, kui kasutatakse kogu lennukipargi massi. Arvestada tuleb mõju, mida modifikatsioonid ja remondid avaldavad massile ja balansseeringule ning see nõuetekohaselt dokumenteerida. Lisaks sellele tuleb lennukid uuesti üle kaaluda juhul, kui pole täpselt teada mõju, mida modifikatsioonid on massile ja balansseeringule avaldanud.
- c) Käitaja peab kaalumise või standardmasside põhjal kindlaks määrama kõigi käitamisseadmete ja meeskonnaliikmete massi, mis kuulub lennuki tühja käitamismassi hulka. Kindlaks tuleb määrata mõju, mida nende asukoht avaldab lennuki raskuskeskmele.
- d) Käitaja peab kas kaalumise või OPS 1.620 kohaselt määratletud reisijate ja pagasi standardmassi järgi kehtestama tegeliku lasti massi koos kogu ballasti massiga.
- e) Käitaja peab kindlaks määrama kütusekoguse massi tegeliku tiheduse põhjal või, kui see ei ole teada, siis tiheduse põhjal, mis arvutatakse vastavalt lennutegevuskäsiraamatus kehtestatud meetodile.

OPS 1.607**Mõisted**

- a) *Tühi käitamismass* (*Dry Operating Mass*) — konkreetset liiki lennuks valmis oleva lennuki kogu mass, välja arvatud kogu kasutatav kütus ja kogu tegelik last. Tühja käitamismassi hulka kuuluvad:
 - 1) meeskond ja meeskonna pagas;
 - 2) pardatoitlustamise varustus ja ümberpaigutatavad seadmed reisijate teenindamiseks; ja
 - 3) pardal veetav vesi ja tualeti kemikaalid.
- b) *Maksimaalne mass ilma kütuseta* (*Maximum Zero Fuel Mass*) — lennuki maksimaalne lubatud mass ilma kasutatava kütuseta. Selle massi hulka tuleb arvestada teatud kindlates paakides oleva kütuse mass, kui selle kohta on otsene märgeline lennuki lennukäsiraamatu piirangutes.
- c) *Maksimaalne maandumismass* (*Maximum Structural Landing Mass*) — tavalistes tingimustes maandumiseks lubatav maksimaalne lennuki kogumass.
- d) *Maksimaalne stardimass* (*Maximum Structural Take Off Mass*) — stardi hoovõtu alguses lubatav maksimaalne lennuki kogumass.
- e) *Reisijate liigitamine*.
 - 1) Kõik isikud, kes on 12-aastased ja vanemad, loetakse täiskasvanud mees- ja naissoost reisijateks.
 - 2) Kõik isikud, kes on 2-aastased ja vanemad, kuid mitte üle 12 aasta vanad, loetakse lasteks.
 - 3) Alla 2-aastased isikud loetakse väikelasteks.
- f) *Tegelik last* (*Traffic Load*) — reisijate, pagasi ja lasti kogumass, sealhulgas kogu tasuta veetav last (omalaadung).

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.610

Lastimine, mass ja balansseering

Käitaja määrab lennutegevuskäsiraamatus kindlaks lastimise ning massi ja balansseeringu süsteemi käsitlevad põhimõtted ja meetodid vastavalt OPS 1.605 nõuetele. Nimetatud süsteem peab hõlmama kõiki kavandatavate lendude liike.

OPS 1.615

Meeskonna mass

- a) Käitaja kasutab tühja käitamismassi määramiseks järgmisi massi väärtusi:
- 1) tegelikud massid, kaasa arvatud kogu meeskonna pagas; või
 - 2) standardmassid, kaasa arvatud käsipagas — 85 kg lennumeeskonna liikme kohta ja 75 kg salongipersonali liikme kohta; või
 - 3) muud lennuametile vastuvõetavad standardmassid.
- b) Käitaja peab korrigeerima tühja käitamismassi, et võtta arvesse kogu täiendavat pagasit. Nimetatud täiendava pagasi asukohta tuleb arvestada lennuki raskuskeskme määramisel.

OPS 1.620

Reisijate ja pagasi mass

- a) Käitaja arvutab reisijate ja registreeritud pagasi massi, kasutades selleks kas kõikide isikute ja pagasi tegelikku kaalumise teel määratud massi või allpool tabelites 1 kuni 3 toodud standardmassi väärtusi, välja arvatud juhul, kui olemasolevate reisijate istekohtade arv on väiksem kui 10. Sellistel juhtudel võib reisijate massi teha kindlaks kõikide reisijate suuliste ütluste või nende eest öeldu põhjal, millele pagasi ja riiete kaalu arvestamiseks lisatakse kindlaksmääratud konstant. Lennutegevuskäsiraamatus peab olema kehtestatud protseduur, mis näeb ette, millal valida tegelikke või standardmasse ja protseduur, mida tuleb täita suuliste ütluste kasutamisel.
- b) Juhul, kui tegeliku massi määramiseks kasutatakse kaalumist, peab käitaja tagama, et sealjuures kaalutakse ka reisijate isiklikud asjad ja käsipagas. Selline kaalumine tuleb läbi viia vahetult enne pardale minemist lennukile lähedalasuvas kohas.
- c) Kui reisijate mass määratakse standardmassi väärtuste alusel, tuleb selleks kasutada allpool tabelites 1 ja 2 toodud standardmassi väärtusi. Standardmasside hulka on arvatud käsipagas ja alla 2-aastaste väikelaste kaal, kes lendavad koos täiskasvanuga ühel reisija istekohal. Käesoleva lõike nõuete kohaldamisel tuleb väikelapsed lugeda lasteks juhul, kui neil on oma reisija istekoht eraldi täiskasvanu kohast.
- d) Reisijate mass 20 või enama reisijakohaga lennukil
- 1) Kui olemasolevate reisijate istekohtade koguarv lennukis on 20 või rohkem, kasutatakse tabelis 1 toodud meeste ja naiste standardseid kehakaale. Teise võimalusena kasutatakse tabelis 1 toodud „kõigi täiskasvanute” massi väärtusi, kui olemasolevate reisijate istekohtade koguarv on 30 või rohkem.
 - 2) Tabelis 1 tähendab „puhkuselend” niisugust tellimuslendu, mis on kavandatud puhkuse reisipaketi ühe osana. Puhkuselennu massi väärtused kehtivad tingimusel, et lennukisse paigutatud reisijate istekohtadest ei kasutata rohkem kui 5 % teatud kategooriate reisijate tasuta vedamiseks.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Tabel 1

Reisijate istekohti	20 ja enam		30 ja rohkem Kõik täiskasvanud
	Mees	Naine	
Kõik lennud, välja arvatud puhkuse-lennud	88 kg	70 kg	84 kg
Puhkuse-lennud	83 kg	69 kg	76 kg
Lapsed	35 kg	35 kg	35 kg

e) Reisijate mass 19 või vähema reisijakohaga lennukil.

- 1) Kui lennukis on kokku 19 või vähem reisija istekohta, kasutatakse tabelis 2 toodud standardseid kehakaalusid.
- 2) Kui lennukil ei veeta käsipagasi või kui käsipagasi kaalu arvestatakse eraldi, siis võib eelpooltoodud meeste ja naiste kehakaaludest 6 kg maha arvata. Käesoleva lõike kohaldamisel ei loeta käsipagasi selliseid esemeid nagu mantlid, vihmavarjud, väikesed käekotid või rahakotid, trükised lugemiseks või väikesed fotoaparaadid.

Tabel 2

Reisijate istekohti	1-5	6-9	10-19
Mees	104 kg	96 kg	92 kg
Naine	86 kg	78 kg	74 kg
Lapsed	35 kg	35 kg	35 kg

f) Pagasi mass

- 1) Kui lennukis on kokku 20 või rohkem reisijate istekohta, kasutatakse iga registreeritud pagasieseme suhtes tabelis 3 toodud standardmasse. Juhul kui lennukis on kokku 19 või vähem reisijate istekohta, tuleb kontrollitud/registreeritud pagas selle massi määramiseks üle kaaluda.
- 2) Tabelis 3 tähendab:
 - i) kohalik lend niisugust lendu, mille lähte- ja sihtkoht jäävad ühe riigi piiridesse;
 - ii) Euroopasisesed lennud kõiki lende peale kohalike lendude, mille lähte- ja sihtkoht asuvad JAR-OPS 1.620 lõike f 1. liites määratletud piirkonnas; ja
 - iii) kontinentidevahelised lennud kõiki lende peale Euroopasiseste lendude, mille lähte- ja sihtkohad asuvad erinevatel kontinentidel.

Tabel 3

Lennukid 20 või enama reisijakohaga

Lennu liik	Pagasi standardne mass
Kohalik lend	11 kg
Euroopasisene lend	13 kg
Kontinentide vaheline lend	15 kg
Muu	13 kg

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- g) Kui käitaja soovib kasutada teisi, tabelite 1-3 andmetest erinevaid standardmasside väärtusi, peab ta teavitama lennuametit selle põhjustest ja saama selleks lennuameti eelneva heakskiidu. Käitaja peab samuti esitama heakskiitmiseks üksikasjaliku plaanitava kaalu-uuringu ülevaate ning kasutama seejuures OPS 1.620 lõike g 1. liites toodud statistilise analüüsi meetodit. Pärast seda, kui lennuamet on kaalu-uuringu tulemused kontrollinud ja kinnitanud, kohaldatakse muudetud standardmassi väärtusi ainult selle käitaja suhtes. Muudetud standardmassi väärtusi võib kasutada ainult kaalu-uuringu läbiviimise tingimustele vastavates tingimustes. Juhul kui muudetud standardmassi väärtused on suuremad kui tabelites 1-3 toodud andmed, tuleb kasutada neid suuremaid väärtusi.
- h) Kõikide lendude korral, millel veetakse suurt arvu reisijaid, kelle kaal koos käsipagasiga on arvatavasti suurem kui reisija standardmass, peab käitaja kaalumiseга määrama nende reisijate tegeliku massi või liitma standardmassile küllaldase lisamassi väärtuse.
- i) Kui registreeritud pagasi jaoks kasutatakse standardmassi väärtusi ning paljude reisijate registreeritud pagasi mass on arvatavasti suurem kui pagasi standardmass, peab käitaja määrama sellise pagasi tegeliku massi kas kaalumiseга või liitma standardmassile küllaldase lisamassi väärtuse.
- j) Käitaja tagab, et õhusõiduki kaptenit informeeritaks juhul, kui lasti massi määramiseks on kasutatud mittestandardset meetodit, ning et see meetod on toodud massi ja balansseeringu dokumentides.

OPS 1.625

Dokumendid massi ja balansseeringu kohta

(Vt OPS 1.625 1. liide)

- a) Käitaja peab enne igat lendu täitma massi ja balansseeringu dokumendid, kus on märgitud andmed lasti ja selle paigutamise kohta. Massi ja balansseeringu dokumentide abil peab õhusõiduki kaptenil olema võimalik kindlaks määrata, et lasti ja selle paigutuseга ei ole ületatud lennuki massi ja balansseeringu piiranguid. Dokumentidele peab olema märgitud isiku nimi, kes need koostas. Lennuki lastimist kontrollinud isik peab oma allkirjaga kinnitama, et lasti ja selle paigutus vastavad massi- ja balansseeringu dokumentide andmetele. Sellele dokumendile peab oma allkirja või sellega võrdväärse kinnituse andma õhusõiduki kapten. (Vt samuti OPS 1.1055 lõike a punkt 12.)
- b) Käitaja peab kehtestama protseduurid, mida järgitakse, kui lasti osas toimuvad viimasel hetkel muudatused.
- c) Lennuameti loal võib käitaja kasutada protseduure, mis erinevad lõigetes a ja b sätestatutest.

OPS 1.605 1. liide

Mass ja balansseering — üldnõuded

(Vt OPS 1.605)

- a) Lennuki tühja käitamismassi määramine

1) Lennuki kaalumine

- i) Uued lennukid kaalutakse tavaliselt tehases ja on käitamiseks kõlblikud ilma ülekaalumiseta juhul, kui massi ja balansseeringu andmeid on kohandatud vastavalt lennuki muudatustele ja modifikatsioonidele. Kui lennukid antakse üle ühelt käitajalt, kellel on heakskiidetud massi kontrolli programm, teisele kinnitatud massi kontrolli programmiga käitajale, ei pea lennukit vastuvõttev käitaja neid lennukeid enne kasutamist kaaluma juhul, kui viimasest kaalumiseest ei ole möödunud rohkem kui 4 aastat.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- ii) Iga lennuki mass ja raskuskeskme (CG) asukoht tuleb regulaarselt uuesti kindlaks määrata. Käitaja peab kindlaks määrama maksimaalse ajavahemiku kahe kaalumise vahel, mis peab vastama OPS 1.605 lõike b nõuetele. Lisaks sellele tuleb iga lennuki mass ja raskuskeske uuesti kindlaks määrata kas:

A) kaalumisega; või

- B) arvutamisega, kui käitaja on suuteline piisavalt põhjendama valitud arvutusmeetodi õigsust, alati, kui tühja käitamismassi kumulatiivsed muutused kokku on suuremad kui $\pm 0,5\%$ maksimaalsest maandumismassist või kui raskuskeskme asukoha kumulatiivne muutus on suurem kui $0,5\%$ keskmise aerodünaamilise kõõlu pikkusest.

2) Lennukipargi mass ja raskuskeskme asukoht

- i) Sama mudeli ja konfiguratsiooniga lennukipargi või lennukite grupi puhul võib lennukipargi massina ja raskuskeskme asukohana kasutada nende lennukite keskmist tühja käitamismassi ja keskmist raskuskeskme asukohta tingimusel, et üksikute lennukite tühjad käitamismassid ja raskuskeskme asukohad ei ületa allpool alapunktis ii sätestatud lubatud kõrvalekaldeid. Lisaks sellele tuleb kohaldada allpool alapunktides iii, iv ja lõike a punktis 3 sätestatud kriteeriume.

ii) Lubatud kõrvalekalded

- A) Kui kaalutud lennuki tühikaal või lennukiparki kuuluva lennuki arvutatud tühikaal erineb lennukipargi kinnitatud maandumismassist rohkem kui $\pm 0,5\%$ või kui raskuskeskme asukoht erineb lennukipargi raskuskeskmest rohkem kui $\pm 0,5\%$ keskmisest aerodünaamilise kõõlu pikkusest, siis arvatakse lennuk antud lennukipargist välja. Võib moodustada eraldi lennukipargid, millel kõigil on erinevad keskmised massid.
- B) Kui lennuki mass jääb lennukipargi tühja käitamismassi lubatud kõrvalekallete piiridesse, kuid raskuskeskme asukoht ületab lennukipargi lubatud kõrvalekalded, võib lennukit käitada rakendatava tühja käitamismassi alusel, kuid ainult sellele lennukile kinnitatud raskuskeskme asukohaga.
- C) Kui ühel lennukil on teiste lennukiparki kuuluvate lennukitega võrreldes füüsiline täpselt määratletav erinevus (näiteks vahekaik või istmete paigutus), mille tulemusena ületatakse lennukipargi lubatud kõrvalekaldeid, võib selle lennuki jätta edasi lennukiparki juhul, kui selle lennuki massi ja/või raskuskeskme asukohta asjakohaselt korrigeeritakse.
- D) Lennukeid, mille kohta ei ole avaldatud keskmise aerodünaamilise kõõlu suurust, tuleb käitada nende individuaalsete massi ja raskuskeskme asukoha väärtuste kohaselt või tuleb neid eraldi uurida ja heaks kiita.

iii) Lennukipargi väärtuste kasutamine

- A) Pärast lennuki kaalumist või juhul, kui lennuki seadmeid või konfiguratsiooni on mingil moel muudetud, peab käitaja kontrollima, kas lennuk jääb punkti 2 alapunktis ii sätestatud kõrvalekallete piiridesse.
- B) Lennuki, mida ei ole pärast viimast lennukipargi massi määramist kaalutud, võib ikkagi jätta lennukipargi väärtuste järgi käitatavasse lennukiparki juhul, kui selle lennuki individuaalsed väärtused arvutatakse uuesti ning need väärtused jäävad eelpool punkti 2 alapunktis ii sätestatud lubatud kõrvalekallete piiridesse. Kui need väärtused ei jää lubatud kõrvalekallete piiridesse, peab käitaja kehtestama uued lennukipargi väärtused, mis vastavad punkti 2 alapunktide i ja ii tingimustele, või käitama lubatud kõrvalekaldeid ületavaid lennukeid nende individuaalsete väärtuste alusel.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- C) Lennuki lisamiseks lennukiparki, mida käitatakse lennukipargi väärtuste alusel, peab käitaja kaalumise või arvutamise teel kontrollima, et selle lennuki tegelikud massi väärtused jäävad eespool punkti 2 alapunktis ii sätestatud lubatud kõrvalekallete piiridesse.
- iv) Punkti 2 alapunktis ii sätestatud nõuete täitmiseks tuleb lennukipargi massi väärtusi ajakohastada vähemalt iga lennukipargi massi määramise lõpus.
- 3) Lennukite arv, mida tuleb lennukipargi massi määramiseks kaaluda
- i) Kui lennukipargis on „n” arv lennukeid, mille puhul kasutatakse lennukipargi massi väärtusi, peab käitaja lennukipargi massi määramise vahelisel ajal kaaluma vähemalt teatud arvu lennukeid vastavalt järgmisele tabelile:

Lennukite arv lennukipargis	Minimaalne arv lennukeid, mida tuleb kaaluda
2 või 3	N
4-9	$(n + 3)/2$
10 ja enam	$(n + 51)/10$

- ii) Kaalumiseks tuleb lennukipargist valida need lennukid, mida ei ole kõige kauem kaalutud.
- iii) Vaheaeg lennukipargi massi kahe määramise vahel ei tohi olla üle 48 kuu.
- 4) Kaalumise protseduur
- i) Kaalumise peab läbi viima kas tootja või tegevusloaga hooldusettevõtte.
- ii) Tarvitusele tuleb võtta hea tavaga kokkusobivad ettevaatusabinõud, näiteks:
- A) lennuki ja varustuse täielikkuse kontrollimine;
- B) vedelike nõuetekohase arvessevõtmise kindlaksmääramine;
- C) lennuki puhtuse tagamine; ja
- D) tagamine, et kaalumise viiakse läbi kinnises hoones.
- iii) Kõik kaalumiseks kasutatavad seadmed peavad olema õigesti kalibreeritud ja nullpunkti seatud ning neid tuleb kasutada kooskõlas valmistaja juhenditega. Kõiki kaalusid peab kalibreerima kas valmistaja, riiklik metroloogiaamet või nõuetekohaselt volitatud organisatsioon iga kahe aasta järel või kaalumisseadmete valmistaja poolt määratud aja jooksul, sõltuvalt sellest kumb on lühem. Nende seadmete abil peab olema võimalik lennuki massi täpselt määrata.
- b) Spetsiaalsed tegeliku lasti standardmassid Lisaks reisijate ja registreeritud pagasi standardmassidele võib käitaja taotleda lennuametilt luba ka teiste lasti hulka kuuluvate esemete standardmasside kasutamiseks.
- c) Lennuki lastimine
- 1) Käitaja peab tagama, et tema lennukeid lastitaks kvalifitseeritud personali järelevalve all.
- 2) Käitaja peab tagama, et lastimine toimub vastavalt lennuki massi ja balansseeringu arvutamiseks kasutatud andmetele.
- 3) Käitaja peab järgima konstruktsioonist tulenevaid täiendavaid piiranguid nagu näiteks põranda tugevuse piirangud, maksimaalne koormus jooksva meetri kohta, maksimaalne mass ühe lastiruumi kohta ja/või istekohtade piirangud.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

d) Raskuskeskme piirangud

- 1) Raskuskeskme piirid käitamisel. Kui reisijaid ei paigutata kohtadele ning reisijate arvestust istmeridade kaupa ega arvestust igas eraldi lastiruumis oleva laadungi kohta ei peeta ja kui ei arvestata täpselt eraldi paakides oleva kütuse mõju balansseeringu arvutustele, tuleb sertifitseeritud raskuskeskme suhtes kohaldada käitamispäiranguid. Raskuskeskme piiride määramisel tuleb arvesse võtta võimalikke kõrvalekaldumisi arvatavast lasti paigutusest. Kui istekohtade valik on vaba, peab käitaja kehtestama protseduurid, mille abil tagada lennumeeskonna või salongipersonali sekkumine juhul, kui reisijad on valinud vaid äärmised kohad lennuki pikisuunal. Raskuskeskme piirid ja nendega seotud käitamisprotseduurid, sealhulgas reisijate eeldatavad istekohtade valikud peavad olema lennuametile vastuvõetavad.
- 2) Raskuskeskme lennu ajal. Lisaks lõike d punkti 1 nõuetele peab käitaja protseduurides täielikult arvestama võimalikke raskuskeskme äärmuslikke muutusi lennu ajal, mille võib põhjustada reisijate/meeskonna liikumine ning kütuse ümberpaigutus selle tarbimisel.

OPS 1.620 lõike f 1. liide

Euroopasiseste lendude piirkonna määratlemine

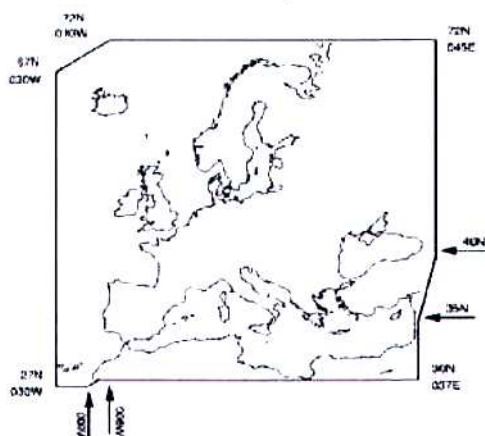
OPS 1.620 lõike f kohaldamisel on peale kohalike lendude Euroopasisesed lennud need, mida sooritatakse järgmiste punktide vahel raamiga piiratud ala piires:

- N7200 E04500
- N4000 E04500
- N3500 E03700
- N3000 E03700
- N3000 W00600
- N2700 W00900
- N2700 W03000
- N6700 W03000
- N7200 W01000
- N7200 E04500

nagu on näidatud joonisel 1:

Joonis 1

Euroopa regioon



Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.620 lõike g 1. liide

Protseduur reisijate ja pagasi standardmassi väärtuste muutmiseks

a) Reisijad

1) Valikuline kaalumine. Reisijate ja nende käsipagasi keskmine mass määratakse juhuslikult valitud näidiste kaalumise järgi. Kaalutavate reisijate ja nende pagasi juhuslikul valimisel tuleb lähtuda lennu liigile, erinevate marsruutide lendude sagedusele, väljuvatele/sissetulevatele lendudele, hooajale ja lennuki istekohtade arvule iseloomulikust reisijate arvust.

2) Valimi suurus. Kaalu-uuringu raames tuleb kaaluda vähemalt suurimat järgmistest võimalustest:

i) tavaliste statistiliste meetodite järgi koostatud näidisvalimi alusel valitud arv täiskasvanud reisijaid, kusjuures usaldusväärsuse määr peab täiskasvanute keskmiste masside osas olema 1 % ning eraldi mees- ja naisreisijate keskmiste masside osas 2 % ning

ii) lennukite puhul,

A) millel on 40 ja rohkem reisijate istekohta, kokku 2 000 reisijat või

B) millel on vähem kui 40 reisijate istekohta, kokku $50 \times$ (reisijate mahutavus).

3) Reisijate massid. Reisijate masside hulka tuleb arvestada reisijatele kuuluvad asjad, mis on neil kaasas lennuki pardale asumisel. Kui reisijate masse määratakse juhusliku valimi alusel, tuleb väikelapsed kaaluda koos täiskasvanuga, kellega nad kaasas on. (Vt ka OPS 1.620 lõiked c, d ja e.)

4) Kaalumise koht. Lennukis olevaid reisijaid tuleb kaaluda võimalikult lennuki lähedal asuvas kohas, kus reisijate mass isiklike asjade vähenemise või lisandumise tõttu tõenäoliselt enam ei muutu.

5) Kaal. Reisijate kaalumiseks kasutatava kaaluga peab olema võimalik kaaluda vähemalt 150 kg. Skaala kõige väiksem jaotus peab olema vähemalt 500 g. Kaal peab olema 0,5 % või 200 g täpsusega, sõltuvalt sellest, kumb on suurem.

6) Massi väärtuste registreerimine. Kõikide lendude kohta, mis on kaalu-uuringuga hõlmatud, tuleb registreerida reisijate mass koos vastava reisijate kategooriaga (st meessoost reisijad/naissoost reisijad/lapsed) ning lennu number.

b) Registreeritud pagas. Muudetud standardse pagasi massi väärtuste määramise statistiline meetod, mis põhineb minimaalse valimi alusel pagasi keskmise massi määramisel, on põhiliselt sama kui reisijate masside määramise meetod, mis on sätestatud lõike a alapunktis 1. Pagasi puhul on suhtelise täpsuse määr 1 %. Kaaluda tuleb vähemalt 2 000 registreeritud pagasi ühikut.

c) Reisijate ja registreeritud pagasi muudetud standardmassi väärtuste määramine

1) Kui kaalumise teel tegelike masside määramisele eelistatakse reisijate ja registreeritud pagasi muudetud standardmassi väärtuste kasutamist ja tagamaks, et see ei mõjutaks ebasoodsalt lennuohutust, tuleb teha vastav statistiline analüüs. Selle analüüsi teel leitakse reisijate ja pagasi keskmise massi väärtused ja ka muud andmed.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- 2) 20 või enama reisijakohaga lennukite puhul kasutatakse neid keskmisi väärtusi meessoost ja naissoost reisijate muudetud standardmassi väärtustena.
- 3) Väiksemate lennukite puhul tuleb muudetud standardmassi väärtuste saamiseks liita keskmistele reisijate massidele järgmised suurused:

Reisijate istekohtade arv	Keskmisele massile liidetakse
1-5 (kaasa arvatud)	16 kg
6-9 (kaasa arvatud)	8 kg
10-19 (kaasa arvatud)	4 kg

30 ja enama reisijate istekohaga lennukite suhtes võib kasutada kõiki täiskasvanud reisijate standardmassi (keskmisi) väärtusi. Registreeritud pagasi muudetud standardmassi (keskmisi) väärtusi kasutatakse 20 või enama reisijate istekohaga lennukite puhul.

- 4) Käitajatel on võimalus esitada lennuametile heakskiitmiseks üksikasjalik kaalu-uuringu plaan ning selle tulemusena saadud kõrvalekalded standardmassi väärtustest, tingimusel, et nende määramiseks kasutatakse käesolevas lisas kirjeldatud protseduuri. Need kõrvalekalded tuleb üle vaadata kuni 5-aastaste ajavahemike järel.
- 5) Kõigi täiskasvanute muudetud standardmassi väärtuste aluseks peab olema meessoost/naissoost reisijate suhe 80/20 kõikide lendude osas, välja arvatud puhkuselend, mille korral nimetatud suhe peab olema 50/50. Kui käitaja soovib saada luba teatud marsruutidel või lendudel erineva suhte kasutamiseks, tuleb lennuametile esitada andmed, mis näitavad, et teistsugune meessoost/naissoost reisijate suhe on piisavalt konservatiivne ja hõlmab vähemalt 100 juhuslikult valitud lennu korral vähemalt 84 % tegelikust meessoost/naissoost reisijate suhtarvudest.
- 6) Saadud keskmised massi väärtused ümardatakse lähima täiskilogrammini. Registreeritud pagasi massi väärtused ümardatakse vastavalt lähima 0,52 kilogrammini.

OPS 1.625 1. liide

Dokumendid massi ja balansseeringu kohta

a) Dokumendid massi ja balansseeringu kohta

1) Sisu

- i) Massi ja balansseeringu dokumendid peavad sisaldama järgmist teavet:

- A) lennuki registreerimistunnused ja tüüp;
- B) lennu number ja kuupäev;
- C) õhusõiduki kapteni nimi;
- D) dokumendi koostanud isiku nimi;
- E) lennuki tühi käitamismass ja vastav raskuskese;
- F) kütuse mass stardi ajal ja reisikütuse mass;
- G) teiste tarvikute mass peale kütuse massi;
- H) veose osad, kaasa arvatud reisijad, pagas, last ja ballast;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- I) stardimass, maandumismass ja mass ilma kütuseta;
 - J) lasti paigutus;
 - K) lennuki raskuskeskmete asukohad ning
 - L) massi ja raskuskeskme piirväärtused.
- ii) Lennuameti loal võib käitaja mõned eelpoolloetletud andmed massi ja balansseeringu dokumentidest välja jätta.
- 2) Viimase hetke muudatused. Kui pärast massi ja balansseeringu dokumentide täitmist tehakse mõni viimase hetke muudatus, peab sellele juhtima õhusõiduki kapteni tähelepanu ning see muudatus tuleb registreerida massi ja balansseeringu dokumentides. Viimase hetke muudatusena aktsepteeritav maksiimaalne reisijate arvu või veetava lasti muudatus peab olema kindlaks määratud lennutegevuskäsiraamatus. Juhul, kui seda arvu ületatakse, tuleb täita uued massi ja balansseeringu dokumendid.
- b) Arvutisüsteemid. Kui massi ja balansseeringu dokumente koostatakse arvuti abil, peab käitaja kontrollima väljastatavate andmete õigsust. Ta peab looma süsteemi, mille abil saab kontrollida, kas muudatused tema sisestatud andmetesse on süsteemis õigesti kajastatud ning kontrollima, kas süsteem töötab jätkuvalt õigesti, kontrollides selleks väljastatud andmete õigsust vähemalt iga 62 kuu järel.
- c) Massi ja balansseeringu süsteemid lennuki pardal. Kui käitaja soovib kasutada lennuki pardal olevat massi ja balansseeringu arvutisüsteemi lennuki väljasaatmiseks vajaliku esmase allikana, peab tal selleks olema lennuameti luba.
- d) Andmeside. Kui massi- ja balansseeringu dokumendid edastatakse lennukitele andmesidesüsteemi kaudu, peavad maa peal olema õhusõiduki kapteni poolt kinnitatud lõpliku massi ja balansseeringu dokumendid.

K ALAJAGU

MÕÕTERIISTAD JA SEADMED

OPS 1.630

Sissejuhatus

- a) Käitaja tagab, et lendu ei alustata, kui käesolevas alajaos nõutud mõõteriistad ja seadmed ei ole:
- 1) sertifitseeritud, välja arvatud lõikes c sätestatud juhtudel ja paigaldatud vastavalt kehtivatele nõuetele, sealhulgas ka vastavalt kehtivatele minimaalsetele lennutehnilistele normidele ning käitamis- ja lennukõlblikkusnõuetele ning
 - 2) töökorras käitamiseks antud liiki lendudel, välja arvatud minimaalvarustuse loetelus (MEL) toodud mõõteriistad ja seadmed (vt OPS 1.030).
- b) Mõõteriistade ja seadmete minimaalsed lennutehnilised normid on sätestatud kehtivates Euroopa ühtsetes tehnilistes normatiivides (ETSO — European Technical Standard Orders), mis on loetletud kehtivates sertifitseerimisnõuetes Euroopa ühtsete tehniliste normatiivide kohta (CS-TSO), välja arvatud juhul, kui käitamise või lennukõlblikkuse eeskirjades pole ette nähtud teistsuguseid lennutehnilisi norme. Need mõõteriistad ja seadmed, mis OPSi kehtimahakkamise kuupäeval vastavad Euroopa tehnilistest normatiividest (ETSO) erinevatele konstruktsiooni- ja lennutehniliste spetsifikatsioonide nõuetele, võivad jääda kasutusele või paigaldatuks juhul, kui käesolevas alajaos ei ole sätestatud täiendavaid nõudeid. Kord juba sertifitseeritud ning ETSOle vastavad mõõteriistad ja seadmed ei pea vastama täiendatud ETSOle ega ETSOst erinevale spetsifikatsioonile, kui nende suhtes ei ole kehtestatud tagasiulatuva nõuet.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- c) Järgmised seadmed ei pea olema sertifitseeritud:
- 1) OPS 1.635 nimetatud sulavkaitsmed;
 - 2) OPS 1.640 lõike a punktis 4 nimetatud taskulambid;
 - 3) OPS 1.650 lõikes b ja 1.652 lõikes b nimetatud täpne ajanäitaja;
 - 4) OPS 1.652 lõikes n nimetatud kaardihoidja;
 - 5) OPS 1.745 nimetatud esmaabivahendite komplektid;
 - 6) OPS 1.755 nimetatud vältimatu arstiabi komplekt;
 - 7) OPS 1.810 nimetatud megafonid;
 - 8) OPS 1.835 lõigetes a ja c nimetatud pääste- ja pürotehnilised signaalvahendid ning
 - 9) OPS 1.840 nimetatud mereankrud ning randumis-, ankurdamis- ja manööverdamisvahendid veepinnal kasutamiseks vesi- ja amfiiblennukitele.
- d) Kui lennu ajal tuleb ühel lennumeeskonna liikmel kasutada seadmeid/varustust oma töökohal, peavad need seadmed/varustus olema sellelt kohalt hõlpsasti käsitletavad. Kui ühte üksikut seadet tuleb lennu ajal kasutada rohkem kui ühel lennumeeskonna liikmel, peab see olema paigutatud nii, et seda on hõlbus kasutada igalt töökohalt, kus selle kasutamine on ette nähtud.
- e) Kõikide lennumeeskonna liikmete poolt kasutatavate mõõteriistade paigutus peab võimaldama kõikidel lennumeeskonna liikmetel lugeda nende näitusid oma istekohtadelt nii, et nad peaksid võimalikult vähe muutma asendit ja vaatenurka, mis neil tavaliselt lennusuunas vaadates on. Kui lennukil, mida käitatakse enam kui ühe lennumeeskonna liikmega, peab mingit mõõteriista olema üks, peab see olema paigutatud nii, et see oleks nähtav kõikide lennumeeskonna liikmete istmetelt.

OPS 1.635**Elektrikaitsmed**

Käitaja tohib käitada lennukit, millel on sulavkaitsmed üksnes juhul, kui selle pardal on vähemalt 10 % varukaitsmeid iga suuruse üldarvust või kolm tükki igast suurusest, sõltuvalt sellest, kumb arv on suurem.

OPS 1.640**Lennuki signaaltuled**

Käitaja tohib käitada ainult lennukeid, millel on:

- a) päevasteks lendudeks:
- 1) kokkupõrke vältimise signaaltulede süsteem;
 - 2) ohutu käitamise seisukohalt oluliste mõõteriistade ja seadmete valgustus, mis saab toidet lennuki elektrisüsteemist;
 - 3) reisijatesalongide valgustus, mis saab toidet lennuki elektrisüsteemist ning
 - 4) taskulambid, mis on kergesti kättesaadavad kõikide lennumeeskonna liikmete istekohtadelt, kellele need on ette nähtud.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- b) Õisteks lendudeks, lisaks eespool olevas lõikes a nimetatule:
- 1) navigatsiooni-/asukohatuled; ning
 - 2) kaks maandumisprožektorit või üks prožektor, millel on kaks erineva toitega hõõgniiti (elementi) ning
 - 3) vesi- ja amfiiblennukitel rahvusvahelistele nõuetele vastavad tuled kokkupõrgete vältimiseks veekogudel.

OPS 1.645

Tuuleklaasi puhastajad

Käitaja tohib käitada üle 5 700 kilogrammise maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga lennukit üksnes juhul, kui esiklaasil on iga piloodi koha juures klaasipuhastaja või mingi samaväärne seade, mis hoiab sademete korral tuuleklaasi puhtana.

OPS 1.650

Lennud päeval ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi — lennu- ja navigeerimise mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

Käitaja tohib päevastel lendudel käitada lennukit visuaallennureeglite (VFR) järgi üksnes juhul, kui lennukil on järgmised lennu- ja navigatsiooni mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed ning neid kasutatakse vastavalt järgmistes lõigetes kehtestatud nõuetele:

- a) magnetkompass;
- b) täpne ajamõõtja, mis näitab tunde, minuteid ja sekundeid;
- c) tundlik baromeetriline kõrgusemõõtja, mis on kalibreeritud jalgades ja mille rõhuskaala on kalibreeritud hektopaskalites/millibaarides ning mida saab kohandada igasuguse lennu ajal esineda võiva rõhu järgi;
- d) õhkkiiruse näidik, mis on kalibreeritud sõlmedes;
- e) variomeeter;
- f) pöörangu- ja libisemisnäitur või pöörangunäitaja koos libisemisnäituriga;
- g) aviohorisont;
- h) stabiliseeritud kursiindikaator; ja
- i) vahendid, mis lennumeeskonna kabiinis näitavad välisõhu temperatuuri ja mis on kalibreeritud kraadides Celsiuse skaala järgi.
- j) alla 60 minuti kestvatel lendudel, mille start ja maandumine on samal lennuväljal ja mille lennukaugus sellest lennuväljast ei ületa 50 meremiili, võib lõigetes f, g ja h ning lõike k punktides 4, 5 ja 6 loetletud mõõteriistu asendada libisemisnäitur või nii aviohorisont kui libisemisnäitur;
- k) kui lennuk on ette nähtud käitamiseks kahe piloodiga, peavad teise piloodi istekohal olema eraldi järgmised mõõteriistad:
 - 1) tundlik baromeetriline kõrgusemõõtja, mis on kalibreeritud jalgades ja millel on hektopaskalites/millibaarides kalibreeritud rõhuskaala, mida saab reguleerida vastavalt lennu ajal esineda võivale rõhule;
 - 2) õhkkiiruse näidik, mis on kalibreeritud sõlmedes;
 - 3) variomeeter;
 - 4) pöörangu- ja libisemisnäitur või pöörangunäitaja koos libisemisnäituriga;
 - 5) aviohorisont ning
 - 6) stabiliseeritud kursiindikaator.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- l) Kõikidel õhkkiirust näitavatel süsteemidel peab olema soojendatav Pitot' toru või samaväärsed vahendid, et ära hoida kondenseerumisest või jäätumisest tulenevaid rikkeid:
 - 1) lennukitel, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on üle 5 700 kg või mille suurim lubatud reisijakohtade arv on üle 9;
 - 2) lennukitel, millele anti esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat 1. aprillil 1999 või pärast seda.
- m) Kui nõutakse dubleerivaid mõõteriistu, tähendab see, et kõikide pilootide jaoks peavad olema eraldi näidikud ja eraldi lülitid või vajaduse korral muud nendega seotud seadmed.
- n) Kõikidel lennukitel peavad olema vahendid, mis näitavad, kui nõutud lennumõõteriistadel ei ole piisavat elektritoidet ning
- o) kõigil lennukitel, millede lennukarakteristikutele avaldab õhu kokkusurutavus märgatavat mõju ja mille nõutud õhkkiiruse näidikud seda mingil muul moel ei näita, peavad igal piloodi istekohal olema Machi arvu näitajad.
- p) Käitaja tohib sooritada päevasel ajal lende visuaallennureeglite (VFR) järgi üksnes juhul, kui lennukil on kõikide kabiinis töötavate lennumeeskonna liikmete jaoks statsionaarsed kõrvaklapid ja suumikrofon või samaväärsed seadmed.

OPS 1.652

Lennud instrumentaallennureeglite (IFR) järgi või öösel — lennu- ja navigeerimise mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

Käitaja tohib kasutada lennukit instrumentaallennureeglite (IFR) järgi või öölendudel visuaallennureeglite (VFR) järgi üksnes juhul, kui lennukil on järgmised lennu- ja navigeerimise mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed, mida kasutatakse vastavalt allpool toodud lõigetes kehtestatud nõuetele:

- a) magnetkompass;
- b) täpne ajamõõtja, mis näitab tunde, minuteid ja sekundeid;
- c) kaks tundlikku baromeetrilist kõrgusemõõtjat, mis on kalibreeritud jalgades ja millel on hektopaskalites/millibaarides kalibreeritud rõhuskaala, mida saab reguleerida vastavalt lennu ajal esineda võivale rõhule. Nendel kõrgusemõõtjatel peab olema trummelnäidik või sellega võrdväärne näidik;
- d) õhkkiiruse indikaatorsüsteem koos soojendatava Pitot' toruga või samaväärsete vahenditega, mis takistavad kondensaadist või jäätumisest tekkivaid rikkeid ja millel olev signalisatsioon hoiatab Pitot' toru soojendamise katkemisest. Pitot' toru soojendamise katkemisest hoiatav signalisatsioon ei ole kohustuslik nendele lennukitele, mille suurim lubatud reisijakohtade arv on 9 või väiksem või mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on 5 700 kg või väiksem ning mille individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud enne 1. aprilli 1998;
- e) variomeeter;
- f) pöörangu- ja libisemisnäitur;
- g) aviohorisont;
- h) stabiliseeritud kursiindikaator;
- i) vahendid, mis lennumeeskonna kabiinis näitavad välisõhu temperatuuri ja mis on kalibreeritud kraadides Celsiuse skaala järgi ning
- j) kaks teineteisest sõltumatut staatilise rõhu süsteemi, välja arvatud propellerlennukitel maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga 5 700 kg või vähem, millel võib olla üks staatilise rõhu määramise süsteem ja üks staatilise rõhu varuallikas;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- k) kui lennuk on ette nähtud käitamiseks kahe piloodiga, peavad teise piloodi istekohal olema eraldi järgmised mõõteriistad:
- 1) tundlik baromeetriline kõrgusemõõtja, mis on kalibreeritud jalgades ja millel on hektopaskalites/millibaarides kalibreeritud rõhuskaala, mida saab reguleerida vastavalt lennu ajal esineda võivale rõhule, ja mis võib olla üks eespool lõikes c nimetatud kõrgusemõõtjatest. Nendel kõrgusemõõtjatel peab olema trummelnäidik või sellega võrdväärne näidik;
 - 2) õhkkiiruse indikaatorsüsteem koos soojendatava Pitot' toruga või samaväärsete vahenditega, mis takistavad kondensaadist või jäätumisest tekkivaid rikkeid ja millel olev signalisatsioon hoiatab Pitot' toru soojendamise katkemisest. Pitot' toru soojendamise katkemisest hoiatav signalisatsioon ei ole kohustuslik nendele lennukitele, mille suurim lubatud reisijakohtade arv on 9 või väiksem või mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on 5 700 kg või väiksem ning mille individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud enne 1. aprilli 1998;
 - 3) variomeeter;
 - 4) pöörangu- ja libisemisnäitur;
 - 5) aviohorisont ning
 - 6) stabiliseeritud kursiindikaator.
- l) Maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga üle 5 700 kg või 9-st suurema maksimaalse lubatud reisijakohtade arvuga lennukitel peab olema täiendavalt veel üks aviohorisont, mida saab kasutada mõlemalt piloodiistmelt ja mis:
- 1) tavalise lennu ajal saab pidevat elektritoidet ning mis elektri üldsüsteemi täieliku rikke korral saab toidet elektri üldsüsteemist sõltumatust allikalt;
 - 2) pärast tavalise elektrisüsteemi täielikku katkestust töötab tõrgeteta vähemalt 30 minutit, arvestades elektri avarisüsteemi teisi koormusi ja käitamisprotseduure;
 - 3) töötab sõltumatult kõikidest teistest aviohorisondisüsteemidest;
 - 4) jätkab automaatselt tööd pärast tavalise elektritoite täielikku katkemist ning
 - 5) on piisavalt valgustatud lennu kõikidel etappidel,
- välja arvatud lennukid, mille sertifitseeritud maksimaalne stardimass on 5 700 kg või väiksem ja mis on juba registreeritud liikmesriigis 1. aprillil 1995 ning mille vasakpoolsel mõõteriistade paneelil on asendi varuindikaator;
- m) eespool toodud lõike 1 nõuete täitmisel peab lennumeeskonnal olema selge, millal käesolevas jaotises nõutud täiendav aviohorisont töötab avariiõuallikalt saadava elektriga. Kui asendi varuindikaatori jaoks on eraldi toiteallikas, peab selle näidikul või mõõteriistade paneelil olema vastav signalisatsioon, mis näitab, kui seda toiteallikat kasutatakse.
- n) Sobivas asendis kaardihooldja, mida saab õiste lendude ajal valgustada;
- o) kui asendi varuindikaatori süsteem on sertifitseeritud vastavalt sertifitseerimisnõuetega CS 25.1303 lõike b punktis 4 või samaväärsete nõuetega, võivad pöörangu- ja libisemisnäiturite asemel olla libisemisnäidid;
- p) kui nõutakse topelt mõõteriistu, tähendab see, et kummagi piloodi jaoks peavad olema eraldi näidid ja eraldi lülid ja vajaduse korral ka kõik muud nendega seotud seadmed;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- q) Kõikidel lennukitel peavad olema vahendid, mis näitavad, kui nõutud lennumõõteriistadel ei ole piisavat elektritoidet ning
- r) kõigil survestuspiirangutega lennukitel, mille nõutud õhkkiiruse näidikud seda mingil muul moel ei näita, peavad igal piloodi istekohal olema Machi arvu näitajad.
- s) Käitaja tohib sooritada lende instrumentaallennureeglite (IFR) järgi või öösel üksnes juhul, kui iga kabiinis tööülesandeid täitva lennumeeskonna liikme jaoks on tema töökohal kõrvaklapid ja suumikrofon või nendega samaväärne varustus ning kõikide pilootide jaoks, kellelt nõutakse raadiosidet, on juhisel raadioside nupp.

OPS 1.655

Lisaseadmed lendudeks ühe piloodiga lennukil instrumentaallennureeglite (IFR) järgi või öösel

Käitaja tohib sooritada lende instrumentaallennureeglite (IFR) järgi ühe piloodiga lennukil üksnes juhul, kui lennukil on vähemalt kõrguse- ja kursihoidmise režiimiga autopiloot.

OPS 1.660

Ohtliku kõrguse hääresüsteem

- a) Käitaja tohib turbopropeller-mootoriga lennukit maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga üle 5 700 kg või suurima lubatud reisijakohtade arvuga üle 9 või turboreaktiiv-mootoriga lennukit käitada üksnes juhul, kui sellel on ohtliku kõrguse hääresüsteem, mis:

- 1) hoiatab lennumeeskonda, kui lennuk läheneb eelnevalt määratud kõrgusele ning
- 2) hoiatab lennumeeskonda vähemalt helisignaali, kui lennuk kaldub kõrvale eelnevalt määratud kõrgusest;

see nõue ei kehti lennukite kohta, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on 5 700 kg või väiksem ning mille suurim lubatud reisijakohtade arv on suurem kui 9 ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat anti välja enne 1. aprilli 1972 ning mis seisuga 1. aprill 1995 olid juba mõnes liikmesriigis registreeritud.

OPS 1.665

Maapinna ohtliku läheduse hoiatussüsteem (GPWS) ning reljeefi jälgimis- ja hoiatussüsteem (TAWS)

- a) Käitaja tohib turbiinimootoriga lennukit maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga üle 5 700 kg või maksimaalse lubatud reisijakohtade arvuga üle 9 käitada üksnes juhul, kui sellel on maapinna ohtliku läheduse hoiatussüsteem, millel on ohtlikust reljeefist hoiatamise funktsioon (reljeefi jälgimis- ja hoiatussüsteem — TAWS)
- b) Maapinna ohtliku läheduse hoiatussüsteem peab automaatselt kas helisignaali või helisignaali ja visuaalsete signaalidega hoiatama lennumeeskonda õigeaegselt ja selgelt juhul, kui lennukil on ohtlik laskumiskiirus, kui lennuk on maapinnale ohtlikult lähedal, on pärast starti või kordusringile minekut kaotanud kõrgust või juhul, kui lennukil on ebaõige maandumiskonfiguratsioon või kui lennuk on kaldunud glissaadist allapoole.
- c) Reljeefi jälgimis- ja hoiatussüsteem (Terrain Awareness and Warning System — TAWS) peab automaatselt helisignaali ning visuaalsete signaalide ja ekraaninäitude abil piisava hääreajaga hoiatama lennumeeskonda, et meeskond suudaks juhitalv lennuk vältida kokkupõrget maaga (CFIT), võimaldama vaate sõidusuunas ning tagama takistustevaba lennu.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.668

Õhus kokkupõrke vältimise pardasüsteem (ACAS)

Käitaja tohib käitada turbiinimootoriga lennukit, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on üle 5 700 kg või mille maksimaalse lubatud reisijakohtade arv on suurem kui 19 üksnes juhul, kui lennukil on õhus kokkupõrke vältimise pardasüsteem, mille minimaalne lennutehniline tase on võrdne vähemalt ACAS II-ga.

OPS 1.670

Meteoroloogiline pardaradar

a) Käitaja tohib käitada:

- 1) survestatud lennukit või
- 2) survestamata lennukit maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga üle 5 700 kg või
- 3) survestamata lennukit, mille suurim lubatud reisijakohtade arv on üle 9, üksnes juhul, kui sellel lennukil on meteoroloogiline pardaradar, kui seda lennukit käitatakse öölendudel või instrumentaal-lennule vastavates meteoroloogilistes tingimustes nendes piirkondades, kus marsruudil võib esineda äikest või teisi potentsiaalselt ohtlikke ilmatingimusi, mida saab kindlaks teha meteoroloogilise pardaradariga.

b) Propellermootoriga ja survestatud lennukitel, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass ei ületa 5 700 kg ja mille suurim lubatud reisijakohtade arv ei ole üle 9, võib lennuameti heakskiidul meteoroloogilise pardaradari asemel kasutada teisi seadmeid, millega saab kindlaks teha äikest ja muid potentsiaalselt ohtlikke ilmatingimusi, mida tehakse tavaliselt kindlaks meteoroloogilise pardaradariga.

OPS 1.675

Varustus lendudeks jäätumistingimustes

- a) Käitaja tohib käitada lennukit arvatavates või tegelikes jäätumistingimustes üksnes juhul, kui lennuk on sertifitseeritud ja varustatud seadmetega, mis on vajalikud jäätumistingimustes lendamiseks.
- b) Käitaja tohib käitada lennukit arvatavates või tegelikes jäätumistingimustes üksnes juhul, kui lennukil on jäätumise kindlakstegemiseks valgustus või vastavad seadmed. Kasutatav valgustus ei tohi põhjustada peegeldust ega pimestada meeskonnaliikmeid nende tööülesannete täitmisel.

OPS 1.680

Kosmilise kiirguse kindlakstegemise seadmed

Käitaja tohib käitada lennukit kõrgemal kui 15 000 m (49 000 jalga) üksnes juhul, kui lennukil on seadmed, mis pidevalt mõõdavad ja näitavad üldist kosmilise kiirguse doosi (st kogu galaktika- ja päikese ioniseerivat kiirgust ja neutronkiirgust) ning iga lennu kestel saadud kumulatiivset ülddoosi.

OPS 1.685

Lennumeeskonna sisetelefoni süsteem

Käitaja tohib käitada lennukit, mille lennumeeskond koosneb rohkem kui ühest liikmest üksnes juhul, kui lennukil on lennumeeskonna sisetelefoni süsteem, mille alla kuuluvad kõrvaklapid ja mitte-käeshoitavad mikrofonid kõikide lennumeeskonna liikmete jaoks.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.690

Meeskonnaliikmete sisetelefoni süsteem

- a) Käitaja tohib käitada maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga üle 15 000 kg või 19st suurema maksimaalse lubatud reisijakohtade arvuga lennukit üksnes juhul, kui lennukil on kõigi meeskonnaliikmete jaoks sisetelefoni süsteem. See nõue ei kehti lennukite suhtes, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat anti välja enne 1. aprilli 1965. a ja mis olid juba liikmesriigis registreeritud 1. aprillil 1995. a.
- b) Käesoleva jaotise kohaselt nõutav meeskonnaliikmete sisetelefoni süsteem peab:
- 1) töötama sõltumatult reisijate teavitamise valjuhääldisüsteemist, välja arvatud käsitelefoniid, kõrvaklapid, mikrofonid, lülitid ja signalisatsiooniseadmed;
 - 2) võimaldama hoida kahepoolset sidet lennumeeskonna kabiini ja:
 - i) kõikide reisijatesalongidega;
 - ii) kõikide lennuki sektsioonidega, mis ei asu reisijatesalongi tasandil ning
 - iii) kõikide eraldiasetsevate meeskonnaliikmete ruumidega, mis ei asu reisijatesalongi tasandil ja kuhu ei ole reisijatesalongist otsest sissepääsu;
 - 3) olema hõlpsasti kasutatav igalt lennumeeskonna liikme istmelt kabiinis;
 - 4) olema kasutamiseks kergesti juurdepääsetav salongimeeskonna kõikidelt töökohtadelt, mis asuvad põranda tasemel iga üksiku või paarikaupa paiknevate avariiväljapääsude juures;
 - 5) omama heli- ja visuaalsete signaalidega häiresüsteemi, mis võimaldab lennumeeskonnal hoiatada salongipersonali ja salongipersonalil hoiatada lennumeeskonda kabiinis;
 - 6) omama vahendeid, mis võimaldavad kõne vastuvõtjal määrata, kas kõne on tavaline või erakorraline ning
 - 7) võimaldama maapeal olles kahepoolset sidet maapealse personali ja vähemalt kahe lennumeeskonna liikme vahel.

OPS 1.695

Reisijate teavitamise valjuhääldisüsteem

- a) Käitaja tohib 19-st suurema suurima lubatud reisijakohtade arvuga lennukit käitada üksnes juhul, kui sellel lennukil on valjuhääldisüsteem reisijate teavitamiseks.
- b) Käesoleva jaotise sätete kohaselt nõutav süsteem peab:
- 1) töötama sõltumatult lennukisisestest sisetelefonisüsteemidest, välja arvatud käsitelefoniid, kõrvaklapid, mikrofonid, ümberlülitid ja signalisatsiooniseadmed;
 - 2) olema koheseks kasutamiseks kergesti kättesaadav kõikide lennumeeskonna liikmete kohtadel;
 - 3) olema iga nõutava põranda tasandil asuva reisijate avariiväljapääsu juures oleva salongipersonali istmel varustatud kergesti kättesaadava mikrofoniga; enama kui ühe väljapääsu kohta võib olla üks mikrofon, kui väljapääsud on üksteisele piisavalt lähedal, nii et salongipersonali liikmed saavad ilma tehniliste vahendite abita istudes üksteisega rääkida,

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- 4) olema salongipersonali liikme jaoks kasutatav 10 sekundi jooksul igalt töökohal salongis, kus selle kasutamine on ette nähtud ning
- 5) olema kuuldav ning arusaadav kõikidel reisijakohtadel, tualettides, salongimeeskonna istmetel ja töökohtadel.

OPS 1.700

Piloodikabiini helisalvestusseadmed — 1

- a) Käitaja tohib käitada lennukit, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat anti välja 1. aprillil 1998. a või hiljem ning millel on:
 - 1) mitu turbiinmootorit ja mille suurim lubatud reisijakohtade arv on suurem kui 9 või
 - 2) mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on üle 5 700 kg,üksnes juhul, kui sellel lennukil on piloodikabiini helisalvestusseade, mis ajalises järjestuses salvestab:
 - i) kabiinis raadio teel edastatavad või vastuvõetavad teated;
 - ii) helikeskkonna meeskonna kabiinis, sealhulgas ilma salvestust katkestamata ka kõikide kasutusel olevate mask- või suumikrofonide helisignaali;
 - iii) lennumeeskonna liikmete omavahelised vestlused kabiinis, mis peetakse lennuki sisetelefoni süsteemi kaudu;
 - iv) kõrvaklappide või valjuhääldi kaudu edastatavaid navigatsiooni- või lähenemisseadmeid identifitseerivad hääle- või helisignaale ning
 - v) lennumeeskonna kabiinist reisijatele valjuhääldisüsteemi kaudu (kui see on paigaldatud) edastatavad suulised teated.
- b) Piloodikabiini helisalvestusseadmed peavad võimaldama säilitada vähemalt 2 viimase tunni jooksul salvestatud teabe. Lennukite puhul, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on 5 700 kg või väiksem, võib see aeg olla 30 minutit.
- c) Piloodikabiini helisalvestusseadmed peavad automaatselt salvestama hakkama enne, kui lennuk alustab mootori jõul liikumist ja salvestama kuni lennu lõpuni, kui lennuk mootori jõul enam edasi ei liigu. Lisaks sellele, sõltuvalt elektrivoolu olemasolust, peab piloodikabiini helisalvestusseade käivituma esimesel võimalusel piloodikabiini kontrolli ajal enne mootorite käivitamist lennu algul ja töötama kuni vahetult pärast lennu lõppu tehtava piloodikabiini kontrollini.
- d) Piloodikabiini helisalvestusseadmel peab olema varustus, mille abil saab teha kindlaks helisalvestusseadme asukoha vee all.

OPS 1.705

Piloodikabiini helisalvestusseadmed — 2

- a) Käitaja võib käitada mitmemootorilisi turbiinmootoriga lennukeid, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat anti välja ajavahemikus 1. jaanuarist 1990. aastal (kaasa arvatud) kuni 31. märtsini 1998. aastal (kaasa arvatud) ning mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on 5 700 kg või vähem ning suurim lubatud reisijakohtade arv üle 9, üksnes juhul, kui lennukil on piloodikabiini helisalvestusseadmed, mis salvestavad:
 - 1) kabiinis raadio teel edastatavad või vastuvõetavad teated;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- 2) helikeskkonda meeskonna kabiinis, sealhulgas vajaduse korral ilma salvestust katkestamata ka kõikide kasutusel olevate mask- või suumikrofonide helisignaale;
 - 3) lennumeeskonna liikmete omavahelised vestlused kabiinis, mis peetakse lennuki sisetelefoni süsteemi kaudu;
 - 4) kõrvaklappide või valjuhääldi kaudu edastatavaid navigatsiooni- või lähenemisseadmeid identifitseerivaid hääle- või helisignaale ning
 - 5) lennumeeskonna kabiinist reisijatele valjuhääldisüsteemi kaudu (kui see on paigaldatud) edastatavad suulised teated.
- b) Piloodikabiini helisalvestusseadmed peavad võimaldama säilitada vähemalt töö viimase 30 minuti jooksul salvestatud teabe.
- c) Piloodikabiini helisalvestusseadmed peavad automaatselt salvestama hakkama enne, kui lennuk alustab oma mootori jõul liikumist ja salvestama kuni lennu lõpuni, kui lennuk mootori jõul enam edasi ei liigu. Lisaks sellele, sõltuvalt elektrivoolu olemasolust, peab piloodikabiini helisalvestusseade hakkama salvestama esimesel võimalusel piloodikabiini kontrolli ajal enne mootorite käivitamist lennu algul ja töötama kuni kabiinikontrollini, mis tehakse lennu lõpul vahetult pärast mootori seiskamist.
- d) Piloodikabiini helisalvestusseadmel peab olema varustus, mille abil saab teha kindlaks helisalvestusseadme asukoha vee all.

OPS 1.710**Piloodikabiini helisalvestusseadmed -3**

- a) Käitaja tohib käitada lennukuid maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga üle 5 700 kg, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat anti välja enne 1. aprilli 1998. aastal üksnes juhul, kui lennukil on piloodikabiini helisalvestusseadmed, mis salvestavad:
- 1) kabiinis raadio teel edastatavad või vastuvõetavad teated;
 - 2) lennumeeskonna kabiini helikeskkonda;
 - 3) lennumeeskonna liikmete omavahelised vestlused kabiinis, mis peetakse lennuki sisetelefoni süsteemi kaudu;
 - 4) kõrvaklappide või valjuhääldi kaudu edastatavaid navigatsiooni- või lähenemisseadmeid identifitseerivaid hääle- või helisignaale ning
 - 5) lennumeeskonna kabiinist reisijatele valjuhääldisüsteemi kaudu (kui see on paigaldatud) edastatavad suulised teated.
- b) Piloodikabiini helisalvestusseadmed peavad võimaldama säilitada vähemalt töö viimase 30 minuti jooksul salvestatud teabe.
- c) Piloodikabiini helisalvestusseadmed peavad automaatselt salvestama hakkama enne, kui lennuk alustab oma mootori jõul liikumist ja salvestama kuni lennu lõpuni, kui lennuk mootori jõul enam edasi ei liigu.
- d) Piloodikabiini helisalvestusseadmel peab olema varustus, mille abil saab teha kindlaks helisalvestusseadme asukoha vee all.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.715

Pardaregistraatorid — 1

(Vt OPS 1.715 1. liide)

- a) Käitaja tohib käitada lennukit, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat anti välja 1. aprillil 1998. a või hiljem ja millel on:
- 1) mitu turbiinmootorit ja mille suurim lubatud reisijakohtade arv on suurem kui 9 või
 - 2) mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on üle 5 700 kg,
- üksnes juhul, kui lennukil on pardaregistraator, mis salvestab ja säilitab teavet digitaalselt ja kui on vahendid nende salvestuste hõlpsaks kättesaamiseks mälust.
- b) Pardaregistraator peab säilitama vähemalt viimase 25 tunni salvestusi. Lennukite puhul, mille sertifitseeritud stardimass on 5 700 kg või väiksem, võib see aeg olla 10 tundi.
- c) Pardaregistraator peab ajalisel järjestuses salvestama järgmisi andmeid:
- 1) asjakohaseid parameetrid, mis on loetletud vastavalt OPS 1.715 1. liidese tabelis A1 või A2;
 - 2) lennukite puhul, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on üle 27 000 kg, täiendavad parameetrid, mis on loetletud OPS 1.715 1. liite tabelis B;
 - 3) lennukite puhul, mis on nimetatud eespool lõikes a, peab pardaregistraator salvestama kõiki parameetreid, mis puudutavad tüübi sertifitseerimisel või tüübisertifikaadi muutmisel lennuameti poolt määratletud lennuki ettenähtud konstruktsioonis tehtud uuendusi või omapära või käitamiskarakteristikuid ning
 - 4) lennukitel, millel on elektroonilised näidikussüsteemid, peab pardaregistraator salvestama parameetrid, mis on loetletud OPS 1.715 1. liite tabelis C. Lennukite puhul, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat anti välja enne 20. augustit 2002, ei pea pardaregistraator salvestama parameetreid, mille jaoks
 - i) ei ole andurit või
 - ii) andmeid genereerivaid lennukisüsteeme või seadmeid on vaja modifitseerida või
 - iii) signaalid ei ühildu salvestamissüsteemiga; juhul kui see on vastuvõetav lennuametele.
- d) Andmed peavad põhinema lennuki allikatel, nii et oleks võimalik taastada täpne korrelatsioon lennumeeskonnale näha olnud teabega.
- e) Pardaregistraator peab käivitama salvestusrežiimi automaatselt enne seda, kui lennuk alustab mootori jõul liikumist, ja salvestamise automaatselt lõpetama pärast seda, kui lennuk lõpetab mootori jõul liikumise.
- f) Pardaregistraatoril peab olema varustus, mille abil saab teha kindlaks registraatori asukoha vee all.
- g) Kui lennuamet on andnud vastava heakskiidu, ei pea lennukite puhul, mille esmane lennukõlblikkussertifikaat anti välja 1. aprillil 1998 või hiljem, kuid mitte hiljem kui 1. aprillil 2001, täitma OPS 1.715 lõike c nõuet, tingimusel et:
- 1) OPS 1.715 lõike c nõudeid ei saa täita ilma lennuki süsteeme ja seadmeid, mis ei ole pardaregistraatori süsteemi osad, põhjalikult muutmata ja
 - 2) lennuk vastab küll OPS 1.715 lõike c nõuetele, aga parameetrit 15B OPS 1.720 1. liite tabelis A ei ole vaja salvestada.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.720

Pardaregistraatorid -2

(Vt OPS 1.720 1. liide)

- a) Käitaja tohib käitada lennukit, mille esmane individuaalne lennukõlblikussertifikaat anti välja ajavahe-
mikus 1. juuni 1990 (kaasa arvatud) kuni 31. märts 1998 (kaasa arvatud) ning mille maksimaalne serti-
fitseeritud stardimass on üle 5 700 kg, üksnes juhul, kui sellel lennukil on pardaregistraator, mis salvestab
ja säilitab teabe digitaalselt ja kui on vahendid nende salvestuste hõlpsaks kättesaamiseks mälust.
- b) Pardaregistraator peab säilitama salvestusi vähemalt viimase 25 tunni töö kohta.
- c) Pardaregistraator peab ajalises järjestuses salvestama järgmisi andmeid:
- 1) parameetrid, mis on loetletud OPS 1.720 1. liite tabelis A ja
 - 2) lennukite puhul, mille stardimass on üle 27 000 kg, täiendavaid parameetrid, mis on loetletud
OPS 1.720 1 liite tabelis B.
- d) Kui see on lennuametile vastuvõetav, ei ole lennukite puhul maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga
27 000 kg ja alla selle vaja salvestada OPS 1.720 1. liite tabelis B toodud parameetreid 14 ja 15B, kui
selleks on üks järgmistest põhjustest:
- 1) andur ei ole hõlpsasti kättesaadav;
 - 2) pardaregistraatori süsteemi maht ei ole piisav;
 - 3) muuta tuleb seadmeid, mis andmeid genereerivad.
- e) Kui see on lennuametile vastuvõetav, ei ole lennukite puhul maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga üle
27 000 kg vaja salvestada OPS 1.720 1. liite tabelis A toodud parameetrit 15B, ning OPS 1.720 1. liite
tabelis B toodud parameetreid 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30 ja 31, kui selleks on üks järgmistest põhjus-
test:
- 1) andur ei ole hõlpsasti kättesaadav;
 - 2) pardaregistraatori süsteemi maht ei ole piisav;
 - 3) seadmeid, mis andmeid genereerivad, tuleb muuta;
 - 4) navigatsioonandmete (NAV sageduse valimine, DME kaugus, laius, pikkus, teekonnakiirus ja triivi-
mine) signaalid ei ole digitaalselt kättesaadavad.
- f) Kui see on lennuametile vastuvõetav, ei ole vaja salvestada neid üksikuid parameetreid, mida arvutamisega
saab tuletada teistest salvestatud parameetritest.
- g) Andmed peavad põhinema nendel lennuki allikatel, mis võimaldavad taastada konkreetset korrelatsiooni
lennumeeskonnale näha olnud teabega.
- h) Pardaregistraator peab hakkama automaatselt andmeid salvestama enne, kui lennuk hakkab oma mootori
jõul liikuma ning lõpetama salvestamise automaatselt pärast seda, kui lennuk on lõpetanud mootori jõul
liikumise.
- i) Pardaregistraatoril peab olema seade, mille abil saab teha kindlaks registraatori asukoha vee all.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.725

Pardaregistraatorid -3

(Vt OPS 1.725 1. liide)

- a) Käitaja tohib käitada turboreaktiivmootoriga lennukeid, millele anti esimene individuaalne lennukõlblikkussertifikaat enne 1. juunit 1990 ning mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on üle 5 700 kg üksnes juhul, kui lennukil on pardaregistraator, mis salvestab ja säilitab teabe digitaalselt ja kui on olemas vahendid nende salvestuste hõlpsaks kättesaamiseks mälust.
- b) Pardaregistraator peab säilitama salvestusi vähemalt viimase 25 tunni töö kohta.
- c) Pardaregistraator peab ajalisel järjestuses salvestama järgmisi andmeid:
- 1) parameetrid, mis on loetletud OPS 1.725 1. liite tabelis A;
 - 2) Lennukitel maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga üle 27 000 kg, millele anti esmane tüübisertifikaat pärast 30. septembrit 1969, peab pardaregistraator täiendavalt salvestama OPS 1.725 1. liite tabelis B toodud parameetrid 6 -15B. Kui see on lennuametile vastuvõetav, ei ole vaja salvestada OPS 1.725 1. liite tabelis B toodud parameetreid 13, 14 ja 15B, kui selleks on mis tahes allpool loetletud põhjus:
 - i) andur ei ole hõlpsasti kättesaadav;
 - ii) pardaregistraatori süsteemi maht ei ole piisav;
 - iii) muuta tuleb seadmeid, mis andmeid genereerivad ning
 - 3) kui pardaregistraatori süsteemil on küllaldaselt mahtu, andur on hõlpsasti kättesaadav ning andmeid genereerivaid seadmeid ei ole vaja muuta, siis:
 - i) lennukitel, mis millele anti esimene individuaalne lennukõlblikkussertifikaat 1. jaanuaril 1989 või hiljem ja mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on üle 5700 kg, kuid mitte üle 27 000 kg, peab pardaregistraator salvestama ja registreerima OPS 1.725 1. liite tabelis B toodud parameetreid 6-15b ning
 - ii) lennukitel, millele anti esimene individuaalne lennukõlblikkussertifikaat 1. jaanuaril 1987 või hiljem ja mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on üle 27 000 kg, peab pardaregistraator salvestama ja registreerima OPS 1.725 1. liite tabelis B toodud ülejäänud parameetreid.
 - d) Kui see on lennuametile vastuvõetav, ei ole vaja salvestada neid üksikuid parameetreid, mida arvutamiseks saab tuletada teistest salvestatud parameetritest.
 - e) Andmed peavad põhinema nendel õhusõiduki allikatel, mis võimaldavad taastada konkreetset korrelatsiooni lennumeeskonnale näha olnud teabega.
 - f) Pardaregistraator peab hakkama automaatselt andmeid salvestama enne, kui lennuk hakkab oma mootori jõul liikuma ning lõpetama salvestamise automaatselt pärast seda, kui lennuk on lõpetanud mootori jõul liikumise.
 - g) Pardaregistraatoril peab olema varustus, mille abil saab teha kindlaks registraatori asukoha vee all.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.727

Kombineeritud salvesti

- a) Piloodikabiini helisalvestusseadmetele ja pardaregistraatorile kehtivate nõuete täitmiseks võib:
- 1) kasutada ühte kombineeritud salvestit juhul, kui lennukil peavad olema ainult piloodikabiini helisalvestusseadmed või pardaregistraator või
 - 2) kasutada ühte kombineeritud salvestit, kui 5 700 kg või väiksema maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga lennukil peavad olema piloodikabiini helisalvestusseadmed ja pardaregistraator või
 - 3) kasutada kahte kombineeritud salvestit juhul, kui lennukil maksimaalse stardimassiga üle 5 700 kg peavad olema piloodikabiini helisalvestusseadmed ja pardaregistraator.
- b) Kombineeritud salvestiks loetakse pardaregistraatorit, mis salvestab:
- 1) kõik suusõnalised vestlused ja helikeskkonna, mille salvestamist nõutakse vastavas piloodikabiini helisalvestusseadmeid puudutavas jaotises ja
 - 2) kõik parameetrid, mille salvestamist nõutakse vastavas pardaregistraatorit puudutavas jaotises nii nagu on neis jaotistes ette nähtud.

OPS 1.730

Istmed, istmete turvavööd, ohutusrihmad ja laste turvavahendid

- a) Käitaja tohib käitada ainult lennukeid, millel on:
- 1) istmed või kohad kõigile isikutele vanuses üle kahe aasta;
 - 2) turvavööd koos diagonaalse õlarihmaga või ilma selleta või ohutusrihmad istmetel, mis on mõeldud kõikidele üle 2-aastastele isikutele;
 - 3) täiendavad turvavööd või muud kinnitusvahendid kõikidele väikelastele;
 - 4) iga lennumeeskonna liikme istmel ning kõikidel piloodiistme kõrval asuvatel istmetel turvavöö koos õlarihmaga, mille juurde kuulub seade, mis järsu pidurdamise korral fikseerib automaatselt istuja keha, välja arvatud allpool olevas lõikes b nimetatud olukorrad;
 - 5) kõikide salongipersonali liikmete ja vaatelejate istmetel ohutusrihm koos õlarihmaga, välja arvatud allpool olevas lõikes b nimetatud olukorrad; see nõue ei keela salongipersonali liikmetel kasutada reisijate istmeid, kui on tegemist salongipersonali täiendavate liikmetega ning
 - 6) salongipersonali liikmete istmed, mis asetsevad põranda tasandil olevate avariiväljapääsude juures; lubatud on ka teistsugune istmete paigutus, kui reisijate evakueerimine ohuolukorras oleks tõhusam, kui salongipersonali liikmete istmed asetseksid mujal; istmed peavad olema näoga või seljaga lennusuunas, lennuki pikitelje suhtes 15 kraadise nurga all.
- b) Kõik õlarihmadega turvavööd peavad olema ühest kohast avatavad.
- c) Lennukitel, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass ei ületa 5 700 kg, lubatakse kasutada turvavööd koos diagonaalsete õlarihmadega või lennukitel, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass ei ületa 2 730 kg, lubatakse kasutada turvavööd ohutusrihmadega turvavöö asemel, kui viimaste paigaldamine ei ole praktiliselt võimalik.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.731

Tablood „Kinnitage turvavööd!” ja „Suitsetamine keelatud!”

Käitaja tohib käitada lennukit, milles kõik reisijate istmed pole kabiinist nähtavad üksnes juhul, kui lennukil on seadmed, mille abil saab kõiki reisijaid ja salongipersonali liikmeid teavitada, millal tuleb istmete turvavööd kinnitada ja millal ei ole suitsetamine lubatud.

OPS 1.735

Siseuksed ja kardinad

Käitaja tohib käitada lennukit üksnes juhul, kui:

- 19-st suurema maksimaalse lubatud reisijakohtade arvuga lennukil on reisijate salongi ja meeskonnaruumi vahel lukustatav uks sildiga „Ainult meeskonnaliikmetele” („crew only”), mille lukustusseadmed ei võimalda reisijatel seda avada ilma lennumeeskonna liikme loata;
- lennukil on vahendid kõikide uste avamiseks, mis eraldavad reisijatesalongi mingist teisest ruumist, kus asuvad avariiväljapääsud; uste avamisvahendid peavad olema kergesti kättesaadavad;
- reisijaistmelt avariiväljapääsuni jõudmiseks läbitaval ja reisijate salongi teistest ruumidest eraldaval ukseaval või kardinal on vahendid, mis hoiavad neid vajadusel avatuna;
- lennuki igal siseuksel ja kardinale kõrval, kust pääseb avariiväljapääsuni, on silt, mis näitab, et need peavad olema avatud stardi ja maandumise ajal ning
- lennukil on kõikide meeskonnaliikmete jaoks vahendid, millega nad saavad lukust lahti teha kõik ukсед, mida tavaliselt kasutavad reisijad ja mida reisijad saavad lukustada.

OPS 1.745

Esmaabivahendite komplektid

- Käitaja tohib käitada lennukit üksnes juhul, kui lennuk on varustatud kergesti kättesaadavate esmaabivahendite komplektidega, mille arv vastab allpool toodule:

Reisijakohtade rv	Nõutud esmaabivahendite komplektide arv
0-99	1
100-199	2
200-299	3
300 ja enam	4

- Käitaja tagab, et esmaabivahendite komplekte:

- kontrollitakse regulaarselt ja võimalikult ulatuslikult ning veendutakse, kas nende komplektide sisu hoitakse eesmärgipäraseks kasutamiseks vajalikes tingimustes ning
- täiendatakse regulaarsetelt vastavalt komplektide etikettidel olevatele instruktsioonidele või vastavalt tekkinud olukorrale.

OPS 1.755

Vältimatu meditsiiniabi vahendite komplekt

- Käitaja tohib 30-st suurema maksimaalse lubatud reisijakohtade arvuga lennukit käitada lennukil, mille ettenähtud marsruudi mõni punkt asub rohkem kui 60 minuti (normaalse reisilennukiirusega) lennu kaugusel lennujaamast, kus on võimalik saada kvalifitseeritud arstiabi, üksnes juhul, kui lennuki pardal on vältimatu meditsiiniabi vahendite komplekt.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- b) Õhusõiduki kapten tagab, et ravimeid annavad ainult kvalifitseeritud arstid, õed või muu samaväärse kvalifikatsiooniga personal.
- c) Nõuded vältimatu meditsiiniabi vahendite komplektile
 - 1) Vältimatu meditsiiniabi komplekt peab olema tolmu- ja niiskusekindel ning teda tuleb transportida turvaliselt, võimaluse korral meeskonna kabiinis ning
 - 2) käitaja tagab, et vältimatu meditsiiniabi komplekte:
 - i) kontrollitakse regulaarselt ja võimalikult ulatuslikult ning veendutakse, kas nende komplektide sisu hoitakse eesmärgipäraseks kasutamiseks vajalikes tingimustes ning
 - ii) täiendatakse regulaarsetelt vastavalt komplektide etikettidel olevatele instruksioonidele või vastavalt tekkinud olukorrale.

OPS 1.760**Esmaabi hapnik**

- a) Käitaja tohib kõrgemal kui 25 000 jalgal kasutada survestatud lennukit, mida nõuete järgi peab teenindama salongipersonal, üksnes juhul, kui õhusõidukil on 100-protsendilise hapniku varu nende reisijate jaoks, kes salongi survestuse kadumise järel võivad füsioloogilistel põhjustel vajada hapnikku. Ühes minutis 1 inimese jaoks vajaliku hapniku koguse arvutamiseks tuleb aluseks võtta vähemalt 3 liitri hapniku keskmine voolamiskiirus rahvusvahelise standardatmosfääri (standardse temperatuuri, rõhu ja kuivuse — STPD) juures. Hapnikukogusest peab piisama vähemalt 2 % pardalolevatele reisijatele (kuid mitte vähem kui ühele inimesele) kogu ülejäänud lennuks pärast salongi survestuse kadumist juhul, kui salongi kõrgus on üle 8 000 jala. Õhusõidukis peab olema piisav arv hapnikuballoone (kuid mitte vähem kui 2) koos salongipersonalile hapniku kasutamiseks mõeldud vahenditega.
- b) Igaks konkreetseks lennuks nõutud esmaabihapniku vajadus määratakse kindlaks selleks lennuks ja marsruudiks ettenähtud protseduuride järgi salongi rõhkkõrguste ja lennu kestvuse põhjal.
- c) Kasutatavad hapnikuseadmed peavad standardsetes tingimustes (STPD) iga kasutaja jaoks andma vähemalt 4 liitrit hapnikku minutis. Võib kasutada seadmeid, mis vähendavad hapnikuvoolu, kuid mitte alla 2 liitri minutis standardsetes tingimustes (STPD) mis tahes kõrgusel.

OPS 1.770**Lisahapnik — survestatud lennukid**

(Vt OPS 1.770 1. liidet)

- a) Üldnõuded
 - 1) Käitaja võib survestatud lennukit kasutada rõhkkõrgusel üle 10 000 jala merepinnast üksnes juhul, kui lennukil on lisahapniku seadmed, mille abil on võimalik tagada käesolevas jaotises nõutud hapnikuvõime hoidmine ja jaotamine.
 - 2) Nõutud lisahapniku kogus määratakse kindlaks salongi rõhkkõrguse ja lennu kestvuse põhjal, eeldades, et salongi survestuse kadumine toimub sellisel rõhkkõrgusel või niisuguses lennu punktis, mis on hapniku vajaduse seisukohalt kõige kriitilisem ning eeldades, et pärast survestuse kadumist laskub lennuki- käsiraamatus ettenähtud hädaolukorra protseduuride järgi lennataval marsruudil sellisele ohutule kõrgusele, mis võimaldab lennu ohutut jätkamist ja maandumist.
 - 3) Pärast salongi survestuse kadumist tuleb salongi rõhkkõrgus lugeda võrdseks lennuki rõhkkõrgusega juhul, kui lennuametile ei ole demonstreeritud, et ükski arvatav salongi või survestussüsteemi rike ei saa muuta salongi rõhkkõrgust võrdseks lennuki rõhkkõrgusega. Sellisel juhul võib vajaliku hapnikuvõime määrata kindlaks demonstreeritud maksimaalse salongi rõhkkõrguse alusel.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

b) Hapnikusüsteem ja nõutud hapnikuvaru

1) Lennumeeskonna liikmed

- i) Kõigi kabiinis töökohustusi täitvate lennumeeskonna liikmete jaoks peab olema lisahapnik vastavalt I liite nõuetele. Kui kõigile kabiini istmetel istuvatele isikutele antakse hapnikku lennumeeskonna hapnikuvarudest, loetakse neid hapnikuvaru seisukohast töökohustusi täitvateks lennumeeskonna liikmeteks. Neid isikuid, kes istuvad kabiini istmetel, kuid kellele ei anta hapnikku lennumeeskonna hapnikuvarudest, tuleb hapniku andmise seisukohast lugeda reisijateks.
- ii) Eespool lõike b punkti 1 alalõikes i nimetatata lennumeeskonna liikmeid loetakse hapniku andmise seisukohalt reisijateks.
- iii) Hapnikumaskid peavad asuma kohas, kus nad on oma ettenähtud töökohal olevatele lennumeeskonna liikmetele koheselt kättesaadavad.
- iv) Lennumeeskondade liikmetel, kes lendavad survestatud lennukitel kõrgemal kui 25 000 jalga, peavad olema otsevooluga kausitüüpi hapnikumaskid.

2) Salongipersonali liikmed, meeskonna lisaliikmed ja reisijad

- i) Salongipersonali liikmetele ja reisijatele tuleb lisahapnikku anda I liite nõuete järgi, välja arvatud juhul, kui kohaldatakse allpool oleva alalõike v nõudeid. Lisaks nõutud minimaalsele arvule salongipersonali liikmetele loetakse lennukis olevat salongipersonali ja meeskonna lisaliikmeid hapniku andmise seisukohalt reisijateks.
- ii) Lennukitel, mis on ette nähtud lendudeks rõhkkõrgusel üle 25 000 jala, peab olema piisav arv varuotsikuid ja tagavara hapnikumaske ja/või piisav arv kaasaskantavaid hapnikuaparaate koos maskidega kõikide salongipersonali liikmete jaoks, kellelt nende kasutamist nõutakse. Hapniku varuotsikud ja/või kaasaskantavad hapnikuaparaadid tuleb jagada võrdselt kogu salongi ulatuses, et tagada hapniku kohene kättesaadavus kõikidele ettenähtud salongipersonali liikmetele sõltumata nende liikmete asukohast salongi survestuse kadumisel.
- iii) Lennukitel, mis on ette nähtud lendudeks rõhkkõrgustel üle 25 000 jala, peavad hapnikusüsteemid olema ühendatud hapniku jaotusvahenditega, mis on koheselt kättesaadavad kõikidele lennukis viibijatele sõltumata sellest, kus nad istuvad. Hapniku jaotusvahendite ja -otsikute arv peab vähemalt 10 % võrra olema suurem istekohtade arvust. Hapniku andmise lisaseadmed peavad olema jaotatud ühtlaselt kogu salongi ulatuses.
- iv) Lennukid, mis on ette nähtud lendudeks rõhkkõrgustel üle 25 000 jala või millega lendamisel 25 000 jala kõrgusel või allpool ei saa 4 minuti jooksul ohutult laskuda 13 000 jala kõrgusele ning mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat anti välja 9. novembril 1998 või hiljem, peavad olema varustatud automaatselt käivituva hapnikusüsteemiga, mis on koheselt kättesaadav kõikidele lennukis viibijatele sõltumata nende istmete asukohast. Hapniku jaotusvahendite ja -otsikute arv peab vähemalt 10 % võrra olema suurem istekohtade arvust. Hapniku andmise lisaseadmed peavad olema jaotatud ühtlaselt kogu salongi ulatuses.
- v) Hapniku andmise nõudeid, mis on sätestatud I liites, võib vähendada lennukitel, mis ei ole sertifitseeritud lendamiseks kõrgusel üle 25 000 jala, kõigi nõutud salongipersonali liikmete ning vähemalt 10 % reisijate jaoks kogu lennuaja kestel, mis sooritatakse salongi rõhkkõrgustel vahemikus 10 000 ja 13 000 jalga juhul, kui lennataval marsruudil on lennukil igas punktis võimalik ohutult 4 minuti jooksul laskuda salongi rõhkkõrguseni 13 000 jalga.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.775

Lisahapnik — survestamata lennukid

(Vt OPS 1.775 1. liide)

a) Üldnõuded

- 1) Käitaja tohib käitada survestamata lennukit rõhkkõrgusel üle 10 000 jala merepinnast üksnes juhul, kui lennukil on lisahapniku seadmed, mille abil saab hoida ja jaotada käesolevas alajaos nõutud hapnikuvaru.
- 2) Konkreetseks lennuks vajalik lisahapniku kogus tuleb määrata kindlaks lennu kõrguse ja kestvuse põhjal, kooskõlas lennatavate marsruutide jaoks lennutegevuskäsiraamatus konkreetsetele lendudele ettenähtud käitamisprotseduuridega ja lennutegevuskäsiraamatus toodud hädaolukorra protseduuridega.
- 3) Lennukil, mis on ette nähtud lendudeks rõhkkõrgusel üle 10 000 jala, peavad olema seadmed, mille abil saab hoida ja jaotada nõutud hapnikuvaru.

b) Nõutud hapnikuvaru

- 1) Lennumeeskonna liikmed. Kõigi kabiinis töökohustusi täitvate lennumeeskonna liikmete jaoks peab olema lisahapnik vastavalt I liite nõuetele. Kui kõigile kabiini istmetel istuvatele isikutele antakse hapnikku lennumeeskonna hapnikuvarudest, loetakse neid hapnikuvaru seisukohast töökohustusi täitvateks lennumeeskonna liikmeteks.
- 2) Salongipersonali liikmed, meeskonna lisaliikmed ja reisijad. Salongipersonali liikmete ja reisijate jaoks peab olema tagatud hapnikuvaru vastavalt I liite nõuetele. Lisaks nõutud minimaalsele arvule salongipersonali liikmetele loetakse lennukis olevat salongipersonali ja meeskonna lisaliikmeid hapniku andmise seisukohalt reisijateks.

OPS 1.780

Hingamisteede kaitsevahendid meeskonna jaoks

- a) Käitaja tohib käitada survestatud lennukit või survestamata lennukit maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga üle 5 700 kg või suurima lubatud reisijakohtade arvuga üle 19 üksnes juhul, kui:
 - 1) lennukis on kõigi kabiinis tööülesandeid täitvate lennumeeskonnaliikme jaoks silmade, nina ja suu kaitsevahendid ning vahendid neile vähemalt 15 minutiks hapniku andmiseks. Hingamisteede kaitsevahendid (PBE-Protective Breathing Equipment) võivad olla koos OPS 1.770 lõike b punktis 1 või OPS 1.775 lõike b punktis 1 nõutud lisahapniku varuga. Kui lennumeeskond koosneb rohkem kui ühest liikmest ja salongipersonali liikmeid ei ole, peavad lennuki pardal olema kaasaskantavad hingamisteede kaitsevahendid (PBE), mille abil saab kaitsta lennuki ühe lennumeeskonna liikme silmi, nina ja suud ning anda vähemalt 15 minuti jooksul hingamisgaasi ning
 - 2) lennukis on piisavalt kaasaskantavaid hingamisteede kaitsevahendeid (PBE), mille abil kaitsta kõigi nõutud salongipersonali liikmete silmi, nina ja suud ning anda vähemalt 15 minuti jooksul hingamisgaasi.
- b) Lennumeeskonnale kasutamiseks ettenähtud hingamisteede kaitsevahendid (PBE) peavad kabiinis olema käepäraselt paigutatud ning kergesti kättesaadavad kõigile ettenähtud töökohtadel olevatele lennumeeskonna liikmetele.
- c) Lennuki salongipersonalile kasutamiseks ettenähtud hingamisteede kaitsevahendid (PBE) tuleb paigutada kõigi salongipersonali liikmete töökohtade vahetusse lähedusse.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- d) Kõikide OPS 1.790 lõigetes c ja d nõutud käsitulekustutite juures või nende vahetus läheduses peab olema täiendav kaasaskantav hingamisteede kaitsevahend (PBE). Juhul kui tulekustuti asub lastiruumis, peab kaitsevahend (PBE) olema väljaspool lastiruumi vahetult lastiruumi sissepääsu juures.
- e) Hingamisteede kaitsevahendid (PBE) ei tohi kasutamise ajal takistada OPS 1.685, OPS 1.690, OPS 810 ja OPS 1.850 nõutud sidepidamist.

OPS 1.790

Käsitulekustutid

Käitaja tohib kasutada lennukit üksnes juhul, kui lennukil on käsitulekustutid, mida saab kasutada meeskonna-, reisijate- ja lastiruumides ning vahekaikudes vastavalt järgmistele nõuetele:

- a) kustutusvahendi liik ja kustutusvahendite arv peavad vastama tulekahju liikidele, mis võivad tekkida ruumis, kus on ette nähtud tulekustutit kasutada ning vähendama seal miinimumini toksiliste gaaside kontsentratsiooni ohu meeskonna ruumides;
- b) vähemalt üks tulekustuti, mis kustutusvahendina sisaldab Halon 1211 (broomkloriididkloormetaani CBrClF), või sellega võrdväärset vahendit, peab asetsema meeskonnale kasutamiseks kättesaadavas kohas kabiinis;
- c) kõikides lennukisektsioonides, mis ei ole reisijate põhisalongis, peab olema või seal kasutamiseks olema kergesti kättesaadav vähemalt üks käsitulekustuti;
- d) kõikides A või B klassi lasti- või pagasiruumides ja kõikides E klassi lastiruumides, kuhu meeskonnaliikmetel on lennu ajal juurdepääs, peab olema vähemalt üks kergesti kättesaadav käsitulekustuti ning
- e) reisijate salongis (salongides) peab olema kättesaadavalt paigutatud vähemalt järgmine arv käsitulekustuteid:

Suurim lubatud reisijakohtade arv	Tulekustutite arv
7-30	1
31-60	2
61-200	3
201-300	4
301-400	5
401-500	6
501-600	7
601 või enam	8

Kui ette on nähtud kaks või rohkem tulekustutit, tuleb need paigutamisel jaotada ühtlaselt kogu reisijate-salongi ulatuses.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

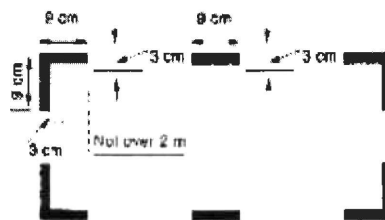
- f) Lennukil suurima lubatud reisijakohtade arvuga vähemalt 31, kuid mitte üle 60, peab vähemalt üks, ning lennukil suurima lubatud reisijakohtade arvuga 61 või enam, vähemalt kaks reisijate salongi nõutavatest tulekustutitest sisaldama kustutusvahendina Halon 1211 (broomkloriiddikloormetaan CBrCIF) või sellega samaväärset vahendit.

OPS 1.795**Kirved ja raudkangid**

- a) Käitaja tohib käitada lennukit maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga üle 5 700 kg või suurima lubatud reisijakohtade arvuga üle 9 üksnes juhul, kui lennuki kabiinis on vähemalt üks kirves või raudkang. Kui suurim lubatud reisijakohtade arv on üle 200, peab lennuki tagumises sektisoonis või selle vahetus läheduses olema lisaks veel üks kirves või raudkang.
- b) Reisijate salongis olevad kirved ja raudkangid ei tohi olla reisijatele nähtavad.

OPS 1.800**Hädaolukorras sissemurdmise kohtade tähistamine**

Kui lennuki kerel tuleb märkida piirkonnad, kust päästemeeskonnad võivad hädaolukorras lennukisse sisse murda, tagab käitaja, et nimetatud piirkonnad tähistatakse allpool näidatud viisil. Piirkonnad tuleb tähistada punase või kollase värviga ning üldise taustaga kontrasti saavutamiseks ümbritseda need vajaduse korral valge joonega. Kui tähistuse nurgad on üksteisest kaugemal kui 2 m, tuleb vahejooned mõõtmega 9 cm × 3 cm paigutada nii, et kõrvuti olevate üksikute tähistuste vahe ei oleks üle 2 meetri.

**OPS 1.805****Hädaolukorras evakueerimise vahendid**

- a) Käitaja tohib käitada lennukit, mille reisijate avariiväljapääsude läve kõrgus:
- 1) on suurem kui 1,83 meetrit (6 jalga) maapinnast, kui lennuk on maas ja telik väljas või
 - 2) oleks suurem kui 1,83 meetrit (6 jalga) maapinnast pärast teliku ühe või mitme ratta purunemist või mitteväljatulekut ning kui lennuki tüübisertifikaati kohaldati esmakordselt 1. aprillil 2000 või hiljem, üsnes juhul, kui lennuki kõikide väljapääsude, mille suhtes kohaldatakse punkti 1 või 2, juures on seadmed või vahendeid, mille abil reisijad ja meeskond saavad hädaolukorras lennukist ohutult maapinnale laskuda.
- b) Tiiva kohal asetsevate väljapääsude juures ei pea sellist varustust või vahendeid olema juhul, kui evakueerimistee lõpu kindlaksmääratud kohast lennuki keres on maapinnani vähem kui 1,83 meetrit (6 jalga), kui lennuk on maas, telik välja lastud ja tagatiivad on vastavalt kas stardi- või maandumisasendis, sõltuvalt sellest, milline tagatiibade asend on maapinnast kõrgemal.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

c) Lennukitel, millel peab olema eraldi avariiväljapääs lennumeeskonnale, ja:

- 1) mille avariiväljapääsu kõige madalam punkt on väljalastud telikuga kõrgemal kui 1,83 meetrit (6 jalga) või
- 2) mille tüübisertifikaati kohaldati esmakordselt 1. aprillil 2000 või pärast seda, oleks avariipääsu kõige madalama punkti kõrgus maapinnast pärast teliku ühe või mitme ratta purunemist või mitteväljatu-
lekut üle 1,83 meetri (6 jalga), peavad olema vahendid, mille abil lennumeeskonna kõik liikmed
saavad hädaolukorras ohutult maapinnale laskuda.

OPS 1.810

Megafonid

a) Käitaja tohib käitada lennukit suurima lubatud reisijakohtade arvuga üle 60, mille pardal on 1 või enam reisijat, üksnes juhul, kui lennuk on varustatud kaasaskantavate patareidel töötavate megafonidega, mis on meeskonnaliikmetele evakuatsiooni korral kasutamiseks kergesti kättesaadavad. Megafonide arv määratakse järgmiselt:

1) Kõikides reisijatesalongides:

Reisijate istekohtade arv	Nõutav megafonide arv
61-99	1
100 või enam	2

2) Rohkem kui ühe reisijatesalongiga lennukitel, mille reisijaistmete koguarv on suurem kui 60, peab olema vähemalt 1 megafon.

OPS 1.815

Avariivalgustus

a) Käitaja tohib käitada reisilennukit, mille suurim lubatud reisijakohtade arv on üle 9, üksnes juhul, kui lennukil on evakueerimise hõlbustamiseks avariivalgustuse süsteem, millel on autonoomne toide. Avariivalgustuse süsteemi peavad kuuluma:

1) lennukitel suurima lubatud reisijakohtade arvuga üle 19:

- i) salongi üldvalgustus;
- ii) sisevalgustus põranda tasandil asuvate avariiväljapääsude piirkonnas ja
- iii) avariiväljapääsu tähistuste ja asukoha valgustus;
- iv) lennukitel, mille tüübisertifikaadi või samaväärse dokumendi taotlus registreeriti enne 1. mail 1972, peab õistel lendudel olema väline avariivalgustus kõigil tiiva kohal asetsevatel väljapääsudel ning väljapääsudel, mille juures on ette nähtud abivahendid maapinnale laskumiseks;
- v) lennukitel, mille tüübisertifikaadi või samaväärse dokumendi taotlus registreeriti 1. mail 1972 või pärast seda, peab õistel lendudel olema väline avariivalgustus kõigil reisijate avariiväljapääsudel;
- vi) lennukitel, mille tüübisertifikaat anti esmakordselt välja 1. jaanuaril 1958 või pärast seda, peab reisijate salongi(de) põrandal olema avariiväljapääsuni juhtiv tähistus.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- 2) Lennukitel suurima lubatud reisijakohtade arvuga 19 või vähem, mis on sertifitseeritud sertifitseerimisnõuete CS-25 või CS-23 kohaselt, peab olema:
 - i) salongi üldvalgustus;
 - ii) sisevalgustus avariiväljapääsude juures ja
 - iii) avariiväljapääsu tähistuste ja asukoha valgustus;
 - 3) lennukitel suurima lubatud reisijakohtade arvuga 19 või vähem, mis ei ole sertifitseeritud sertifitseerimisnõuete CS-25 või CS-23 kohaselt, peab olema salongi üldvalgustus.
- b) Käitaja võib öösel kasutada reisilennukit suurima lubatud reisijaistekohtade arvuga 9 või vähem üksnes juhul, kui lennuki salongi üldvalgustusel on vooluallikas, mis võimaldab lennukist evakueerimist. Selles süsteemis võib kasutada sisevalgusteid või teisi lennukile juba paigutatud valgustusallikaid, mis töötavad ka siis, kui lennuki aku on välja lülitatud.

OPS 1.820**Automaatne avariimajakas**

- a) Käitaja tohib kasutada lennukit, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat anti välja 1. jaanuaril 2002 või pärast seda üksnes juhul, kui lennukil on automaatne avariimajakas (Emergency Locator Transmitter — ELT), mis töötab sagedustel 121,5 MHz ja 406 MHz.
- b) Käitaja tohib kasutada lennukit, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat anti välja enne 1. jaanuari 2002, üksnes juhul, kui lennukil on mis tahes tüüpi avariimajakas (ELT), mis töötab sagedustel 121,5 MHz ja 406 MHz.
- c) Käitaja tagab, et kõik avariimajakad (ELT), mis töötavad sagedusel 406 MHz, on kodeeritud vastavalt ICAO 10. lisale ja registreeritud riigiasutuses, mis vastutab otsimis- ja päästetööde eest, või mõnes teises selleks määratud asutuses.

OPS 1.825**Päästevestid**

- a) Maalennukid. Käitaja ei või kasutada maalennukit:
 - 1) vee kohal lendamiseks kaldast kaugemal kui 50 meremiili ega
 - 2) mis startimisel või maandumisel lennuväljal, kus stardi- või lähenemistrajektor paikneb vee kohal selliselt, et ebaõnnestunud stardi või maandumise korral on võimalik vette maanduda, kui lennukil ei ole kõikide pardalolevate isikute jaoks päästeveste, millel on signaallamp päästetava asukoha leidmiseks. Päästevestid peavad asuma kergesti juurdepääsetavas kohas ja olema istmetelt või kohtadelt kergesti kättesaadavad isikutele, kellele need on kasutamiseks mõeldud. Laste päästevestide asemel võivad olla muud lubatud ujuvvahendid, millel on signaallamp päästetava asukoha leidmiseks.
- b) Vesilennukid ja amfiiblennukid. Käitaja võib kasutada vesilennukit või amfiiblennukit vee kohal üksnes juhul, kui lennukil on kõigi pardal olevate isikute jaoks päästevestid, millel on signaallamp päästetava asukoha leidmiseks. Päästevestid peavad asuma kergesti juurdepääsetavas kohas ja olema istmetelt või kohtadelt kergesti kättesaadavad isikutele, kellele need on kasutamiseks mõeldud. Laste päästevestide asemel võivad olla muud lubatud ujuvvahendid, millel on signaallamp päästetava asukoha leidmiseks.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.830

Päästeparved ja avariimajakad kauglendudeks veekogu kohal

- a) Lendudel veekogu kohal tohib käitaja lennukit käitada kaldast kaugemal kui hädamaandumiseks ettenähtud vahemaa juhul, kui kaugus kaldast on suurem kui:
- 1) 120 minutit lendu reisilennukiirusel või 400 meremiili (sõltuvalt sellest, kumb on väiksem) lennukitel, millega saab jätkata lendu lennuväljani juhul, kui kriitiline/kriitilised jõuallikas/jõuallikad on seiskunud marsruudi või plaanijärgselt muudetud marsruudi mis tahes punktis või
 - 2) 30 minutit lendu reisilennukiirusel või 100 meremiili, sõltuvalt sellest kumb on väiksem, kõikidel teistel lennukitel üksnes juhul, kui lennuki pardal on lõigetes b ja c nimetatud varustus.
- b) Piisav arv päästeparvi kõigi pardal olevate isikute jaoks. Kui varustuse hulka ei kuulu piisava mahutavusega lisaparved, peab päästeparvede kandevõime ja istekohtade arv ületama nende arvestuslikku mahutavust nii palju, et kõige suurema arvestusliku mahutavusega päästeparve kaotuse korral mahuksid parvedesse kõik lennuki pardal olevad isikud. Päästeparved peavad olema varustatud:
- 1) valgustusega (tulega) päästetava asukoha kindlaksmääramiseks ja
 - 2) päästevahenditega, sealhulgas kavandatud lennule vastavate elujäämisvahenditega ja
- c) vähemalt kahe avariimajakaga (ELT), mis töötavad avariisagedustel vastavalt ICAO 10. lisa V köite 2. peatüki nõuetele.

OPS 1.835

Pääste- ja avariivarustus

Käitaja tohib käitada lennukit piirkondade kohal, kus otsimis- ja päästetööd on eriti raskendatud üksnes juhul, kui lennukil on järgmine varustus:

- a) signaliseerimisvahendid pürotehniliste hädasignaali edastamiseks, mis on ette nähtud ICAO 2. lisa;
- b) vähemalt üks avariimajakas (ELT), mis töötab avariisagedustel ICAO 10. lisa V köite 2. peatüki nõuetele ja
- c) lennatavale marsruudile vastav täiendav pääste- ja avariivarustus olenevalt pardal olevate isikute arvust; lõikes c nimetatud varustust ei ole vaja, kui lennuk kas:
- 1) jääb lennu ajal sellest piirkonnast, kus otsingu- ja päästetööd ei ole eriti raskendatud, kaugusele, mis vastab:
 - i) 120 minutile lennuajale ühe mittetöötava mootoriga reisilennukiirusel sellisel lennukil, millega saab jätkata lendu lennuväljani mittetöötava(te) kriitilis(t)e jõuallika(te)ga, mis on seiskunud marsruudi mis tahes punktis või plaani järgi muudetud marsruudil; või
 - ii) 30 minutile lennuajale reisilennukiirusel kõikidel teistel lennukitel;
 - 2) lennukitel, mis on sertifitseeritud sertifitseerimisnõuete CS-25 või samaväärsete nõuete kohaselt kaugusele, mis ei ole suurem kui 90 minuti lennuage reisilennu kiirusel piirkonnast, mis sobib hädamaandumiseks.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.840

Vesilennukid ja amfiiblennukid — mitmesugused seadmed

- a) Käitaja tohib kaitada vee kohal vesi- või amfiiblennukit üksnes juhul, kui lennukil on järgmine varustus:
- 1) ankur ja muu lennuki suurusele, kaalule ja käitamiskarakteristikutele vastav varustus, mida lennukil on vaja vees randumiseks, ankurdamiseks või manööverdamiseks ja
 - 2) vajaduse korral rahvusvaheliste eeskirjadega ettenähtud helisignaalide tekitamise vahendid kokkupõrgete vältimiseks merel.

OPS 1.715 1. liide

Pardaregistraatorid-1 — Loetelu parameetritest, mida tuleb salvestada

Tabel A1 — Lennukid maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga üle 5 700 kg.

Märkus tabeli vasakpoolses veerus olevad numbrid on EUROCAE dokumendis ED55 kasutatud seerianumbrid.

NR	NÄITAJA
1	AJA VÕI SUHTELISE AJA MÕÕTMINE
2	RÕHKKÕRGUS MEREPIINAST
3	INDIKAATORKIIRUS
4	KURSS
5	VERTIKAALKIIRENDUS (ÜLEKOORMUS)
6	TANGAAŽINURK
7	KALLAK
8	RAADIOSAATESSE KÄSITSI MINEK
9	IGA MOOTORI TÕMME/VÕIMSUS NING VAJADUSEL IGA MOOTORI JUHTHOOVA ASEND PILOODIKABIINIS
10	TAGATIIVA VÕI SELLE LÜLITI ASEND PILOODIKABIINIS
11	EESTIIVA VÕI SELLE LÜLITI ASEND PILOODIKABIINIS
12	REEVERSI ASETUS
13	MAAPEALSETE INTERTSEPTORITE ASEND JA/VÕI ÕHKPIDURITE SEADMINE
14	ÜLDINE- VÕI VÄLISÕHU TEMPERATUUR
15	AUTOPILOOT, TÕMBEAUTOMAAT JA LENNU AUTOMAATSE JUHTIMISSÜSTEEMI (AFCS) REŽIIM
16	PIKIKIIRENDUS (PIKITELJE SUUNALINE)
17	KÜLGKIIRENDUS

Tabel A2 — 5700 kg või väiksema maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga lennukid

Märkus tabeli vasakpoolses veerus olevad numbrid on EUROCAE dokumendis ED55 kasutatud seerianumbrid.

NR	NÄITAJA
1	AJA VÕI SUHTELISE AJA MÕÕTMINE
2	RÕHKKÕRGUS MEREPIINAST
3	INDIKAATORKIIRUS
4	KURSS
5	VERTIKAALKIIRENDUS (ÜLEKOORMUS)
6	TANGAAŽINURK
7	KALLAK
8	RAADIOSAATESSE KÄSITSI MINEK
9	IGA MOOTORI TÕMME/VÕIMSUS NING VAJADUSEL IGA MOOTORI JUHTHOOVA ASEND PILOODIKABIINIS

Kolmapäev, 5. juuli 2006

NR	NÄITAJA
10	TAGATIIVA VÕI SELLE LÜLITI ASEND PILOODIKABIINIS
11	EESTIIVA VÕI SELLE LÜLITI ASEND PILOODIKABIINIS
12	REEVERSI ASETUS
13	MAAPEALSETE INTERTSEPTORITE ASEND JA/VÕI ÕHKPIDURITE SEADMINE
14	ÜLDINE- VÕI VÄLISÕHU TEMPERATUUR
15	AUTOPILOODI/TÕMBEAUTOMAADI ASETUS
16	KOHTUMISNURK (KUI VASTAV ANDUR ON OLEMAS)
17	PIKIKIIRENDUS (PIKITELJE SUUNALINE)

Tabel B — Täiendavad parameetrid suurema kui 27 000 kg maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga lennukitele.

Märkus tabeli vasakpoolses veerus olevad numbrid on EUROCAE dokumendis ED55 kasutatud seerianumbrid.

NR	NÄITAJA
18	PÕHIJUHISED — JUHTPINDADE ASEND JA/VÕI JUHISTE LIIGUTAMINE PILOODI POOLT (TANGAAŽ, KALLAK, LENERDUS)
19	KÕRGUSTÜÜRI TRIMMERI ASEND
20	RAADIOKÕRGUS
21	VERTIKAALKIIRE HÄLBED (INSTRUMENTAALMAANDUMISSÜSTEEMI (ILS) GLISSAADIST VÕI MIKROLAINE MAANDUMISSÜSTEEMI (MLS) KÕRGUSTASANDIST)
22	HORISONTAALKIIRE HÄLBED (ILS KURSIMAJAKAST VÕI MLS ASIMUUDIST)
23	ÜLELEND MARKERMAJAKAST
24	HOIATUSED
25	RESERVEERITUD (SOOVITUS: NAVIGATSIOONISÜSTEEMI VASTUVÕTJA SAGEDUSTE VALIMINE)
26	RESERVEERITUD (SOOVITUS: DME-KAUGUS)
27	TELIKU LÕPPLÜLITI SEISUND VÕI ASEND (ÕHK/MAA)
28	MAAPINNA OHTLIKU LÄHEDUSE HOIATUSSÜSTEEM
29	KOHTUMISNURK
30	ALARÕHU HOIATUS (HÜDRAULILINE JA PNEUMAATILINE SURVE)
31	TEEKONNAKIIRUS
32	TELIKU VÕI TELIKU LÜLITI/JUHTHOOVA ASEND

Tabel C — elektrooniliste näidikutega lennukid

Märkus tabeli keskmises veerus olevad numbrid on EUROCAE dokumendi ED55 tabelis A1.5 kasutatud seerianumbrid.

NR	NR	NÄITAJA
33	6	VALITUD BAROMEETRILINE SEADE (IGA PILOODIKOHA JUURES)
34	7	VALITUD KÕRGUS MEREPIINAST
35	8	VALITUD KIIRUS
36	9	VALITUD MACH'I ARV
37	10	VALITUD VERTIKAALKIIRUS
38	11	VALITUD KURSS
39	12	VALITUD LENNUTRAJEKTOOR
40	13	VALITUD OTSUSEKÕRGUS
41	14	ELEKTROONILISTE MÕÕTERIISTADE (EFIS) NÄIDIKUTE FORMAAT
42	15	HÄIRETE/MOOTORI/HOIATUSTE KUVAMISE FORMEERING

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.720 1. liide

Pardaregistraatorid-2 — Loetelu parameetritest, mida tuleb salvestada

Tabel A — Lennukid maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga üle 5 700 kg

NR	NÄITAJA
1	AJA VÕI SUHTELISE AJA MÕÕTMINE
2	RÕHKKÕRGUS MEREPIINAST
3	INDIKAATORKIIRUS
4	KURSS
5	VERTIKAALKIIRENDUS (ÜLEKOORMUS)
6	TANGAAŽINURK
7	KALLAK
8	RAADIOSAATESSE KÄSITSI MINEK JUHUL, KUI EI OLE ALTERNATIIVSEID VAHENDEID PARDAREGISTRATORI JA KABIINI HELISALVESTUSSEADAMETE SALVESTUSTE SÜNKRONISEERIMISEKS
9	IGA MOOTORI VÕIMSUS
10	TAGATIIVA VÕI SELLE LÜLITI ASEND PILOODIKABIINIS
11	EESTIIVA VÕI SELLE LÜLITI ASEND PILOODIKABIINIS
12	REEVERSI ASEND (AINULT TURBOREAKTIIVLENNUKITE PUHUL)
13	MAAPEALSETE INTERTSEPTORITE ASEND JA/VÕI ÕHKPIDURITE SEADMINE
14	ÜLDINE- VÕI VÄLISÕHU TEMPERATUUR
15a	AUTOPILOODI ASEND
15b	AUTOPILOODI TÖÖREŽIIMID, TÕMBEAUTOMAADI NING AUTOMAATSETE LENNUJUHTIMISSÜSTEEMIDE (AFCS) ASEND JA REŽIIMID

Tabel B — Täiendavad parameetrid lennukitele, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on suurem kui 27 000 kg

NR	NÄITAJA
16	PIKIKIIRENDUS
17	KÜLGKIIRENDUS
18	PÕHIJUHISED — JUHTPINDADE ASEND JA/VÕI JUHISTE LIIGUTAMINE PILOODI POOLT (TANGAAŽ, KALLAK, LENDERDUS)
19	KÕRGUSTÜÜRI TRIMMERI ASEND
20	RAADIOKÕRGUS
21	HÄLVE GLISSAADIST
22	HÄLVE KURSIMAJAKAST
23	ÜLELEND MARKERMAJAKAST
24	PEAMISED HOIATUSSIGNAALID
25	NAV 1 JA NAV 2 SAGEDUSTE VALIMINE
26	DME 1- JA DME 2 KAUGUS
27	TELIKU LÕPPLÜLITI ASEND
28	MAAPINNA OHTLIKU LÄHEDUSE HOIATUSSÜSTEEM
29	KOHTUMISNURK
30	KÕIK HÜDRAULIKASÜSTEEMID (MADAL SURVE)
31	NAVIGATSIOONIANDMED
32	TELIKU VÕI TELIKU LÜLITI ASEND

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.725 1. liide

Pardaregistraatorid-3 — Loetelu parameetritest, mida tuleb salvestada

Tabel A — Lennukid maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga üle 5 700 kg

NR	NÄITAJA
1	AJA VÕI SUHTELISE AJA MÕÕTMINE
2	RÕHKKÕRGUS MEREPIINAST
3	INDIKAATORKIIRUS
4	KURSS
5	VERTIKAALKIIRENDUS (ÜLEKOORMUS)

Tabel B — äiendavad parameetrid lennukitele, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on suurem kui 27 000 kg

NR	NÄITAJA
6	TANGAAŽINURK
7	KALLAK
8	RAADIOSAATESSE KÄSITSI MINEK JUHUL, KUI EI OLE ALTERNATIIVSEID VAHENDEID PARDAREGISTRATORI JA KABIINI HELISALVESTI SALVESTUSTE SÜNKRONISEERIMISEKS
9	IGA MOOTORI VÕIMSUS
10	TAGATIIVA VÕI SELLE LÜLITI ASEND KABIINIS
11	EESTIIVA VÕI SELLE LÜLITI ASEND KABIINIS
12	REEVERSI ASEND (AINULT TURBOREAKTIIVLENNUKITE PUHUL)
13	MAAPEALSETE INTERTSEPTORITE ASEND JA/VÕI ÕHKPIDURITE SEADMINE
14	ÜLDINE- VÕI VÄLISÕHU TEMPERATUUR
15a	AUTOPILOODI ASEND
15b	AUTOPILOODI REŽIIMID, TÕMBEAUTOMAADI NING LENNU AUTOMAATSETE JUHTIMISSÜSTEEMIDE (AFCS) ASEND JA REŽIIMID
16	PIKIKIIRENDUS
17	KÜLGKIIRENDUS
18	PÕHIJUHISED — JUHTPINDADE ASEND JA/VÕI JUHISTE LIIGUTAMINE PILOODI POOLT (TANGAAŽ, KALLAK, LENDERDUS)
19	KÕRGUSTÜÜRI TRIMMERI ASEND
20	RAADIOKÕRGUS
21	HÄLVE GLISSAADIST
22	HÄLVE KURSIMAJAKAST
23	ÜLELEND MARKERMAJAKAST
24	PEAMISED HOIATUSSIGNAALID
25	NAV 1 JA NAV 2 SAGEDUSTE VALIMINE
26	DME 1- JA DME 2 KAUGUS
27	TELIKU LÕPPLÜLITI ASEND
28	MAAPINNA OHTLIKU LÄHEDUSE HOIATUSSÜSTEEM
29	KOHTUMISNURK
30	KÕIK HÜDRAULIKASÜSTEEMID (MADAL SURVE)
31	NAVIGATSIOONIANDMED (LAIUS, PIKKUS, TEEKONNAKIIRUS JA TRIIVIMISNURK)
32	TELIKU VÕI TELIKU LÜLITI ASEND

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.770 1. liide

Hapnik — miinimumnõuded lisahapniku andmiseks survestatud lennukitel
avariilaskumise ajal ja pärast seda

Tabel 1

a)	b)
KELLELE:	KESTVUS JA KABIINI RÕHKKÕRGUS
1. Kõikidele isikutele, kes täidavad tööko-hustusi kabiinis oma istmetel	Kogu lennuaja kestel, mil salongi rõhkkõrgus on üle 13 000 jala ja kogu lennuaja kestel, mil salongi rõhkkõrgus on üle 10 000 jala, kuid mitte suurem kui 13 000 jalga, pärast esimese 30 minuti möödumist nendel kõrgustel, kuid mitte mingil juhul vähem kui: i) 30 minutit lennukitel, mis on sertifitseeritud lendamiseks kõrgustel kuni 25 000 jalga (märkus 2); ii) 2 tundi lennukitel, mis on sertifitseeritud lendamiseks kõrgustel üle 25 000 jala (märkus 3).
2. Kõigile ettenähtud salongiperso-nali liik-metele	Kogu lennuaja kestel, mil salongi rõhkkõrgus ületab 13 000 jalga, kuid mitte vähem kui 30 minutit (märkus 2) ja kogu lennuaja kestel, mil salongi rõhkkõrgus on suurem kui 10 000 jalga, kuid ei ületa 13 000 jalga, pärast 30 minuti möödumist sellel kõrgusel.
3. 100 %-le reisijatest (märkus 5)	Kogu lennuaja kestel, mil salongi rõhkkõrgus ületab 15 000 jalga, kuid mitte mingil juhul vähem kui 10 minutit (märkus 4)
4. 30 %-le reisijatest (märkus 5)	Kogu lennuaja kestel, mil salongi rõhkkõrgus on suurem kui 14 000 jalga, kuid ei ületa 15 000 jalga.
5. 10 %-le reisijatest (märkus 5)	Kogu lennuaja kestel, mil salongi rõhkkõrgus on suurem kui 10 000 jalga, kuid mitte üle 14 000 jala pärast 30 minuti möödumist sellel kõrgusel.

Märkus 1: Hapnikuvaru puhul tuleb arvesse võtta salongi rõhkkõrgust ja laskumise profiili vastavatel mars-ruutidel.

Märkus 2: Nõutav minimaalne hapnikuvaru on hapnikukogus, mida konstantse laskumiskiiruse juures on vaja laskumiseks 10 minuti jooksul lennuki suurimast sertifitseeritud käitamiskõrgusest 10 000 jalani ja seejärel 20 minutiliseks lennuks 10 000 jala kõrgusel.

Märkus 3: Nõutav minimaalne hapnikuvaru on hapnikukogus, mida konstantse laskumiskiiruse juures on vaja laskumiseks 10 minuti jooksul lennuki suurimast sertifitseeritud käitamiskõrgusest 10 000 jalani ja seejärel 110 minutiliseks lennuks 10 000 jala kõrgusel. OPS 1.780 lõike a punkti 1 kohaselt ettenähtud hapniku võib nõutud hapnikuvaru määramisel arvestada nõutava hapnikuvaru hulka.

Märkus 4: Nõutav minimaalne hapnikuvaru on hapnikukogus, mida konstantse laskumiskiiruse juures on vaja laskumiseks 10 minuti jooksul lennuki suurimast sertifitseeritud käitamiskõrgusest 15 000 jalani.

Märkus 5: Reisija tähendab selles tabelis neid reisijaid, sealhulgas lapsi, keda tegelikult veetakse lennuki pardal.

OPS 1.775 1. liide

Survestamata lennukitele ettenähtud lisahapnik

Tabel 1

a)	b)
KELLELE:	KESTVUS JA RÕHKKÕRGUS
1. Kõikidele isikutele, kes täidavad tööko-hustusi kabiinis oma istmetel	Kogu lennuaja kestel rõhukõrgusel üle 10 000 jala.
2. Kõigile ettenähtud salongipersonali-liik-metele	Kogu lennuaja kestel rõhkkõrgusel üle 13 000 jala ja kogu 30 minutit ületava aja jooksul, mis lennatakse rõhkkõrgusel üle 10 000 jala, kuid mitte kõrgemal kui 13 000 jalga.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

a)	b)
KELLELE:	KESTVUS JA RÕHKKÕRGUS
3. 100 %-le reisijatest (vt märkus)	Kogu lennuaja kestel rõhkkõrgusel üle 13 000 jala.
4. 10 %-le reisijatest (vt märkus)	Kogu 30 minutit ületava lennuaja jooksul, mis lennatakse rõhukõrgusel üle 10 000 jala, kuid mitte kõrgemal kui 13 000 jala.

Märkus: Reisija tähendab selles tabelis neid reisijaid, sealhulgas ka alla 2-aastasi lapsi, kes on tegelikult lennuki pardal.

L ALAJAGU

SIDE- JA NAVIGATSIOONISEADMED

OPS 1.845

Sissejuhatus

- a) Käitaja tagab, et lendu alustatakse üksnes juhul, kui käesolevas alajaos nõutud side- ja navigatsiooniseadmed:
- 1) on sertifitseeritud ja paigaldatud vastavalt kehtivatele nõuetele, sealhulgas vastavalt minimaalsetele lennutehnilistele normidele ning käitamise ja lennukõlblikkuse nõuetele;
 - 2) on paigaldatud nii, et ühe kas sidepidamiseks või navigatsiooniks või mõlemaks ettenähtud seadme rikkega ei kaasne mõne teise side- või navigatsiooniseadme riket;
 - 3) on konkreetse lennu liigi jaoks töökorras, välja arvatud see, mis on toodud minimaalvarustuse loetelus (MEL) (vt OPS 1.030) ja
 - 4) on niimoodi paigutatud, et kui üks lennumeeskonna liige peab oma töökohal varustust kasutama, saab ta seda oma istmelt hõlpsasti teha. Kui ühte üksikut seadet tuleb lennu ajal kasutada rohkem kui ühel meeskonnaliikmel, peab see olema paigutatud nii, et seda on hõlbus kasutada igalt töökohalt, kus see on ette nähtud.
- b) Side- ja navigatsiooniseadmete minimaalsed töönormatiivid on määratletud kehtivates Euroopa tehnilistes normatiivides (European Technical Standard Orders — ETSO), välja arvatud juhul, kui käitamise- või lennukõlblikkuse eeskirjades ei ole sätestatud teistsuguseid normatiive. Side- ja navigatsiooniseadmed, mis OPSi kehtimahakkamise kuupäeval vastavad Euroopa tehnilistest normatiividest erinevatele konstruktsiooni- ja töönormatiividele, võivad jääda kasutusele juhul, kui käesolevas alajaos ei ole sätestatud täiendavaid nõudeid. Side- ja navigatsiooniseadmed, mis on juba sertifitseeritud, ei pea vastama muudetud ja täiendatud Euroopa tehnilistele normatiividele või täiendatud normatiividele, mis erinevad ühtsetest tehnilistest normatiividest, välja arvatud juhul, kui nende kohta on sätestatud tagasiulatuvuse nõue.

OPS 1.850

Raadioseadmed

- a) Käitaja tohib kasutada lennukit üksnes juhul, kui lennukil on antud liiki lennuks vajalikud raadioseadmed.
- b) Kui käesolevas alajaos nõutakse kahte teineteisest sõltumatut raadiosüsteemi, peab kummalegi süsteemile olema paigaldatud eraldi antenn; juhul kui kasutatakse järgalt kinnitatud traadita antenni või teisi samaväärse töökindlusega antenni, peab olema ainult üks antenn.
- c) Eespool oleva lõike a nõuete täitmiseks vajalikud raadiosideadmed peavad töötama ka lennunduse avariisagedusel 121,5 MHz.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.855

Helikanalite ümberlülitamise plokk — selektor

Käitaja tohib instrumentaallennureeglite (IFR) järgi lennukit käitada üksnes juhul, kui lennukil on kõikidele lennumeeskonna liikmetele ligipääsetav helikanalite ümberlülitamise plokk.

OPS 1.860

Raadioseadmed lendudeks visuaallennureeglite (VFR) järgi marsruutidel, kus navigeeritakse visuaalsete orientiiride järgi

Käitaja tohib käitada lennukit lendamiseks visuaallennureeglite (VFR) järgi marsruutidel, kus saab navigeerida visuaalsete orientiiride järgi, üksnes juhul, kui lennukil on raadioside seadmed, mis on tavalistes käitamistingimustes vajalikud:

- a) sidepidamiseks vastavate maaapealsete teenistustega;
- b) sidepidamiseks vastava lennujuhtimisel kasutatava rajatisega mis tahes punktist kontrollitavas õhuruumis, kus plaanijärgselt hakatakse lende sooritama ja
- c) meteoroloogilise teabe vastuvõtmiseks.

OPS 1.865

Side- ja navigatsiooniseadmed lendudeks instrumentaallennureeglite (IFR) või visuaallennureeglite (VFR) järgi marsruutidel, kus ei navigeerita visuaalsete orientiiride järgi

- a) Käitaja tohib käitada lennukit instrumentaallennureeglite (IFR) või visuaallennureeglite (VFR) järgi marsruutidel, kus ei saa navigeerida visuaalsete orientiiride järgi üksnes juhul, kui lennukil on raadioside ja SSR transponder ning navigatsiooniseadmed, mis vastavad käitamiskiirkondade lennuliiklusteenistuste nõuetele.
- b) Raadioseadmed. Käitajal tuleb tagada, et raadioseadmed koosnevad vähemalt:
 - 1) kahest teineteisest sõltumatust raadiosidesüsteemist, mida on vaja sidepidamiseks tavatingimustes vastava maaapealse teenistusega marsruudi mis tahes punktis, sealhulgas ka marsruudist kõrvalekaldu miste korral ja
 - 2) sekundaarseireradari transponderseadmest, mida nõutakse lennataval marsruudil.
- c) Navigatsiooniseadmed. Käitaja tagab, et navigatsiooniseadmed
 - 1) koosnevad vähemalt:
 - i) ühest VHF ringsuunalise raadioseadme (VOR) vastuvõtjast, ühest raadiokompassi (ADF) süsteemist, ühest kaugusmõõturist (DME) selle erandiga, et raadiokompassi (ADF) süsteem ei pea olema paigaldatud juhul, kui raadiokompassi kasutamist ei nõuta kavandatud lennu ühelgi etapil;
 - ii) ühest instrumentaalmaandumis-süsteemist (ILS) või mikrolaine-maandumissüsteemist (MLS), kui need on lähenemisel vajalikud;
 - iii) ühest markermajaka vastuvõtjast, kui markermajakas on vajalik navigeerimiseks lähenemisel;
 - iv) areaalnavigatsiooni süsteemist, kui lennataval marsruudil nõutakse selle kasutamist;
 - v) kaugusmõõturi (DME) lisasüsteemist marsruutidel või marsruutide osadel, kus lennujuhtimine toimub ainult kaugusmõõturi (DME) signaalide alusel;
 - vi) VHF ringsuunalise raadioseadme (VOR) täiendavast vastuvõtusüsteemist marsruutidel või marsruutide osadel, kus lennujuhtimine toimub ainult VHF ringsuunalise raadioseadme (VOR) signaalide alusel;
 - vii) raadiokompassi (ADF) süsteemist marsruutidel või marsruutide osadel, kus navigeerimine toimub ainult ringsuunalise raadiomajaka (NDB) signaalide alusel või

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- 2) vastavad asjassepuutuvas õhuruumis konkreetse lennu liigi jaoks nõutud navigatsioonitäpsusele (RNP).
- d) Käitaja võib kasutada lennukit ilma raadiokompassi (ADF) süsteemita või lõike c punkti 1 alalõikes vi ja/või lõike c punkti 1 alalõikes vii nõutud navigatsiooniseadmeteta tingimusel, et lennukil on lennatava marsruudi jaoks lennuameti poolt lubatud alternatiivsed seadmed. Alternatiivsete seadmete töökindlus ja täpsus peavad võimaldama ohutut navigatsiooni kavandatud marsruudil.
- e) Käitaja tagab, et instrumentaallennureeglite (IFR) järgi kasutatavate lennukite VHF sidepidamiseadmete, instrumentaalmaandumissüsteemi (ILS) kursimajakas ja VHF ringsuunalise raadioseadme (VOR) vastvõtjate tüübid on sertifitseeritud vastavalt FM häirekindluse standarditele.

OPS 1.866

Transpondriseadmed

- a) Käitaja tohib lennukit kasutada üksnes juhul, kui lennukil on:
- 1) rõhkkõrgust mõõtev sekundaarseireradari transponder ja
 - 2) muud sekundaarseireradari transpondri võimalused, mida lennataval marsruudil nõutakse.

OPS 1.870

Täiendavad navigatsiooniseadmed kasutamiseks MNPS õhuruumis

- a) Käitaja tohib lennukit kasutada MNPS õhuruumis üksnes juhul, kui lennukil on navigatsiooniseadmed, mis vastavad ICAO dokumendis 7030 „Regionaalsed lisaprotseduurid” (*Regional Supplementary Procedures*) navigatsiooni tehnilistele karakteristikutele sätestatud minimaalsetele tingimustele.
- b) Käesolevas jaotises nõutud navigatsiooniseadmed peavad olema mõlemale piloodile nähtavad ja kasutatavad mõlema piloodi istmelt.
- c) MNPS-õhuruumis piiranguteta lendamiseks peavad lennukil olema kaks teineteisest sõltumatut suure tegevusraadiusega navigatsioonisüsteemi (LRNS — Long Range Navigation Systems).
- d) MNPS-õhuruumis teatud erimarsruutidel lendamiseks peab lennukil olema üks suure tegevusraadiusega navigatsioonisüsteem (LRNS), kui ei ole teisiti sätestatud.

OPS 1.872

Seadmed lendamiseks vähendatud kõrgushajutusmiinimumiga (RVSM) õhuruumis

- a) Käitaja tagab, et vähendatud kõrgushajutusmiinimumiga (RVSM) õhuruumis kasutatavatel lennukitel on:
- 1) kaks teineteisest sõltumatut kõrguse mõõtmise süsteemi;
 - 2) kõrguse häiresüsteem;
 - 3) automaatne kõrgusehoidmise süsteem ja
 - 4) sekundaarseireradari (SSR) transponder, millel on niisugune kõrgusest teatamise süsteem, mida saab kõrguse hoidmiseks ühendada kasutuseloleva kõrguse mõõtmise süsteemiga.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

M ALAJAGU

LENNUKITE HOOLDUS

OPS 1.875

Üldnõuded

- a) Käitaja tohib lennukit käitada üksnes juhul, kui seda hooldab ja sellele väljastab hooldustõendeid niisugune ettevõtte, mis on tegevusloa saanud vastavalt osa 145 nõuetele. Lennueelseid ülevaatusi ei pea tingimata tegema osa 145 nõuetele vastav ettevõtte.
- b) Lennukite hooldusnõuded, mida tuleb täita OPS 1.180 sätestatud käitaja sertifitseerimise nõuetele vastamiseks, on sätestatud M osas.

N ALAJAGU

LENNUMEESKOND

OPS 1.940

Lennumeeskonna koosseis

(Vt OPS 1.940 1. ja 2. liide)

- a) Käitaja tagab, et:
 - 1) lennumeeskonna koosseis ja lennumeeskonna liikmete arv kindlaksmääratud töökohtadel vastab lennukikäsiraamatus (AFM) ettenähtule ega ole väiksem kui lennukikäsiraamatus ettenähtud alammäär;
 - 2) kui seda nõuab lennutegevuse liik, kuuluvad lennumeeskonda täiendavad liikmed ning lennumeeskonna liikmete arv ei ole väiksem lennutegevuskäsiraamatus ettenähtust;
 - 3) kõigil lennumeeskonna liikmetel on nõuetekohased ja kehtivad, lennuametile vastuvõetavad lennundusload ning nad on sobiva kvalifikatsiooniga ja pädevad täitma neile määratud ülesandeid;
 - 4) kehtestatakse lennuametile vastuvõetavad protseduurid, mis välistavad kogenematute liikmete määramise ühte lennumeeskonda;
 - 5) õhusõiduki kapteniks määratakse lennumeeskonna lubasid puudutavatele nõuetele vastava kapteni kvalifikatsiooniga piloot lennumeeskonna liikmete hulgast, kes võib lennu juhtimise delegeerida mõnele teisele sobiva kvalifikatsiooniga piloodile ja
 - 6) kui lennukikäsiraamatu järgi on lennumeeskonnas ette nähtud süsteemi paneelioperaator, peab lennumeeskonda kuuluma üks pardainseneri lennundusloaga või sobiva kvalifikatsiooniga liige, kes on lennuametile vastuvõetav.
 - 7) Kui kasutatakse füüsilisest isikutest ettevõtjate, vabakutseliste või osalise tööajaga lennumeeskonna liikmete teenuseid, tuleb täita alajaos N sätestatud nõudeid. Selles suhtes tuleb erilist tähelepanu pöörata õhusõiduki tüüpide ja variantide koguarvule, millel meeskonnaliige võib ärilises lennutranspordis lennata; see arv ei tohi ületada OPS 1.980 ja OPS 1.981 ettenähtud tüüpide ja variantide arvu ka siis mitte, kui selle lennumeeskonna liikme teenuseid kasutab veel teine käitaja. Käitaja juures õhusõiduki kaptenina töötavad meeskonnaliikmed peavad enne järelevalveta liinilendude alustamist tegema läbi käitajapoolse meeskonna koostöövõime algkoolituse (Crew Resource Management — CRM), välja arvatud juhul, kui nad on varem käitajapoolse meeskonna koostöövõime algkursuse lõpetanud.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- b) Minimaalne lennumeeskonna koosseis lendudeks instrumentaallennureeglite (IRF) järgi või öösel. Käitaja tagab, et lendudel instrumentaallennureeglite (IFR) järgi või öösel:
- 1) on kõigis 9-st suurema maksimaalse lubatud reisijakohtade arvuga turbopropellermootoriga lennukite ja kõigi turboreaktiivmootoriga lennukite lennumeeskonnas vähemalt 2 pilooti või
 - 2) piloteerib kõiki teisi eespool oleva lõike b punktis 1 nimetatata lennukeid üks piloot, tingimusel et OPS 1.940 2. liite nõuded on täidetud. Kui 2. liite nõudeid ei täideta, peab lennumeeskonnas olema vähemalt 2 pilooti.

JAR-OPS 1.943

Käitajapoolne meeskonna koostöövõime (CRM) algkoolitus

- a) Kui lennumeeskonna liige ei ole varem käitajapoolset meeskonna koostöövõime (Crew Resource Management — CRM) algkoolitust läbi teinud (uued töötajad või olemasoleva personali liikmed), tuleb käitajal tagada, et selline meeskonnaliige lõpetab käitajapoolse meeskonna koostöövõime (CRM) algkoolituse kursuse. Uutel töötajatel tuleb lõpetada käitajapoolne CRM algkursus ühe aasta jooksul pärast tööle asumist.
- b) Kui lennumeeskonna liige ei ole varem läbinud inimfaktoreid käsitlevat koolitust, siis tuleb tal enne käitajapoolset CRM algkoolitust lõpetada liinipiloodiloo (ATPL) omistamiseks ettenähtud teooriakursus, mis põhineb liinipiloodiloo (ATPL) väljaandmiseks nõutud inimvõimete ja nendest tulenevate piirangute programmil (vaata lennumeeskonna lubade väljaandmisele kehtivaid nõudeid) või ühendada inimfaktoreid käsitlev koolitus käitajapoolse meeskonna koostöövõime algkoolitusega.
- c) Meeskonna koostöövõime algkoolituse viib läbi vähemalt üks lennuametile vastuvõetav meeskonna koostöövõime (CRM) koolitaja, keda võivad spetsiifiliste valdkondade käsitlemisel abistada eksperdid.
- d) Meeskonna koostöövõime algkoolitus viiakse läbi lennutegevuskäsiraamatus toodud üksikasjaliku õppekava alusel.

OPS 1.945

Ümberõpe ja kontroll

(Vt OPS 1.945 1. liide)

- a) Käitaja tagab, et:
 - 1) enne ühelt lennuki tüübilt või klassilt teisele tüübile/klassile üleminekut, kui selleks nõutakse uue tüübi-/klassipädevuse omandamist, teeb lennumeeskonna liige läbi tüübipädevuse kursuse, mis vastab lennumeeskonna liikmete lubade väljaandmise suhtes kohaldatavatele nõuetele;
 - 2) enne iseseisvate liinilendude alustamist läbib lennumeeskonna liige käitajapoolse ümberõppekursuse, kui:
 - i) ta hakkab lendama lennukil, mille puhul nõutakse uut tüübi- või klassipädevust või
 - ii) ta hakkab tööle teise käitaja juures;
 - 3) ümberõppekoolituse viib lennutegevuskäsiraamatus ettenähtud kursuse üksikasjaliku õppekava järgi läbi sobiva kvalifikatsiooniga personal. Käitaja tagab, et ümberõpet ja meeskonna koostöövõime (CRM) koolituse elemente koolituses ühendaval personalil on vajalik kvalifikatsioon;
 - 4) käitajapoolsel ümberõppekursusel ettenähtud koolituse mahu määramisel arvestatakse lennumeeskonna liikme varasemaid koolitusi, mis on nõuete järgi registreeritud tema OPS 1.985 nõuetes ettenähtud koolitusdokumentides;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- 5) kvalifikatsiooni ja lennukogemuse miinimumnõuded, mida lennumeeskonnaliikmel tuleb enne ümberõppekoolitust täita, on määratletud lennutegevuskäsiraamatus;
 - 6) kõiki lennumeeskonna liikmeid kontrollitakse OPS 1.965 lõike b nõuete kohaselt ja nad teevad läbi koolituse ja neid kontrollitakse JAR-OPS 1.965 lõike d kohaselt enne järelevalve all liinilendude alustamist;
 - 7) järelevalve all sooritatud liinilendude lõpetamisel kontrollitakse neid vastavalt OPS 1.965 lõike c nõuetele;
 - 8) kui lennumeeskonna liige on juba alustanud käitaja ümberõppekursust, ei täida ta lennuülesandeid uuel lennukitüübil või -klassil enne, kui nimetatud kursus on lõppenud või lõpetatud ning
 - 9) meeskonna koostöövõime (CRM) koolituse teemad liidetakse ümberõppekursusega.
- b) Kui vahetatakse lennuki tüüpi või klassi, võib 1.965 lõikes b nõutud kontrolliga ühendada tüübi- või klassipädevuse lennuoskustesti, mis viiakse läbi vastavalt lennumeeskonna lubade väljaandmise suhtes kohaldatavate nõuetega.
- c) Omavahel võib liita käitaja ümberõppekursuse ning lennumeeskonna liikmetele lubade saamiseks nõutava tüübi- ja klassipädevuse kursuse.

OPS 1.950**Erinevuste koolitus ja tutvumisõpe**

- a) Käitajal tagab, et lennumeeskonna liige teeb läbi:
- 1) erinevuste koolituse, mille puhul omandatakse täiendavaid teadmisi ning läbitakse koolitus asjakohasel õppevahendil või lennukil, kui:
 - i) ta samaaegselt käitatavat tüüpi lennukiga lendab veel ka sama lennukitüübi teisel variandil või sama lennukiklassi teist tüüpi lennukil või
 - ii) käitatavatel lennukitüüpidel või -variantidel muudetakse seadmeid ja/või protseduure;
 - 2) tutvumisõppe, mille kestel omandatakse täiendavaid teadmisi, juhul kui:
 - i) ta hakkab lendama samasse tüüpi või varianti kuuluval teisel lennukil või
 - ii) käitatavatel lennukitüüpidel või -variantidel muudetakse seadmeid ja/või protseduure.
- b) Käitaja määrab lennutegevuskäsiraamatus kindlaks, millal erinevuste koolitust ja tutvumisõpet nõutakse.

OPS 1.955**Õhusõiduki kapteni määramine**

- a) Käitaja tagab, et teise piloodi määramiseks õhusõiduki kapteniks ja tema õhusõiduki kaptenina tööle asumiseks:
- 1) määratakse lennutegevuskäsiraamatus kindlaks lennuametile vastuvõetav minimaalne lennukogemus ja
 - 2) mitmeliikmelises meeskonnas lendamiseks lõpetab piloot nõuetekohase meeskonna juhtimiskursuse (*command course*).
- b) Eespool oleva lõike a punktis 2 nõutud meeskonna juhtimiskursuse sisu peab olema kindlaks määratud lennutegevuskäsiraamatus ning sellesse peab kuuluma vähemalt:
- 1) koolitus õhusõidukit jälgendaval koolitusvahendil (STD) (kaasa arvatud liinilennuõpe) ja/või lennuõpe;
 - 2) käitajapoolne lennuoskuste tasemekontroll õhusõiduki kapteni ülesannetes;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- 3) õhusõiduki kapteni kohustused;
- 4) liinilennuõpe õhusõiduki kaptenina järelevalve all. Piloodid, kellel juba on kvalifikatsioon vastavat tüüpi lennukil lendamiseks, peavad lendama vähemalt 10 arvestuslikku marsruutlendu;
- 5) õhusõiduki kapteni liinilennu kontroll vastavalt OPS 1.965 lõike c nõuetele ning marsruudi- ja lennuvälja kvalifikatsioon vastavalt OPS 1.975 nõuetele ning
- 6) meeskonna koostöövõime koolituse teemad.

OPS 1.960

Õhusõiduki kaptenid, kellel on ametpiloodi luba

a) Käitaja tagab, et:

- 1) ametpiloodiloo (CPL) omanik tegutseb õhusõiduki kaptenina lennukil, mis lennuki- käsiraamatu kohaselt on sertifitseeritud ühe piloodiga käitamiseks, ainult siis, kui:
 - i) reisijateveo lendudel visuaallennureeglite (VFR) järgi lähtelennuväljast kaugemal kui 50 meremiili on piloodil vähemalt 500 tundi üldlennuaega lennukitel või tal on kehtiv instrumentaallennupädevus või
 - ii) lendudel mitmemootorilisel lennukitüübil instrumentaallennureeglite (IFR) järgi on piloodil vähemalt 700 tundi üldlennuaega lennukitel, sealhulgas 400 tundi kaptenina (vastavalt lennumeeskonna lubade väljaandmist reguleerivatele nõuetele), millest 100 on lennatud instrumentaallennureeglite (IFR) järgi, millest omakorda 40 tundi on lennatud mitme mootoriga lennukil. 400 kapteni lennutundi võib asendada teise piloodina lennatud tundidega järgmistelt: kaks teise piloodi lennutundi võrdub ühe kaptenina lennatud tunniga, tingimusel et need tunnid lennati kehtivas lennutegevuskäsiraamatus ettenähtud mitme piloodiga meeskonna süsteemi järgi;
- 2) lendudel instrumentaallennureeglite (IFR) järgi ühe piloodiga meeskonnas on täidetud lisaks eespool lõike a punkti 1 alalõikes ii sätestatule ka OPS 1.940 2. liite nõuded ning
- 3) lendudel mitme piloodiga meeskonnas on piloodil lisaks eespool lõike a punktis 1 sätestatule enne õhusõiduki kapteniks saamist lõpetatud meeskonna juhtimiskursus vastavalt OPS 1.955 lõike a punkti 2 nõuetele.

OPS 1.965

Regulaarne korduvkoolitus ja kontrollimine

(Vt OPS 1.965 1. ja 2. liide)

a) Üldnõuded.

Käitaja tagab, et:

- 1) kõik lennumeeskonna liikmed teevad läbi regulaarsed korduvkoolitused ja kontrollid vastavalt konkreetsele lennuki tüübile või variandile, millel see lennumeeskonna liige lendab;
- 2) lennutegevuskäsiraamatus avaldatakse lennuameti poolt heakskiidetud regulaarse korduvkoolituse ja kontrollimise kava;
- 3) regulaarse korduvkoolituse viib läbi allpool toodud personal:
 - i) maapealne- ja täiendkoolitus — sobiva kvalifikatsiooniga personal;
 - ii) koolitus lennukil/õhusõidukit jälgendaval koolitusseadmel (STD) — tüübipädevuse lennuõpetaja (TRI), klassipädevuse lennuõpetaja (CRI) või, õhusõiduki lendu jälgendava õppevahendi (STD) puhul — lennuõpetaja õhusõiduki lendu jälgendavatel vahenditel (SFI) tingimusel, et TRI, CRI või SFI kogemused ja teadmised vastavad käitaja nõuetele ja on piisavad JAR-OPS 1.965 1. liite lõike a punkti 1 alalõike i alapunktides A ja B loetletud teemade õpetamiseks;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- iii) avarii- ja päästevarustuse koolitus — sobiva kvalifikatsiooniga personal ja
- iv) Meeskonna koostöövõime koolitus (CRM).
 - A) kogu regulaarset korduvkoolitust läbiviiv personal integreerib meeskonna koostöövõime (CRM) koolituse teemad kõikidesse regulaarse korduvkoolituse etappidesse. Käitaja tagab, et kogu regulaarset korduvkoolitust läbiviiv personal on sobiva kvalifikatsiooniga ühendamiseks meeskonna koostöövõime koolituse teemasid selle koolitusega;
 - B) meeskonna koostöövõime (CRM) moodulõpet viib läbi vähemalt üks lennuametile vastuvõetav meeskonna koostöövõime (CRM) koolitaja, keda võivad spetsiifiliste valdkondade õpetamisel abistada eksperdid.
- 4) regulaarset korduvkontrolli viib läbi allpool toodud personal:
 - i) käitajapoolne lennuoskuste tasemekontroll — tüübi pädevuse kontrollpiloot (TRE), klassipädevuse kontrollpiloot (CRE) või, juhul kui kontroll viiakse läbi õhusõidukit jälgendaval koolitusseadmel (STD, kontrollpiloot lennusimulaatoril (SFE), kes on saanud koolituse meeskonna koostöövõime (CRM) ja vastavate oskuste hindamise alal;
 - ii) liinilennu kontrollid — käitaja poolt määratud sobiva kvalifikatsiooniga õhusõiduki kaptenid, kes on lennuametile vastuvõetavad;
 - iii) avarii- ja päästevarustuse kontrollid — sobiva kvalifikatsiooniga personal.
- b) Käitajapoolne lennuoskuste tasemekontroll
 - 1) Käitaja tagab, et:
 - i) kõik lennumeeskonna liikmed teevad läbi käitajapoolsed lennuoskuste tasemekontrollid, et näidata oma pädevust tava-, ebatavaliste- ja hädaolukorra protseduuride sooritamisel ning
 - ii) kontroll viiakse läbi ilma väliste visuaalsete orientiirideta juhul, kui lennumeeskonna liige hakkab lennukil lendama instrumentaallennureeglite (IFR) järgi;
 - iii) kõik lennumeeskonna liikmed teevad läbi käitaja lennuoskuste tasemekontrollid tavalise lennumeeskonna koosseisus;
 - 2) Käitajapoolne lennuoskuste tasemekontroll kehtib 6 kuud alates selle sooritamise kuule järgnevast kuust, millele lisanduvad tasemekontrolli läbimise kuu järelejäänud päevad. Juhul, kui lennuoskuste tasemekontroll sooritatakse eelmise käitajapoolse kontrolli kehtimise viimase 3 kuu jooksul, hakkab see kehtima alates kontrolli sooritamise päevast ning kehtib 6 kuud alates eelmise käitajapoolse tasemekontrolli aegumiskuupäevast.
- c) Liinilennu kontroll.

Käitaja tagab, et kõik lennumeeskonna liikmed teevad läbi liinilennu kontrolli lennukil, et näidata oma oskusi lennutegevusraamatus kirjeldatud tavalistel liinilendudel. Liinilennu kontrolli tulemus kehtib 12 kuud lisaks sooritamise kuu ülejäänud päevadele. Juhul, kui liinilennu kontroll tehakse eelmise liinilennu kontrolli kehtimise viimase 3 kuu jooksul, kehtib selle tulemus alates selle sooritamise päevast ning kehtib kuni 12 kuu möödumiseni eelmise liinilennu kontrolli tulemuse aegumiskuupäevast.
- d) Avarii- ja päästevarustuse koolitus ning kontroll.

Käitaja tagab, et kõik lennumeeskonna liikmed teevad läbi koolituse ja kontrolli pardaloleva avarii- ja päästevarustuse asukoha ja kasutamise kohta. Avarii- ja päästevarustuse kontrolli tulemus kehtib 12 kuud, millele lisanduvad selle sooritamise kuu järelejäänud päevad. Juhul, kui kontroll sooritatakse eelmise avarii- ja päästevarustuse kontrolli kehtimise 3 viimase kuu jooksul, hakkab selle tulemus kehtima alates selle sooritamise päevast ning kestab kuni 12 kuu möödumiseni eelmise kontrolli tulemuse aegumiskuupäevast.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

e) Meeskonna koostöövõime koolitus (CRM).

Käitaja tagab, et:

- 1) meeskonna koostöövõime koolituse teemad lisatakse regulaarse korduvkoolituse kõikidesse asjakohastes etappidesse ning
- 2) kõik lennumeeskonna liikmed teevad läbi spetsiaalse meeskonna koostöövõime (CRM) moodulkoolituse. Kõik meeskonna koostöövõime (CRM) koolituse peamised teemad tuleb läbi võtta kuni kolme aasta jooksul.

f) Maapealne koolitus ja täiendkoolitus.

Käitaja tagab, et kõik meeskonnaliikmed teevad läbi maapealse koolituse ja täiendkoolituse vähemalt iga 12 kuu järel. Juhul, kui koolitus toimub 3 kalendrikuu jooksul enne 12 kuu möödumist, tuleb järgmine maapealne koolitus ja täiendkoolitus läbida eelmise koolituse kehtivuse lõppemise tähtajast arvates 12 kuu jooksul.

g) Koolitus lennukil/õhusõidukit jälgendaval koolitusseadmel.

Käitaja tagab, et kõik lennumeeskonna liikmed teevad vähemalt iga 12 kuu järel läbi koolituse lennukil/õhusõidukit jälgendaval koolitusseadmel (STD). Kui koolitus toimub 3 kalendrikuu jooksul enne 12 kuu möödumist eelmisest koolitusest, peab järgmine koolitus lennukil/õhusõidukit jälgendaval koolitusseadmel (STD) toimuma 12 kuu jooksul arvates eelmise koolituse kehtivuse lõppemise kuupäevast.

OPS 1.968

Piloodi kvalifikatsioon tegutsemiseks ükskõik kummalt piloodikohalt

(Vt OPS 1.968 1. liide)

a) Käitaja tagab, et:

- 1) piloot, keda võib määrata täitma tööülesandeid ükskõik kummalt piloodikohalt, teeb läbi asjakohase koolituse ja kontrolli ning
- 2) koolituse ja kontrollimise kava määratakse kindlaks lennutegevuskäsiraamatus ning see on lennuame-tile vastuvõetav.

OPS 1.970

Hiljutine lennukogemus

a) Käitaja tagab, et:

- 1) Piloot määratakse minimaalse sertifitseeritud lennumeeskonna koosseisu kas piloteerivaks piloodiks või mitte-piloteerivaks piloodiks üksnes juhul, kui ta on eelneva 90 päeva jooksul sooritanud sama tüüpi või klassi lennukil või lennusimulaatoril piloteeriva piloodina kolm starti ja kolm maandumist.
- 2) Piloot, kellel ei ole kehtivat instrumentaallennupädevust, määratakse õhusõiduki kapteniks öisel lennul üksnes juhul, kui ta on eelneva 90 päeva jooksul sooritanud ühe maandumise öösel kas sama tüüpi või klassi lennukil või lennusimulaatoril piloteeriva piloodina.

b) Lõike a punktides 1 ja 2 sätestatud 90-päevast ajavahemikku võib tüübipädevuse lennuõpetaja või kontrollpiloodi järelevalve all lennatavate liinilendude puhul pikendada kuni 120 päevani. 120 päevast pikema aja puhul loetakse hiljutise lennukogemuse nõue täidetuks, kui piloot teeb õppeleenu või kasutab lennusi-mulaatorit või käitatavat tüüpi lennukit.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.975

Marsruutide ja lennuväljade kvalifikatsioon

- a) Käitaja tagab, et enne kui piloot määratakse õhusõiduki kapteniks või piloodiks, kellele õhusõiduki kapten võib lennu juhtimise delegeerida, on ta omandanud küllaldased teadmised lennatava marsruudi ja lennuvälja (kaasa arvatud varulennuväljade) ning lennuväljade seadmete ja protseduuride kohta.
- b) Marsruutide ja lennuväljade kvalifikatsioon kehtib 12 kalendrikuud lisaks:
 - 1) kvalifikatsiooni omistamise kuu lõpuni jäänud päevadele või
 - 2) sellele kuule, mil piloot viimati lendas antud marsruudil või lennuväljal.
- c) Marsruudi ja lennuvälja kvalifikatsiooni pikendatakse, kui eespool lõikes b toodud kehtivusaja jooksul lennatakse antud marsruudil või antud lennuväljale.
- d) Kui kvalifikatsiooni pikendatakse eelmise marsruudi ja lennuvälja kvalifikatsiooni kehtivuse viimase 3 kuu jooksul, algab kvalifikatsiooni kehtivusaeg selle pikendamise päevast ning kehtib 12 kuud alates eelmise kvalifikatsiooni kehtivuse aegumiskuupäevast.

OPS 1.978

Täiustatud kvalifikatsiooniprogramm

- a) OPS 1.965 ja 1.970 sätestatud kehtivusaegu võib pikendada, kui lennuamet on heaks kiitnud käitaja poolt kehtestatud täiustatud kvalifikatsiooniprogrammi.
- b) Täiustatud kvalifikatsiooniprogrammi peab kuuluma koolitus ja kontrollimine, mis kindlustab piloodi kompetentsuse taseme ja säilitab seda taset, mis ei tohi olla madalam OPS 1.945, 1.965 ja 1.970 sätestust.

OPS 1.980

Lendamine rohkem kui ühel tüübil või variandil

(Vt OPS 1.980 1. liide)

- a) Käitaja tagab, et lennumeeskonna liige lendab enam kui ühte tüüpi või varianti õhusõidukil üksnes juhul, kui ta on pädev seda tegema.
- b) Kaaludes lendamise lubamist enam kui ühel tüübil või variandil tuleb käitajal tagada, et selline lendamine on põhjendatud, võttes arvesse asjassepuutuvate lennukite erinevusi ja/või sarnasust ning järgmisi asjaolusid:
 - 1) tehnoloogiline tase;
 - 2) käitamisprotseduurid;
 - 3) käitamisomadused.
- c) Käitaja tagab, et enam kui ühel tüübil või variandil lendav lennumeeskonna liige täidab kõiki alajaos N nende tüüpide või variantide kohta sätestatud nõudeid, välja arvatud juhul kui lennuamet on heaks kiitnud koolituse, kontrollimise ja hiljutise lennukogemusega seotud lennutundide ülekandmise/arvestamise korda.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- d) Käitajal määrab lennutegevuskäsiraamatus kindlaks asjakohased protseduurid ja/või käitamispiirangud lendamiseks enam kui ühel tüübil või variandil. Need protseduurid ja piirangud kiidab heaks lennuamet ning need hõlmavad:
- 1) lennumeeskonna liikmete minimaalset kogemust;
 - 2) minimaalse lennukogemuse nõudeid ühel tüübil või variandil enne koolituse alustamist uuel tüübil või variandil lendamiseks;
 - 3) korda, mille alusel ühele tüübile või variandile kvalifitseerunud lennumeeskond koolitatakse ümber ja talle antakse kvalifikatsioon teisel tüübil või variandil lendamiseks;
 - 4) kõiki iga tüübi ja variandi suhtes kehtivaid hiljutise lennukogemuse nõudeid.

OPS 1.981

Lendamine kopteril ja lennukil

- a) Kui lennumeeskonna liige lendab nii kopteritel kui ka lennukitel:
- 1) tagab käitaja, et lende teostatakse ainult ühel lennukitüübil ja ühel kopteritüübil;
 - 2) määrab käitaja lennutegevuskäsiraamatus kindlaks lennuameti poolt heaks kiidetud asjakohased protseduurid ja/või käitamispiirangud.

OPS 1.985

Koolitusdokumendid

- a) Käitaja:
- 1) säilitab dokumendid kõikide lennumeeskonna liikmete poolt läbitud OPS 1.945, 1.955, 1.965, 1.968 ja 1.975 nõuetes sätestatud koolituste, kontrollimiste ja omandatud kvalifikatsioonide kohta ning
 - 2) teeb asjaomase lennumeeskonna liikme palvel talle kättesaadavaks kõik teda (seda lennumeeskonna liiget) puudutavad dokumendid ümberõppekursuste ja plaanijärgsete regulaarsete koolituste ning kontrollimiste kohta.

OPS 1.940 1. liide

Lennumeeskonna liikmete asendamine lennu ajal

- a) Lennumeeskonna liikme ülesanded juhiste taga võib lennu ajal üle võtta mõni teine sobiva kvalifikatsiooniga meeskonnaliige.
- b) Õhusõiduki kapteni asendamine
- 1) Õhusõiduki kapten võib lennu juhtimise delegeerida:
 - i) teisele kvalifitseeritud õhusõiduki kaptenile või
 - ii) lendudel ainult lennutasandist FL 200 kõrgemal — piloodile, kes on kvalifitseeritud vastavalt lõikele c.
- c) Miinimumnõuded piloodile, kes asendab õhusõiduki kaptenit:
- 1) kehtiv liinipiloodi luba;
 - 2) OPS 1.945 ette nähtud ümberõppekoolitus ja kontroll (sealhulgas tüübipädevuse koolitus);
 - 3) kogu OPS 1.965 ja OPS 1.968 ette nähtud regulaarne korduvkoolitus ja kontroll ning
 - 4) marsruudi kvalifikatsioon vastavalt OPS 1.975 nõuetele.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- d) Teise piloodi asendamine
 - 1) Teist pilooti võib asendada:
 - i) teine sobiva kvalifikatsiooniga piloot või
 - ii) teise piloodi asenduspiloot, kes on kvalifitseeritud vastavalt lõikele e.
- e) Miinimumnõuded teise piloodi asenduspiloodile:
 - 1) kehtiv ametpiloodiluba koos instrumentaallennupädevusega;
 - 2) ümberõppe koolitus ja kontroll, sealhulgas tüübipädevuse koolitus vastavalt OPS 1.945 nõuetele, välja arvatud stardi- ja maandumiskoolitus;
 - 3) kogu OPS 1.965 nõuetes sätestatud regulaarne korduvkoolitus ja -kontroll, välja arvatud stardi- ja maandumiskoolitus ning
 - 4) tegutsemine teise piloodi rollis ainult reisilennul ja mitte allpool lennutasandit FL 200.
 - 5) OPS 1.970 sätestatud hiljutist lennukogemust ei nõuta. Piloodil tuleb siiski täita hiljutist lennusimulaatori ja lennuoskuse täiendkoolituse nõuet vähemalt iga 90 päeva järel. Selle täiendkoolituse võib ühendada OPS 1.965 nõuetes ette nähtud koolitusega.
- f) Süsteemi paneelioperaatori asendamine. Süsteemi paneelioperaatorit võib lennu ajal asendada pardainseeneri lennundusloaga meeskonnaliige või lennuametile vastuvõetava kvalifikatsiooniga lennumeeskonna liige.

OPS 1.940 2. liide

Ühest piloodist koosneva meeskonna lennud instrumentaallennureeglite (IFR) järgi või öösel

- a) OPS 1.940 lõike b punktis 2 nimetatud lennukeid võib instrumentaallennureeglite (IFR) järgi või öösel käitada ühest piloodist koosnev meeskond, kui on täidetud järgmised nõuded:
 - 1) käitajal peab lennutegevuskäsiraamatus olema piloodi ümberõppe ja regulaarse korduvkoolituse programm, milles on täiendavad nõuded ühe piloodiga lendudeks;
 - 2) piloodikabiini protseduuride hulka peavad eelkõige kuuluma:
 - i) mootori töö juhtimine ja mootori käitamine hädaolukordades;
 - ii) tava-, ebaharilikes ja hädaolukordades ettenähtud kontroll-kaartide kasutamine;
 - iii) sidepidamine lennujuhtimiskeskusega (ATC);
 - iv) väljumis- ja lähenemisprotseduurid;
 - v) autopiloodi kasutamine ning
 - vi) lihtsustatud lennudokumentide kasutamine.
 - 3) OPS 1.965 kohaselt nõutavad regulaarsed kontrollid tuleb ühe piloodiga lennumeeskonnal läbi viia vastaval lennukitüübil või -klassil tingimustes, mis on sarnased lennu läbiviimise tingimustega;
 - 4) piloot peab olema konkreetset lennukitüübil või -klassil instrumentaallennureeglite (IFR) järgi lennanud vähemalt 50 tundi, millest 10 tundi peab olema lennatud õhusõiduki kaptenina ning
 - 5) minimaalne nõutav hiljutine lennukogemus piloodile, kes moodustab ühe piloodiga meeskonna, on instrumentaallennureeglite (IFR) järgi või öösel lendamisel 5 lendu instrumentaallennureeglite (IFR) järgi, kaasa arvatud 3 instrumentaallähenemist 90 eelneva päeva jooksul vastaval lennukitüübil või -klassil ühe piloodiga meeskonnas. Selle võib asendada instrumentaallennureeglite (IFR) järgi instrumentaallähenemise kontrolliga konkreetset tüüpi või klassi lennukil.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.945 1. liide

Käitaja ümberõppekursus

- a) Käitaja ümberõppekursus hõlmab järgmist:
- 1) maapealne koolitus ja kontroll, sealhulgas lennuki süsteemide käitamine, protseduurid tava-, ebaharilikes ja hädaolukordades;
 - 2) avari- ja päästevastustuse koolitus ja kontroll, mis tuleb läbi viia enne, kui algab koolitus lennukil;
 - 3) koolitus ja kontroll lennukil/õhusõidukit jälgendaval koolitusseadmel ning
 - 4) liinilennud järelevalve all ja liinilennu kontroll.
- b) Ümberõppekursus viiakse läbi eespool lõikes a toodud järjekorras.
- c) Pärast simulaatorõppet põhinevat ümberõppekursust tuleb piloodil:
- 1) alustada 15 päeva jooksul liinilende järelevalve all ning
 - 2) sooritada esimesed neli starti ja maandumist lennuki tüübipädevuse lennuõpetaja (TRI(A)) järelevalve all, kes on lennu ajal piloodi istmel.
- d) Ümberõppekursusega tuleb liita meeskonna koostöövõime koolituse (CRM) teemad, mida peab õpetama sobiva kvalifikatsiooniga personal.
- e) Kui lennumeeskonna liige ei ole varem läbinud käitaja ümberõppe kursust, tagab käitaja, et lisaks eespool olevas lõikes a toodule teeb lennumeeskonna liige läbi esmaabi-alase üldkoolituse ja vajaduse korral ka vette sooritatava hädamaandumise protseduure puudutava koolituse, kasutades selleks vastavat varustust vees.

OPS 1.965 1. liide

Regulaarne korduvkoolitus ja kontroll — piloodid

- a) Regulaarne korduvkoolitus — regulaarne korduvkoolitus peab koosnema järgmisest:
- 1) Maapealne koolitus ja täiendkoolitus
 - i) Maapealse koolituse ja täiendkoolituse programm peab koosnema järgmisest:
 - A) lennuki süsteemid;
 - B) käitamisprotseduurid ja -nõuded, sealhulgas jäätõrje ja jäätamisvastased protseduurid maa peal ning
 - C) ülevaade õnnetustest/intsididentidest ja juhtumitest.
 - ii) Maapealsel koolitusel ja täiendkoolitusel omandatud teadmisi kontrollitakse küsimustikega või teiste sobivate meetoditega.
 - 2) Koolitus lennukil/lennukit jälgendaval õppevahendil
 - i) Lennukil/lennukit jälgendaval õppevahendil läbiviidava koolituse programmi järgi peab käsitlema kõiki lennuki süsteemide peamisi rikkeid ja nendega seotud protseduure 3 üksteisele järgneva aasta jooksul.
 - ii) Kui mittetöötava mootoriga manöövreid harjutatakse lennukil, tuleb mootoririket jälgendada.
 - iii) Koolituse lennukil/lennukit jälgendaval õppevahendil võib ühendada käitaja lennuoskuste taseme-kontrolliga.
 - 3) Avari- ja päästevastustuse koolitus
 - i) Avari- ja päästevastustuse koolituse võib ühendada avari- ja päästevastustuse kontrolliga ning see tuleb läbi viia lennukil või mõnel sobival koolitusvahendil.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- ii) Iga-aastane avarii- ja päästevarustuse koolitusprogramm koosnema järgmisest:
 - A) päästevesti selgapanemise harjutamine, kui lennuk on nendega varustatud;
 - B) hingamisteede kaitsevahendite kasutamise harjutamine, kui lennuk on nendega varustatud;
 - C) tulekustutite kasutamise harjutamine;
 - D) lennukis oleva avarii- ja päästevahendite asukoha ja kasutamise koolitus;
 - E) igat liiki väljapääsude paiknemise ja kasutamise koolitus ning
 - F) julgestusprotseduurid.
- iii) Iga kolme aasta järel peavad koolitusprogrammi kuuluma järgmised teemad:
 - A) igat liiki väljapääsude kasutamise harjutamine;
 - B) evakueerimisliugraja kasutamise demonstreerimine, kui see kuulub lennuki varustuse hulka;
 - C) tegeliku või simuleeritud tulekahju kustutamine vahenditega, mis kuuluvad lennuki varustuse hulka. Haloon-tulekustutite asemel võib kasutada mõnda teist lennuametile vastuvõetavat meetodit;
 - D) suitsu mõju suletud alas ning kogu asjakohase varustuse kasutamise harjutamine suitsuga täidetud jäljendatud keskkonnas;
 - E) tegelike või jäljendatud pürotehniliste vahendite kasutamise harjutamine, kui need kuuluvad lennuki varustuse hulka ning
 - F) päästeparvede kasutamise demonstreerimine, kui päästeparv kuulub lennuki varustuse hulka.
- 4) Meeskonna koostöövõime koolitus (CRM).
 - i) Regulaarse korduvkoolituse kõikidesse etappidesse integreeritakse meeskonna koostöövõime (CRM) teemad ning
 - ii) koostatakse meeskonna koostöövõime (CRM) moodulõppe programm, mille kohaselt kõik meeskonna koostöövõime (CRM) peamisi järgnevalt nimetatud teemasid käsitletakse ajavahemiku jooksul, mis ei ületa 3 aastat:
 - A) inimlik eksimine ja usaldusväärsus, eksimuste ahel, eksimiste vältimine ja ärahoidmine;
 - B) ohutusalane kultuur ettevõttes, ohutusprotseduurid, organisatsioonilised tegurid;
 - C) stress, stressiga toimetulek, väsimus ja reageerimisvõime;
 - D) teabe vastuvõtmine ja töötlemine, olukorra teadvustamine, töökoormusega toimetulemine;
 - E) otsuste langetamine;
 - F) sidepidamine ja töö koordineerimine piloodikabiinis ja väljaspool seda;
 - G) juhtimisoskus ja käitumine meeskonnas, sünergia;
 - H) automaatika ja automaatika kasutamise filosoofia (kui see on antud tüübi puhul asjakohane);
 - I) spetsiifilised tüübile omased erinevused;
 - J) juhtumitel põhinevad analüüsid;
 - K) erilist tähelepanu nõudvad täiendavad valdkonnad, mis on kindlaks määratud õnnetuste ärahoidmise ja lennuohutuse programmis (vt OPS 1.037).

Kolmapäev, 5. juuli 2006

b) Regulaarne kontrollimine. Regulaarne korduvkontroll peab koosnema:

1) käitajapoolsetest lennuoskuse tasemekontrollidest;

i) käitaja lennuoskuse tasemekontrollide hulka peavad vajaduse korral kuuluma järgmised manöövrid:

A) katkestatud start, kui on olemas lennusiimulaator, vastasel korral ainult jäljendatud tegevus;

B) start mootoririkkega kiiruste V_1 ja V_2 vahel või kohe, kui see on ohutuse seisukohast võimalik;

C) täppis- instrumentaallähenemine miinimumideni, mitme mootoriga lennukite puhul ühe mittetöötava mootoriga;

D) mitte-täppislähenemine miinimumideni;

E) katkestatud instrumentaallähenemine miinimumkõrguselt, mitme mootoriga lennukite puhul ühe mittetöötava mootoriga ning

F) maandumine ühe mittetöötava mootoriga. Ühe mootoriga lennukite puhul tuleb harjutada hädamaandumist.

ii) Kui manöövreid mittetöötava mootoriga harjutatakse lennukil, peab mootoririket jäljendama.

iii) Lisaks eespool olevates punktides alalõike i punktides A1-F ettenähtud kontrollidele tuleb iga 12 kuu tagant täita lennumeeskonna liikmete lubade väljaandmist reguleerivaid nõudeid, mille võib ühendada käitajapoolse lennuoskuse tasemekontrolliga;

iv) ainult visuaallennureeglite (VFR) järgi lendaval piloodil võib eespool olevates alalõike i punktides C-E ettenähtud kontrollid ära jätta, välja arvatud lähenemine ja kordusringile minek mitmemootorilisel lennukil ühe töötava mootoriga;

v) käitajapoolsed lennuoskuste tasemekontrollid peab läbi viima tüübipädevuse kontrollpiloot.

2) Avari- ja päästevarustuse kontrollid. Kontrollida tuleb neid valdkondi, mille kohta on eespool oleva lõike a punkti 3 kohaselt läbi viidud koostöö.

3) Liinilennu kontrollid

i) Liinilennu kontrollide käigus tehakse kindlaks, kas piloot on võimeline sooritama kogu liinilendu, sealhulgas lennueelseid ja lennujärgseid protseduure ning kasutama ettenähtud seadmeid/varustust nii nagu on lennutegevuskäsiraamatus ette nähtud.

ii) Lennumeeskonda tuleb hinnata meeskonnaliikmete koostöövõime (CRM) oskuste osas, kasutades hindamiseks lennuametile vastvõetavat ja lennutegevuskäsiraamatus avaldatud meetodikat. Sellise hindamise eesmärgiks on:

A) anda kogu meeskonnale ja individuaalselt meeskonnaliikmetele tagasisidet ja määrata uue koolituse vajadus ning

B) kasutada hindamistulemusi meeskonna koostöövõime (CRM) koolitussüsteemi parandamiseks.

iii) Kui piloodid tegutsevad nii piloteerivate kui ka mitte-piloteerivate pilootidena, tuleb neid kontrollida mõlemates kohustes.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- iv) Liinilennu kontrollid tuleb läbi viia lennukil.
- v) Liinilennu kontrollid tuleb läbi viia käitaja poolt määratud ja lennuametile vastuvõetavate õhusõiduki kaptenitega. Liinilendude kontrolli läbiviival isikul, kelle kohta on nõuded sätestatud OPS 1.965 lõike a punkti 4 alalõikes ii, peab olema koolitatud meeskonna koostöövõime ja vastavate oskuste hindamise osas ning tal tuleb istuda vaatleja kohal, kui see on lennukisse paigaldatud. Pikkade lendude korral, kui pardal on ka lennumeeskonna lisaliikmed, võib see isik täita asenduspiloodi ülesandeid, kuid stardi, väljumise, esmase reisilennu, laskumise, lähenemise ja maandumise ajal ei istu ta kummalgi piloodi istmel. Tema meeskonna koostöövõime (CRM) hinnangud põhinevad vaid tähelepanekutel, mida ta tegi lennu esmase ettevalmistuse (briefing), salongi ettevalmistuse (cabin briefing), piloodikabiini ettevalmistuse (cockpit briefing) ajal ning nende lennu etappide ajal, kui ta istub vaatleja kohal.

OPS 1.965 2. liide

Regulaarne korduvkoolitus ja kontroll — süsteemi paneelioperaatorid

- a) Süsteemi paneelioperaatorite regulaarne korduvkoolitus ja kontrollimine peab vastama pilootidele kehtestatud nõuetele ja süsteemi paneelioperaatoritele kehtivatele täiendavatele nõuetele, välja arvatud need teemad, mis paneelioperaatoreid ei puuduta.
- b) Kui võimalik, peab süsteemi paneelioperaatorite regulaarne korduvkoolitus ja kontrollimine toimuma koos piloodi regulaarse korduvkoolituse ja kontrollimisega.
- c) Liinilennu kontrolli viib läbi käitaja poolt määratud ja lennuametile vastuvõetav õhusõiduki kapten või süsteemi paneelioperaatori tüübipädevuse lennuõpetaja või kontrollpiloot.

OPS 1.968 1. liide

Piloodi kvalifikatsioon tegutsemiseks ükskõik kummalt piloodikohalt

- a) Õhusõiduki kaptenid, kelle kohustuste hulka kuulub ka töötamine parempoolsel istmel ja teise piloodi ülesannete täitmine, või õhusõiduki kaptenid, kes koolitust ja kontrolle läbi viies istuvad parempoolsel istmel, peavad läbima lennutegevuskäsiraamatus ette nähtud täiendava koolituse ja kontrolli koos käitajapoolsete lennuoskuse tasemekontrollidega, mis on sätestatud OPS 1.965 lõikes b. Selle täiendava koolituse hulka peavad kuuluma vähemalt järgmised teemad:
 - 1) mootoririke stardi ajal;
 - 2) lähenemine ja kordusringile minek ühe mittetöötava mootoriga ning
 - 3) maandumine ühe mittetöötava mootoriga.
- b) Kui manöövreid mittetöötava mootoriga sooritatakse lennukil, tuleb mootoririket jälgendada.
- c) Parempoolsel istmel töötamiseks peavad olema sooritatud ja kehtima ka kontrollid, mida OPS kohaselt nõutakse töötamiseks vasakul istmel.
- d) Piloot, kes asendab õhusõiduki kaptenit, peab olema OPS 1.965 lõikes b sätestatud käitajapoolse lennuoskuse tasemekontrolli ajal näidanud nende harjutuste ja protseduuride sooritamist, mis tavaliselt ei kuulu asenduspiloodi kohustuste hulka. Juhul, kui vasak- ja parempoolsel istmel töötamise vahel ei ole olulisi erinevusi (näiteks autopiloodi tõttu), võib neid harjutusi ja protseduure sooritada ükskõik kummal istmel.
- e) Vasakul istmel tegutseval piloodil, kes ei ole õhusõiduki kapten, tuleb käitajapoolse lennuoskuse tasemekontrolli käigus näidata OPS 1.965 lõikes b nõuetes sätestatud harjutuste ja protseduuride sooritamist, mis on tavaliselt mittepiloteeriva piloodina tegutseva õhusõiduki kapteni kohustused. Juhul, kui vasak- ja parempoolsel istmel töötamise vahel ei ole olulisi erinevusi (näiteks autopiloodi tõttu), võib neid harjutusi ja protseduure sooritada ükskõik kummal istmel.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.980 1. liide

Lendamine rohkem kui ühel tüübil või variandil

- a) Kui lennumeeskonna liige lendab rohkem kui ühel lennukiklassil, -tüübil või variandil, mis on loetletud kehtivates lennumeeskonna lubade väljaandmist reguleerivates nõuetes ning mille kohta ei ole tema lennundusloal ühist kannet, tuleb käitajal täita järgmised nõuded:

- 1) lennumeeskonna liige ei tohi lennata rohkem kui:

- i) kolmel kolbmootoriga lennukitüübil või variandil või
- ii) kolmel turbopropeller mootoriga lennukitüübil või variandil või
- iii) ühel turbopropeller mootoriga lennuki tüübil või variandil ja ühel kolbmootoriga lennuki tüübil või variandil või
- vi) ühel turbopropeller mootoriga lennukitüübil või variandil ja mis tahes sama klassi lennukil;

- 2) käitaja peab täitma kõiki OPS 1.965 tema poolt kasutatavatele lennukitüüpidele või -variantidele sätestatud nõudeid, kui ta ei ole demonstreerinud lennuametile vastuvõetavaid eriprotseduure ja/või käitamisiiranguid.

- b) Kui lennumeeskonna liige lendab rohkem kui ühel lennukitüübil või -variandil, mille kohta on tema lennundusloal üks või enam lennumeeskonna liikmete lubasid käsitlevates nõuetes (mitme piloodiga lennukitüüp) määratletud kannet, tagab käitaja, et:

- 1) lennutegevuskäsiraamatus kindlaks määratud minimaalne lennumeeskonna liikmete arv on kõikide tüüpide või variantide korral sama;
- 2) lennumeeskonna liige ei lenda enam kui kahel lennukitüübil või -variandil, mille kohta nõutakse eraldi kandeid lennundusloal ning
- 3) ühe lennuaja jooksul lennatakse ainult lennundusloa ühe kande all märgitud lennukitel juhul, kui käitaja ei ole piisava ettevalmistusaja tagamiseks kehtestanud protseduure.

Märkus Kui lennatakse lennukitel, mille kohta on lennundusloal rohkem kui üks kanne, siis vaata allpool olevaid lõikeid c ja d.

- c) Kui lennumeeskonna liige lendab rohkem kui ühel lennumeeskonna liikmete lubasid käsitlevates nõuetes loetletud lennukitüübil või variandil (ühe piloodiga tüübid ja mitme piloodiga tüübid), kuid mitte ühise lennundusloa kande alusel, tuleb käitajal täita:

- 1) eespool oleva lõike b punktide 1, 2 ja 3 nõudeid;
- 2) allpool toodud punkti d) nõudeid.

- d) Kui lennumeeskonna liige lendab rohkem kui ühel lennumeeskonna liikmete lubasid käsitlevates nõuetes loetletud lennukitüübil või variandil (mitme piloodiga tüübid), kuid mitte ühise lennundusloa kande alusel, tuleb käitajal täita järgmisi nõudeid:

- 1) eespool oleva lõike b punktide 1, 2 ja 3 nõudeid;
- 2) enne lennundusloal oleva kahe kandega kaasnevate õiguste kasutamist:
 - i) peab lennumeeskonna liige olema sooritanud kaks järjestikkust käitajapoolset lennuoskuste taseme kontrolli ning peab olema lennanud 500 tundi asjakohase lennumeeskonna liikme kohustustes ärilise lennutranspordi lendudel sama käitaja juures;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- ii) peab piloodil, kellel on lennukogemus käitaja juures ja kes kasutab lennundusloal oleva kahe kandega kaasnevaid õigusi ning kes seejärel määratakse õhusõiduki kapteniks ühel nendest lennukitüüpidest, olema minimaalne lennukogemus vähemalt 6 kuud ja 300 päeva õhusõiduki kaptenina ning ta peab olema sooritanud kaks järjestikust käitajapoolset lennuoskuste tasemekontrolli enne seda, kui ta saab jälle kasutada kahe lennundusloa kandega kaasnevaid õigusi;
- 3) enne uuel lennukitüübil või -variandil koolituse või lennu alustamist peab lennumeeskonna liikmetel olema lennuki põhitiübil 3 kuu ja 150 tunnine lennukogemus ja sealjuures sooritatud vähemalt üks lennuoskuste tasemekontroll;
- 4) pärast esimest liinilennu kontrolli uuel lennukitüübil peab olema lennatud 50 tundi või 20 arvestusliku marsruutlendu ainult seda tüüpi lennukil;
- 5) OPS 1.970 nõuded kõikide tüüpide osas, kui lennuamet ei ole lubanud lennutundide arvestamist vastavalt punktile 7;
- 6) lennutegevuskäsiraamatus peab olema kindlaks määratud, kui pikaajalist liinilennu kogemust iga lennukitüübi puhul nõutakse;
- 7) kui soovitakse ühe tüübi koolituse ja kontrolli ning hiljutise lennukogemuse arvestamist teise lennukitüübi puhul, tuleb käitajal lennuametile demonstreerida, milliseid teemasid ei ole sarnasuste tõttu tarvis iga tüübi või variandi puhul korrata.
 - i) OPS 1.965 lõike b kohaselt peab igal aastal tegema kaks käitajapoolset lennuoskuste tasemekontrolli. Kui vastavalt punktile 7 arvestatakse ühe tüübi lennuoskuste tasemekontrolli tulemustest kahe tüübi jaoks, siis pikendavad kõik käitaja lennuoskuste tasemekontrollid ka teise tüübi jaoks käitaja lennuoskuste tasemekontrolli tulemust. Kui aeg tüübibädevuse pikendamiseks või uuendamiseks tehtavate lennuoskuste tasemekontrollide vahel ei ole pikem ajast, mis on igale tüübile lennumeeskonna liikmete lubasid käsitlevate nõuete kohaselt ette nähtud, siis on sellega lennumeeskonna liikmete lubasid käsitlevad nõuded täidetud. Lisaks sellele peab lennutegevuskäsiraamatus olema kindlaks määratud ka asjakohane ja heakskiidetud regulaarne korduvkoolitus.
 - ii) OPS 1.965 lõike c kohaselt peab igal aastal tegema ühe liinilennu kontrolli. Kui vastavalt punktile 7 arvestatakse ühe tüübi või variandi liinilennu kontrolli tulemusi mitme tüübi või variandi jaoks, siis pikendavad kõik käitaja liinilennu kontrollid ka teise tüübi või variandi jaoks käitaja liinilennu kontrolli tulemust.
 - iii) Iga-aastane avarii- ja päästevarustuse koolitus ja kontroll peab hõlmama iga tüübi kohta kehtestatud kõiki nõudeid.
- 8) OPS 1.965 nõuded kõikide tüüpide või variantide osas, juhul kui lennuamet ei ole lubanud koolituse ja kogemuste arvestamist vastavalt punktile 7.
- e) Kui lennumeeskonna liige lendab mitmel lennukitüübil või -variandil, mis on määratletud lennumeeskonna liikmete lubasid käsitlevates nõuetes (ühe piloodiga klass ja mitme piloodiga tüüp), tuleb käitajal demonstreerida, et eriprotseduurid ja/või käitamispiirangud on heaks kiidetud vastavalt OPS 1.980 lõike d nõuetele.

O ALAJAGU**SALONGIPERSONAL****OPS 1.988****Kohaldatavus**

Käitaja tagab, et kõik salongipersonali liikmed vastavad käesoleva alajao nõuetele ja kõikidele teistele salongipersonali liikmeid puudutavatele ohutusnõuetele.

Käesolevas määruses tähendab *salongipersonali liige* lennumeeskonda mittekuuluvat meeskonna liiget, kes reisijate ohutuse huvides täidab talle käitaja või õhusõiduki kapteni poolt määratud ülesandeid lennuki reisi- jatesalongis.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.989

Identimine

- a) Käitaja tagab, et kõik salongipersonali liikmed kannavad käitaja salongipersonali vormi ja on reisijatele selgesti salongipersonali liikmena äratuntavad.
- b) Teised salongis tööülesandeid täitvad personali liikmed, näiteks meditsiinipersonal, julgestuspersonal, lapsehoidjad, saatjad, tehniline personal, meelelahutuspersonal ja tõlgid ei kanna vormi, mille järgi reisijad võiksid eristada neid kui salongipersonali liikmeid, välja arvatud juhul kui nad vastavad käesoleva alajao nõuetele ja teistele käesoleva määruse asjakohastele nõuetele.

OPS 1.990

Salongipersonali suurus ja koosseis

- a) Käitaja ei või käitada lennukit, mille suurim lubatud reisijakohtade arv on üle 19 ja millel on üks või enam reisijat, üksnes juhul, kui meeskonnas on vähemalt üks salongipersonali liige, kes täidab reisijate ohutuse huvides lennutegevuskäsiraamatus kindlaksmääratud ülesandeid.
- b) Eespool toodud lõike a nõuete täitmisel tuleb käitajal tagada, et minimaalne salongipersonali liikmete arv oleks suurem kui:
- 1) üks salongipersonali liige iga lennukis samale tasandile paigutatud 50 reisijakoha või 50 reisijakoha osa kohta või
 - 2) salongipersonali liikmete arv, kes aktiivselt osalevad lennuki salongi näitlikus evakueerimises või kes asjakohase analüüsi põhjal selles eeldatavasti osaleksid, välja arvatud kui suurim lubatud reisijakohtade arv on vähemalt 50 võrra väiksem evakueeritavate arvust näitlikul evakueerimisel, võib salongipersonali liikmete arvu vähendada 1 võrra iga 50 istekoha kohta, mille võrra suurim lubatud reisijakohtade arv on väiksem maksimaalsest sertifitseeritud reisijaistmete arvust.
- c) Erandolukordades võib lennuamet käitajalt nõuda täiendavate salongipersonali liikmete määramist meeskonda.
- d) Ettenägematute asjaolude korral võib nõutud minimaalset salongipersonali liikmete arvu vähendada, tingimusel et:
- 1) reisijate arvu on vähendatud lennutegevuskäsiraamatus kehtestatud korra kohaselt ja
 - 2) pärast lendu esitatakse selle kohta lennuametile aruanne.
- e) Kui käitaja kasutab füüsilisest isikust ettevõtjate ja/või vabakutseliste või osalise tööajaga salongipersonali liikmete teenuseid, tuleb tal tagada, et järgitakse alajao O nõudeid. Sellistel juhtudel tuleb erilist tähelepanu pöörata õhusõidukite tüüpide või variantide koguarvule, millel salongipersonali liige võib ärilises lennutranspordis lennata. See arv ei tohi ületada OPS 1.1030 nõuetes sätestatud ka siis, kui tema teenuseid kasutab veel teine käitaja.

OPS 1.995

Miinimumnõuded

Käitaja tagab, et salongipersonali liikmed:

- a) on vähemalt 18-aastased;
- b) on läbinud korrapärase ajavahemike järel lennuameti poolt nõutava tervisekontrolli või terviseseisundi hindamise, et kontrollida nende terviseseisundi sobivust oma ülesannete täitmiseks;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- c) salongipersonal on edukalt läbinud algkoolituse vastavalt OPS 1.1005 nõuetele ja omab ohutusalase koolituse läbimise tunnistust;
- d) salongipersonal on läbinud asjakohase ümberõppe ja/või erinevuste koolituse, mis hõlmab vähemalt OPS 1.1010 loetletud teemasid;
- e) salongipersonal on läbinud regulaarse korduvkoolituse vastavalt OPS 1.1015 nõuetele;
- f) salongipersonal on pädev täitma oma ülesandeid vastavalt lennutegevuskäsiraamatus toodud korrale.

OPS 1.1000**Salongipersonali vanemliikmed**

- a) Kui salongipersonali koosseisu on tööle määratud rohkem kui üks liige, tuleb käitajal määrata salongipersonali vanem. Lendudel rohkem kui ühe salongipersonali liikmega, kus nõuete kohaselt on vaja vaid üht, määrab käitaja ühe salongipersonali liikme vastutavaks õhusõiduki kapteni ees.
- b) Salongipersonali vanem vastutab õhusõiduki kapteni ees lennutegevuskäsiraamatus ettenähtud reisijatesalongi tavaprotseduuride ja hädaolukorra protseduuride läbiviimise ja koordineerimise eest. Turbulentsuse ajal olukorras, kui lennumeeskonnalt ei ole edastatud mingeid juhiseid, on salongipersonali vanemal õigus katkestada kõik ohutusega mitte seotud tegevused ning teatada lennumeeskonnale, milline on tekkinud turbulentsi tase ja kas on vaja lülitada sisse tabloo turvavööde kinnitamise nõudega. Seejärel tuleks salongipersonalil julgestada reisijatesalong ja muud vajalikud alad.
- c) Kui OPS 1.990 nõuete järgi peab meeskonnas olema rohkem kui üks salongipersonali liige, määrab käitaja salongipersonali vanemaks üksnes sellise isiku, kellel on vähemalt üheaastane töökogemus salongipersonali liikmena ja kes on lõpetanud vastava kursuse, mis hõlmab vähemalt järgmist:
 - 1) lennueelne ettevalmistus:
 - i) töö meeskonnana,
 - ii) salongipersonali töökohtade ja ülesannete jaotus,
 - iii) konkreetse lennuga seotud asjaolud, sealhulgas lennuki tüüp, seadmed, lennuliik ja piirkond, reisijate kategooriad, pöörates erilist tähelepanu puuetega inimestele, lastele ja kandraamidele, ja
 - 2) meeskonnasisene koostöö:
 - i) distsipliin, ülesanded ja käsuliin,
 - ii) koordineerimise ja sidepidamise tähtsus,
 - iii) piloodi teovõimetus, ja
 - 3) ülevaade käitaja nõuetest ja õigusaktide nõuetest:
 - i) reisijate ohutusalane informeerimine, ohutuskaardid;
 - ii) lennukiköövide kindlustamine,
 - iii) salongi võetava pagasi kinnitamine;
 - iv) elektroonilised seadmed,
 - v) tankimise protseduurid, kui reisijad on lennukis,
 - vi) turbulents,
 - vii) dokumendid ning

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- 4) inimfaktorid ja meeskonna koostöövõime ning
 - 5) õnnetustest ja intsidentidest teatamine ning
 - 6) lennu- ja tööaja piirangud ning puhkeaja nõuded.
- d) Käitaja kehtestab protseduurid, mille järgi salongipersonali vanema kohale valitakse järgmine kõige sobivama kvalifikatsiooniga salongipersonali liige juhul, kui ametisolev salongipersonali vanem ei ole võimeline edasi töötama. Need protseduurid peavad olema lennuametile vastuvõetavad ja nende kehtestamisel tuleb arvesse võtta salongipersonali liikme töökogemust.
- e) Meeskonna koostöövõime (CRM) koolitus: käitaja tagab, et koolituses hõlmab kõiki teemasid, mis on toodud OPS 1.1005/1.1010/1.1015 2. liite tabeli 1 veerus a, ning neid käsitletakse salongipersonali vanema kursusel veerus f nõutud tasemel.

OPS 1.1002

Lennud ühe salongipersonali liikmega

- a) Käitaja tagab, et kõik uued salongipersonali liikmed, kellel ei ole eelnevat võrdväärset töötamise kogemust, läbivad enne ainsa salongipersonali liikmena tööleasumist:
- 1) lisaks OPS 1.1005 ja OPS 1.1010 nõutule koolituse, milles pööratakse erilist tähelepanu järgmistele nõuetele ainsa salongipersonali liikmega lendudel:
 - i) vastutus õhusõiduki kapteni ees lennutegevuskäsiraamatus kindlaksmääratud salongi ohutus- ja hädaolukorra protseduuri(de) täitmise eest;
 - ii) koostöö ja sidepidamise tähtsus lennumeeskonnaga, kordarikkuvate või potentsiaalset ohtu kujutavate reisijatega toimetulek;
 - iii) ülevaade käitaja nõuetest ja õigusaktide nõuetest;
 - iv) dokumendid;
 - v) õnnetustest ja intsidentidest teatamine;
 - vi) lennu- ja tööaja piirangud.
 - 2) vähemalt 20 tunnist ja 15 arvestuslikust marsruutlennust koosnevad tutvumislennud. Tutvumislennud viiakse läbi vastava kogemusega salongipersonali liikme järelevalve all lennukitüübil, millel lende teostatakse.
- b) Enne kui salongipersonali liige määratakse ainsa salongipersonali liikmena õhusõidukile tööle, tuleb käitajal tagada, et see salongipersonali liige on pädev täitma oma ülesandeid vastavalt lennutegevuskäsiraamatus toodud korrale. Sobilikkus tööks ainsa salongipersonali liikmena määratletakse salongipersonali valiku, töölevõtmise, koolituse ja nende pädevuse hindamise kriteeriumitega.

OPS 1.1005

Ohutusalane algkoolitus

(Vt OPS 1.1005 1. liide)

- a) Käitaja tagab, et enne ümberõppe alustamist on kõik salongipersonali liikmed edukalt läbinud ohutusalase algkoolituse, mis hõlmab vähemalt OPS 1.1005 1. liites loetletud teemasid.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- b) Koolituskursuse viib läbi lennuameti otsusel ja tingimusel, et kursuse on lennuamet heaks kiitnud kas:
- 1) käitaja
 - otseselt või
 - kaudselt koolitusorganisatsiooni kaudu, kes tegutseb käitaja nimel; või
 - 2) sertifitseeritud koolitusorganisatsioon.
- c) Algkoolituse kursuste programm ja ülesehitus peavad vastama kehtivatele nõuetele ja need peab lennuamet eelnevalt heaks kiitma.
- d) Vastavalt lennuameti otsusele annab kas lennuamet, käitaja või kursust läbi viiv sertifitseeritud koolitusorganisatsioon ohutusalase koolituse läbimise tunnistuse salongipersonali liikmele, kes on läbinud ohutusalase algkoolituse ning teinud edukalt läbi OPS 1.1025 nimetatud kontrolli.
- e) Kui lennuamet delegeerib käitajat või sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni andma salongipersonali liikmele ohutusalase koolituse läbimise tunnistuse, peab tunnistustel olema selge viide lennuameti heakskiidule.

OPS 1.1010**Ümberõpe ja erinevuste koolitus**

(Vt OPS 1.1010 1. liide)

- a) Käitaja tagab, et kõik salongipersonali liikmed on läbinud vastavalt kehtivatele eeskirjadele asjakohase ümberõppe ja erinevuste koolituse, mis hõlmavad vähemalt OPS 1.1010 1. liites loetletud teemasid. Koolituskursus peab olema kirjeldatud lennutegevuskäsi raamatus. Lennuamet peab koolituskursuse programmi ja ülesehituse eelnevalt heaks kiitma.
- 1) Ümberõpe: ümberõppekursus tuleb lõpetada enne:
 - i) kui käitaja määrab salongipersonali liikme esmakordset tööle või
 - ii) teisele lennukitüübile tööle määramist; ja
 - 2) Erinevuste koolitus: erinevuste koolitus tuleb lõpetada enne tööleasumist:
 - i) käitatava lennukitüübi mõnele teisele variandile või
 - ii) samale lennukitüübile või -variandile, millel on erinev ohutusvarustus või mille ohutusvarustus asub teises kohas või millel on erinevad tava- ja ohuolukorra ohutusprotseduurid.
- b) Käitajal tuleb kindlaks määrata ümberõppe ja erinevuste koolituse sisu, võttes arvesse salongipersonali varasemat töökogemust, mis on OPS 1.1035 nõuete kohaselt kantud salongipersonali koolitusedokumentidesse.
- c) Ilma et see piiraks OPS 1.995 lõike c kohaldamist, võib algkoolitust (OPS 1.1005) ning ümberõppe ja erinevuste koolitust (OPS 1.1010) omavahel kombineerida.
- d) Käitaja tagab, et:
- 1) struktureeritud ja reaalsele oludele vastav ümberõpe viiakse läbi vastavalt OPS 1.1010 1. liite nõuetele;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- 2) erinevuste koolitus viiakse läbi struktureeritult ja
- 3) ümberõppe- ja vajaduse korral ka erinevuste koolitusprogramm sisaldab kogu ohutusvarustuse kasutamist ning kõiki konkreetsele lennukitüübile või -variandile kohaldatavaid tava- ja hädaolukordade protseduure ning koolitust ja praktikat kas konkreetset lennukit esindaval koolitusvahendil või tõelisel lennukil.
- e) Käitaja tagab, et kõik salongipersonali liikmed teevad enne esmakordset töölemääramist läbi käitaja meeskonna koostöövõime koolituse ja lennukitüübi kohase meeskonna koostöövõime koolituse vastavalt OPS 1.1010 lõike j 1. liite nõuetele. Sellel osal salongipersonalist, kes juba töötavad käitaja juures salongipersonali liikmetena, kuid ei ole varem käitaja meeskonna koostöövõime koolitust läbi teinud, tuleb see koolitus lõpetada järgmise nõutava regulaarse korduvkoolituse ja kontrollimise ajaks vastavalt OPS 1.1010 lõike j 1. liite nõuetele, kaasa arvatud lennukitüübi kohane meeskonna koostöövõime koolitus, kui see on asjakohane.

OPS 1.1012

Tutvumislennud

Käitaja tagab, et pärast ümberõpet tutvuvad kõik salongipersonali liikmed lennukiga enne kui nad asuvad tööle OPS 1.990 kohaselt nõutud minimaalse salongipersonali arvuga meeskonna koosseisus.

OPS 1.1015

Regulaarne korduvkoolitus

(Vt OPS 1.1015 1. liide)

- a) Käitaja tagab, et kõik salongipersonali liikmed läbivad vastavalt OPS 1.1015 I liite nõuetele regulaarse korduvkoolituse, mis hõlmab kõikidele salongipersonali liikmetele määratud tegevusi tava- ja hädaolukordade protseduurides, ning
- b) et lennuameti kinnitatud regulaarne korduvkoolituse ja kontrollimise kava sisaldab teoreetilist õpet ja praktilist koolitust koos individuaalse praktikaga, nagu on kirjeldatud OPS 1.1015 I liites.
- c) OPS 1.1025 nõuetes ette nähtud regulaarse korduvkoolituse ja sellega seotud kontrolli kehtivusaeg on 12 kuud, sellele lisanduvad koolituse või kontrolli sooritamise kuu ülejäänud päevad. Kui kontroll tehakse eelmise kontrolli kehtivuse 3 viimase kuu jooksul, kehtib uue kontrolli tulemus alates kontrolli läbimise päevast ning kestab kuni 12 kuu möödumiseni eelmise kontrolli aegumiskuupäevast.

OPS 1.1020

Täiendkoolitus

(Vt OPS 1.1020 1. liide)

- a) Käitaja tagab, et kõik salongipersonali liikmed, kes ei ole rohkem kui 6 kuu jooksul täitnud ühtegi lendudega seotud tööülesannet, kuid kelle eelmine OPS 1.1025 lõike b punktis 3 ettenähtud kontrolli tulemus on veel kehtiv, teevad läbi lennutegevuskäsiraamatus kirjeldatud täiendkoolituse vastavalt OPS 1.1020 1. liite nõuetele.
- b) Käitaja tagab, et kui salongipersonali liige, kes ei ole viimase 6 kuu jooksul töötanud OPS 1.990 lõike b kohaselt nõutava salongipersonali liikmena, kuid ei ole puudunud kõikidelt lennuga seotud ülesannete täitmiselt, teeb see salongipersonali liige enne konkreetset lennukitüübil salongipersonali liikmena tööle asumist läbi kas:
 - 1) täiendkoolituse vastaval lennukitüübil või
 - 2) kaks tutvumislendu ärilistel lendudel sellel lennukitüübil.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.1025

Kontrollid

- a) Vastavalt lennuameti otsusele tagab kas lennuamet, käitaja või koolituskursust läbi viiv sertifitseeritud koolitusorganisatsioon, et OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015 ja 1.1020 nõutud koolituse ajal või selle järel kontrollitakse kõiki salongipersonali liikmeid läbitud koolituse ulatuses selleks, et veenduda nende oskuses täita ohutusalasaid tööülesandeid tava- ja hädaolukordades.

Vastavalt lennuameti otsusele tagab kas lennuamet, käitaja või koolituskursust läbi viiv sertifitseeritud koolitusorganisatsioon, et neid kontrolle viivad läbi sobiva kvalifikatsiooniga töötajad.

- b) Käitaja tagab, et kõik salongipersonali liikmed teevad läbi järgmised kontrollid:

- 1) ohutusalaane algkoolitus. OPS 1.1005 1. liites loetletud teemad;
- 2) ümberõpe ja erinevuste koolitus; OPS 1.1010 1. liites loetletud teemad;
- 3) regulaarne korduvkoolitus. OPS 1.1015 1. liites loetletud teemad; ja
- 4) täiendkoolitus. OPS 1.1020 1. liites loetletud teemad.

OPS 1.1030

Lendamine rohkem kui ühel tüübil või variandil

- a) Käitaja tagab, et salongipersonali liige töötab kuni kolmel lennukitüübil; neljal lennukitüübil võib salongipersonali liige töötada lennuameti loal, tingimusel et nendest vähemalt kahel tüübil:

- 1) on tüübist sõltumatud tava- ja hädaolukorra protseduurid ühesugused ning
- 2) avariivarustus ja tüübi-kohased tava- ja hädaolukorra protseduurid sarnased.

- b) Lõike a kohaldamisel loetakse lennukitüübi variante erinevateks tüüpideks juhul, kui nad ei ole sarnased kõikides allpool loetletud aspektides:

- 1) avariiväljapääsu kasutamine;
- 2) portatiivse avariivarustuse asukoht ja tüüp;
- 3) tüübikohased hädaolukorra protseduurid.

OPS 1.1035

Koolitusdokumendid

Käitaja:

- 1) dokumenteerib kõik OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015, 1.1020 ja 1.1025 alusel nõutavad koolitused ja kontrollid;
- 2) säilitab ohutuskoolituse läbimise tunnistusi;
- 3) hoiab ajakohasena koolitusdokumente ja tervisekontrolli või -hindamise dokumente, näidates koolitusdokumentide puhul ära ümberõppe, erinevuste koolituse ja regulaarse korduvkoolituse kuupäevad ja sisu;
- 4) teeb salongipersonali liikme palvel talle kättesaadavaks kõik teda puudutavad dokumendid algkoolituse, ümberõppe ning regulaarse korduvkoolituse ja kontrollide kohta.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.1005 1. liide

Ohutusalane algkoolitus

OPS 1.1005 nimetatud ohutusalase algkoolituse kursuse raames tuleb läbi võtta vähemalt järgmised teemad:

a) Tule- ja suitsutõrje koolitus:

- 1) Rõhutatakse salongipersonali kohustust tegutseda kiiresti nendes hädaolukordades, millega kaasnevad tuli ja suits, erilist tähelepanu pööratakse tegeliku tulekolde kindlakstegemise tähtsusele;
- 2) lennumeeskonna viivitamatu informeerimise ning konkreetsete koordineerimis- ja abistavate tegevuste tähtsus tulekahju või suitsu avastamisel;
- 3) potentsiaalselt tulekahjuohtlike piirkondade, sealhulgas tualettide ja nendega seotud suitsudetektorite sagedase kontrollimise vajalikkus;
- 4) erinevad tulekahjude liigid ja igale tulekahju liigile sobivad kustutusvahendid ning vastavad protseduurid, kustutusvahendite kasutamise tehnikad, nende väärkasutamise tagajärjed ja kasutamine piiratud ruumis.;
- 5) lennuväljade maapealsete avarii- ja päästeteenistuste põhimenetlused;

b) Päästeõppus vees:

Isikliku päästevarustuse vees selgapanemise ja ujuvahendite kasutamise harjutamine; enne, kui salongi-personali liikmed asuvad esmakordselt tööle päästeparvedega või teiste sarnaste päästevahenditega varustatud lennukil, tuleb neile õpetada selle varustuse kasutamist ning lasta neil selle kasutamist vees harjutada;

c) Päästeõppus:

Ellujäämiskoolitus vastavalt käitamispiirkonna tingimustele (näiteks polaaralad, kõrb, džungel või meri);

d) Meditsiinilised aspektid ja esmaabi:

- 1) esmaabi andmise ja esmaabi komplektide kasutamise koolitus;
- 2) päästeõppusega seotud esmaabi ja vastav hügieen;
- 3) lendamise füsioloogiline mõju, pöörates erilist tähelepanu hapnikuvaegusele (hüpoksiale);

e) Reisijate kohtlemine:

- 1) nõuanded, kuidas tunda ära ja tulla toime reisijatega, kes on (või jäävad) alkoholijoobes(se), narkootikumide mõju all(a) või on agressiivsed;
- 2) meetodid, kuidas evakueerimise kergendamiseks motiveerida reisijaid ja juhtida inimesi;
- 3) eeskirjad salongi kaasavõetud pagasi (ka salongiteeninduseks vajalike esemete) ohutuks paigutamiseks ning oht, et see pagas võib muutuda ohtlikuks salongis viibijatele, kahjustada avarii- ja päästevarustust või takistada lennuki väljapääsude kasutamist;
- 4) reisijate õige istekohtadele paigutamise tähtsus lennuki massi ja tasakaalu seisukohast. erilist tähelepanu pöörata puuetega inimeste paigutamisele ning vajadusele paigutada järelevalveta väljapääsude juures olevatele istmetele puueteta reisijad;
- 5) ülesanded, mida tuleb täita turbulentsuse korral, sealhulgas salongi turvalisuse kindlustamine;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- 6) ettevaatusabinõud, mis tuleb tarvitusele võtta, kui salongis veetakse elusaid loomi;
 - 7) koolitus ohtlike kaupade kohta, sealhulgas alajao R nõuded;
 - 8) lennundusjulgestuse menetlused, sealhulgas alajao S nõuded;
- f) Sidepidamine:
- Koolitusel rõhutatakse salongipersonali ja lennumeeskonna vahelise efektiivse sidepidamise tähtsust, sealhulgas käsitletakse sidevahendite, ühise suhtlemiskeele ja terminoloogia kasutamist.
- g) Distipliin ja kohustused:
- 1) salongipersonali liikmete tööülesannete täitmise tähtsus vastavalt lennutegevuskäsiraamatule;
 - 2) jätkuv pädevus ja sobivus salongipersonali liikmena töötamiseks erilise tähelepanuga lennu- ja tööaja piirangutel ning puhkeaja nõuetel;
 - 3) salongipersonali tegevust ja lennuameti rolli määratlevate lennunduseeskirjade tundmine;
 - 4) üldteadmised asjakohasest lennundusterminoloogiast, lennuteooriast, reisijate paigutamisest, meteoroloogiast ja käitamispiirkondadest;
 - 5) salongipersonali lennueelne ettevalmistus ja konkreetsete tööülesannete täitmiseks vajaliku ohutusinformatsiooni saamine;
 - 6) asjaomaste dokumentide ja käsiraamatute ajakohastena hoidmise ja käitaja muudatuste sisseviimise tähtsus;
 - 7) olulisus teha kindlaks situatsioonid, mil salongipersonali liikmetel on õigus ja kohustus alustada evakueerimist ja teisi hädaolukorra protseduure;
 - 8) ohutusalaste ülesannete ja kohustuste tähtsus ning vajadus reageerida hädaolukordadele kohe ja efektiivselt;
- h) Meeskonna koostöövõime:
- 1) Sissejuhatav meeskonna koostöövõime (CRM) kursus:
 - i) enne kui salongipersonali liige määratakse esmakordselt täitma salongipersonali liikme tööülesandeid, lõpetab ta sissejuhatava meeskonna koostöövõime kursuse; äärlises lennutranspordis juba salongipersonali liikmetena töötaval salongipersonalil, kes ei ole eelnevalt nimetatud sissejuhatavat kursust lõpetanud, tuleb meeskonna koostöövõime sissejuhatav kursus lõpetada järgmiseks nõutud regulaarse korduvkoolituse ja/või kontrolli ajaks;
 - ii) OPS 1.1005/1.1010/1.1015 2. liite tabeli 1 veerus a toodud koolitusteemasid tuleb käsitleda tasemel, mida nõutakse veerus b, meeskonna koostöövõime sissejuhatav kursus;
 - iii) meeskonna koostöövõime sissejuhatava kursuse peab läbi viima vähemalt üks salongipersonali meeskonna koostöövõime õpetaja.

*OPS 1.1010 1. liide***Ümberõpe ja erinevuste koolitus****a) Üldnõuded**

Käitaja tagab, et:

- 1) ümberõppe ja erinevuste koolituse viivad läbi sobiva kvalifikatsiooniga isikud ja
- 2) ümberõppe ja erinevuste koolitusel õpetatakse, kus asuvad lennukil ohutusvarustus ja kõik päästevahendid, kuidas neid kätte saada ja kasutada, samuti kõiki lennukitüübile, variandile ja konfiguratsioonile vastavaid tava- ja ohuolukorra menetlusi.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

b) Tule- ja suitsutõrjealane koolitus

Käitaja tagab, et koolitusel:

- 1) saavad kõik salongipersonali liikmed tegelikule olukorrale vastava ja praktilise koolituse kõikide konkreetsel lennukil olevate tulekustutusvahendite ja kaitseriistade kasutamise kohta. Selline koolitus peab hõlmama:
 - i) tüüpilise lennukisese tulekahju kustutamist, välja arvatud, et haloontulekustutite korral võib kasutada teisi kustutusained, ja
 - ii) hingamisteede kaitsevahendite kasutamise harjutamist suletud ja suitsuga täidetud jälgendatud keskkonnas.

c) Uste ja väljapääsude kasutamine

Käitaja tagab, et:

- 1) kõik salongipersonali liikmed kasutavad reisijate evakueerimiseks ettenähtud kõikide tava- ja avariiväljapääsude avamist ja harjutavad nende avamist kas lennukil või seda jälgendaval õppevahendil; ja
- 2) näidatakse kõikide teiste väljapääsude, näiteks lennuki kabiini akende kasutamist.

d) Evakueerimise liugraja kasutamise koolitus

Käitaja tagab, et:

- 1) kõik salongipersonali liikmed laskuvad evakueerimise liugrada mööda alla kõrguselt, mis vastab lennuki peaparda läve kõrgusele maast;
- 2) liugrada kinnitatakse lennukile või seda jälgendavale õppevahendile; ja
- 3) kui salongipersonali liiget valmistatakse ette töötamiseks lennukitüübil, mille peaparda väljapääsu läve kõrgus on oluliselt erinev lennukitüüpide omast, millel ta enne töötas, tuleb sooritada uus laskumine mööda evakueerimise liugrada.

e) Evakueerimise ja muude hädaolukordade protseduurid

Käitaja tagab, et:

- 1) ohuolukorras evakueerimise koolituses õpetatakse ära tundma planeeritud või planeerimata evakueerimisi maal või vees. Selle koolituse ajal tuleb õpetada salongipersonali ära tundma, millal ei saa väljapääse kasutada ja millal on evakueerimisvahendid kasutamiskõlbmatud; ja
- 2) kõikidele salongipersonali liikmetele õpetatakse, kuidas toimida:
 - i) tulekahju korral lennu ajal erilise tähelepanuga sellel, kuidas teha kindlaks tegelikku tulekollet;
 - ii) tugeva turbulentsuse korral;
 - iii) rõhu järsu alanemise korral, sealjuures harjutavad kõik salongipersonali liikmed portatiivsete hapnikuaparaatide tegelikku kasutamist; ja
 - iv) muude lennu ajal esineda võivate hädaolukordade korral.

f) Inimeste juhendamine

Käitaja tagab et õpetatakse, kuidas vastavalt lennukitüübile inimesi erinevates hädaolukordades tegelikult juhendada.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

g) Piloodi teovõimetus

Kui lennumeeskonna minimaalne koosseis on kuni kaks liiget, tagab käitaja, et kõigile salongipersonali liikmetele õpetatakse lennumeeskonna liikme teovõimetus protseduure ning kuidas tuleb kasutada istmete turvavöösid ja kinnitusrihmade mehhanisme. Lennumeeskonna liikmete hapnikusüsteemide kasutamise koolitus ja lennumeeskonna liikmete kontroll-nimekirjade kasutamise koolitus, kui seda nõutakse käitaja standardsetes käitamisprotseduurides (SOP), tuleb korraldada näitliku praktilise demonstratsiooni.

h) Ohutusvarustus

Käitaja tagab, et kõikidele salongipersonali liikmetele õpetatakse ja näidatakse, kus tegelikult asub ohutusvarustus ja kuidas seda kasutada, sealhulgas:

- 1) liugrajad ja juhul, kui lennukil ei ole isekandvaid liugradasid, siis ka nende juurde kuuluvad köied;
- 2) päästeparved ja liugteed, kaasa arvatud parve juurde kuuluvad ja/või sellel olevad seadmed ja varustus;
- 3) päästevestid, laste päästevestid ja ujukoid;
- 4) automaatselt rakenduvad hapnikusüsteemid;
- 5) esmaabi hapnik;
- 6) tulekustutid;
- 7) tuletõrjekirves või raudkang;
- 8) avariituled, sealhulgas taskulambid;
- 9) sidevahendid, sealhulgas megafonid;
- 10) pakid päästevahenditega, sealhulgas nende sisu;
- 11) pürotehnilised vahendid (tegelikud või jäljendatud);
- 12) esmaabivahendite komplektid, nende sisu ja vältimatu arstiabi komplektid; ja
- 13) vajaduse korral muud salongi ohutusvahendid või -süsteemid.

i) Reisijate informeerimine/ohutusvõtete demonstratsioon

Käitaja tagab, et salongipersonali koolitatakse OPS 1.285 nõuete järgi reisijate informeerimiseks ja juhendamiseks nii tava- kui hädaolukordades.

j) Meeskonna koostöövõime (CRM)

Käitaja tagab, et:

- 1) enne järgmise lennukitüübi kohase meeskonna koostöövõime (CRM) ja/või regulaarse meeskonna koostöövõime koolituse alustamist on kõik salongipersonali liikmed läbinud käitaja meeskonna koostöövõime (CRM) koolituse, milles käsitletakse OPS 1.1005/1.1010/1.1015 2. liite tabeli 1 veerus (a) toodud koolitusteemasid veerus (c) nõutud tasemel;
- 2) kui salongipersonali liige läbib ümberõppe kursuse mingil teisel lennukitüübil, käsitletakse OPS 1.1005/1.1010/1.1015 2. liite tabeli 1 veerus a toodud koolitusteemasid veerus d (lennukitüübi kohane meeskonna koostöövõime koolitus) nõutud tasemel;
- 3) käitaja meeskonna koostöövõime (CRM) koolituse ja lennukitüübi kohase meeskonna koostöövõime kursuse viib läbi vähemalt üks salongipersonali meeskonna koostöövõime õpetaja.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.1015 1. liide

Regulaarne korduvkoolitus

- a) Käitaja tagab, et regulaarse korduvkoolituse viivad läbi sobiva kvalifikatsiooniga isikud.
- b) Käitaja tagab, et iga 12 kuu järel toimuva praktilise koolituse kavasse kuuluvad:
- 1) hädaolukorra protseduurid, sealhulgas piloodi teovõimetuse korral;
 - 2) evakueerimise protseduurid, sealhulgas rahvahulga juhendamise võtted;
 - 3) reisijate evakueerimiseks tava- ja avariiväljapääsude avamise harjutamine kõikide salongipersonali liikmete poolt;
 - 4) ohutusvarustuse asukoht ja kasutamine, sealhulgas hapnikusüsteemide asukoht ja kasutamine ning päästevestide selgapanek, portatiivsete hapnikuaparaatide ja hingamisteede portatiivsete kaitsevahendite (PBE) kasutamine kõikide salongipersonali liikmete poolt;
 - 5) esmaabi ja esmaabivahendite komplektide sisu;
 - 6) esemete paigutamine salongis;
 - 7) julgestusprotseduurid;
 - 8) ülevaade intsidentidest ja õnnetustest; ja
 - 9) Meeskonna koostöövõime (CRM) Käitaja tagab, et meeskonna koostöövõime koolitus vastaks järgmistele nõuetele:
 - i) OPS 1.1005/1.1010/1.1015 2. liite tabeli 1 veerus a toodud koolitusteemad tuleb igaaastase regulaarse meeskonna koostöövõime koolituse kolmeaastase tsükli jooksul võtta läbi kuni veerus e nõutud tasemeni;
 - ii) koolituse õppekava koostamist ja läbiviimist korraldab salongipersonali meeskonna koostöövõime õpetaja;
 - iii) Kui meeskonna koostöövõime koolitust viiakse läbi üksikute moodulite kaupa, peab selle läbi viima vähemalt üks salongipersonali meeskonna koostöövõime õpetaja.
- c) Käitaja tagab, et ajavahemike järel, mis ei ületa kolme aastat, kuuluvad regulaarse korduskoolituse kavas ka:
- 1) reisijate evakueerimiseks kõikide tava- ja avariiväljapääsude kasutamine ja avamine lennukil või seda jälgendaval õppevahendil;
 - 2) kõikide teiste väljapääsude toimimise demonstreerimine;
 - 3) kõikide konkreetse lennuki varustuse hulka kuuluvate tuletoorjehendite, sealhulgas kaitseriietuse kasutamise praktiline õpetamine tegelikkusele vastavas olukorras.

Selline koolitus peab hõlmama:

- i) tüüpilise lennukisisese tulekahju kustutamist; haloontulekustutite korral võib kasutada teisi kustutussained; ja
- ii) hingamisteede kaitsevahendite kasutamise harjutamist suletud ja suitsuga täidetud jäljendatud keskkonnas.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- 4) pürotehniliste vahendite (tegelike või jäljendatud) kasutamine ja
- 5) päästeparvede või liugteede (kui lennuk on nendega varustatud) kasutamise demonstreerimine.
- 6) Kui lennumeeskonna minimaalne koosseis on kuni kaks liiget, tagab käitaja, et kõigile salongipersonali liikmetele õpetatakse lennumeeskonna liikme teovõimetuse protseduure ning istmete turvavööde ja kinnitusrühmade kasutamise mehhanisme. Lennumeeskonna liikmete hapnikusüsteemide kasutamise koolitus ja lennumeeskonna liikmete kontroll-nimekirjade kasutamise koolitus, kui seda nõutakse käitaja standardsetes käitamisprotseduurides (SOP), tuleb korraldada näitliku praktilise demonstratsioonina;
- d) Käitaja tagab, et salongipersonali liikmete koolitusse kuuluvad kõik asjakohased OPS 1 lisa III nõuded.

OPS 1.1020 1. liide

Täiendkoolitus

Käitaja tagab, et täiendkoolituse viivad läbi sobiva kvalifikatsiooniga isikud ja selle läbivad kõik salongipersonali liikmed ning see hõlmab vähemalt järgmist:

- 1) hädaolukorra protseduurid, sealhulgas piloodi teovõimetuse korral;
- 2) evakueerimise protseduurid, sealhulgas rahvahulga juhendamise võtted;
- 3) reisijate evakueerimiseks kõikide tava- ja avariiväljapääsude kasutamine ja avamine lennukil või seda jäljendaval õppevahendil;
- 4) kõikide teiste väljapääsude, sealhulgas kabiini akende toimimise demonstreerimine ja
- 5) ohutusvarustuse, sealhulgas hapnikusüsteemide, asukoht ja kasutamine ning päästevestide selgapanek, portatiivsete hapnikuaparaatide ja hingamisteede portatiivsete kaitsevahendite kasutamine.

OPS 1.1005/1.1010/1.1015 2. liide

Koolitus

- 1) Meeskonna koostöövõime (CRM) koolituse kava koos meeskonna koostöövõime metoodika ja mõistetega peab olema toodud lennutegevuskäsiraamatus.
- 2) Tabelis 1 on toodud meeskonna koostöövõime koolitusteemasid, mida tuleb erinevat liiki koolitustel käsitleda.

Tabel 1. Meeskonna koostöövõime (CRM) koolitus

Koolituse teemad	Sissejuhatav CRM kursus	Käitaja CRM koolitus	Lennuki tüübi kohane CRM koolitus	Iga-aastane regulaarne CRM koolitus	Salongipersonali vanema kursus
a)	b)	c)	d)	e)	f)
Üldpõhimõtted					
Inimfaktorid lennunduses	Süvendatult	Ei nõuta	Ei nõuta	Ülevaade	
Üldised juhised CRM põhimõtete ja eesmärkide kohta			Ei nõuta		
Inimtegevus ja selle piiratus					

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Koolituse teemad	Sissejuhatav CRM kursus	Käitaja CRM koolitus	Lennuki tüübi kohane CRM koolitus	Iga-aastane regulaarne CRM koolitus	Salongipersonali vanema kursus
a)	b)	c)	d)	e)	f)
Iga üksiku salongipersonali liikme seisukohast					
Teadlikkus oma isiksusest, inimlik viga ja usaldatavus, suhtumised ja hoiakud, enesehinnang					
Stress ja sellega toimetulek					
Väsimus ja reageerimisvõime	Süvendatult Ei nõuta	Ei nõuta	Ülevaade	(3-aastane tsükkel)	Ei nõuta
Veenvus					
Teadlikkus olukorrast, info omandamine ja töötlemine					
Kogu lennuki meeskonna seisukohast					
Vigade ärahoidmine ja avastamine					
Ühine teadlikkus olukorrast, info omandamine ja töötlemine				Ülevaade	
Töökoormuse jagamine				(3-aastane tsükkel)	
Tõhus suhtlemine ja koostöö meeskonnaliikmete vahel, sealhulgas ka lennumeeskonna ja vähekoogenud salongitöötajatega, kultuurilised erinevused	Ei nõuta	Süvendatult	Sõltuvalt tüübist (tüüpidest)		Tugevdamine (sõltuvalt salongipersonali vanematöötajatest)
Juhioskused, koostöö, sünergia, otsuste langetamine, delegerimine					
Individuaalsed ja meeskondlikud kohustused, otsused ja tegevus					
Reisijatega seotud inimfaktorite (inimeste juhendamine, reisijate stress, konfliktide haldamine, meditsiinilised tegurid) tuvastamine ja juhtimine					
Lennukitüübiga seotud üksikasjad (kitsas/lai kere, ühe-/mitmetasandiline salong), lennumeeskonna ja salongipersonali koosseis ja reisijate arv		Ei nõuta	Süvendatult		

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Koolituse teemad	Sissejuhatav CRM kursus	Käitaja CRM koolitus	Lennuki tüübi kohane CRM koolitus	Iga-aastane regulaarne CRM koolitus	Salongipersonali vanema kursus
a)	b)	c)	d)	e)	f)
Käitaja ja ettevõtte seisukohast					
Ettevõtte ohutuskultuur, töökord (SOP), organisatsioonilised tegurid ja tegevuse liik					
Tõhus suhtlemine ja koostööülejäänud käitamispersonaliga ja maapealsete teenistustega	Ei nõuta	Süvendatult	Sõltuvalt tüübist (tüüpidest)	Ülevaade (3-aastane tsükkel)	
Osalemine salongi ohutust puudutavate insidentide ja õnnetuste ettekannete koostamises					
Juhtumitel põhinevad analüüsid (vt märkust)		Nõutav		Nõutav	

Märkus: Veerg d — kui vastavat tüüpi lennukiga toimunud juhtumi uuringuid ei ole võimalik saada, tuleb kaaluda sarnase lennutegevuse mahu ja ulatusega juhtumitel põhinevaid analüüse.

P ALAJAGU

KÄSIRAAMATUD, TEHNILISED PÄEVIKUD JA DOKUMENDID

OPS 1.1040

Üldnõuded lennutegevuskäsiraamatule

- Käitaja tagab, et lennutegevuskäsiraamat sisaldab kõiki juhendeid ja teavet, mis on vajalik käitavale personalile oma kohustuste täitmiseks.
- Käitaja tagab, et lennutegevuskäsiraamatu sisu, sealhulgas kõikide selle muudatuste ja paranduste sisu ei oleks vastuolus lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) tingimuste ega ühegi kehtiva eeskirjaga ning oleks vastuvõetav lennuametile või vajaduse korral lennuameti poolt heaks kiidetud.
- Kui lennuamet ei ole teisiti lubanud või kui siseriiklike õigusaktidega ei ole teisiti sätestatud, peab käitaja koostama oma lennutegevuskäsiraamatu inglise keeles. Lisaks sellele võib käitaja nimetatud käsiraamatu või selle osad tõlkida mingisse teise keelde ja kasutada neid selles keeles.
- Kui käitajal peaks tekkima vajadus uue lennutegevuskäsiraamatu koostamiseks või selle peamiste osade/üksikute köidete uuendamiseks, peab ta täitma eelpooltoodud lõike c nõudeid.
- Käitaja lennutegevuskäsiraamat võib koosneda mitmest eraldi köitest.
- Käitaja tagab, et kogu käitavale personalile on kergesti kättesaadavad lennutegevuskäsiraamatu kõik need osad, mis puudutavad nende tööülesandeid. Lisaks sellele peab käitaja vastavalt vajadusele andma meeskonnaliikmetele lennutegevuskäsiraamatu A ja B osade või nende alajagude koopiad isiklikuks kasutamiseks.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- g) Käitaja tagab, et lennutegevuskäsiraamatut muudetakse ja täiendatakse nii, et selles sisalduvad juhendid ja teave oleksid ajakohased. Käitaja tagab, et kogu käitavat personali teavitatakse muudatustest, mis puudutavad nende töökohustusi.
- h) Kõikidel isikutel, kellel on lennutegevuskäsiraamat või selle mingi osa, tuleb hoida seda ajakohasena, täiendades seda käitaja poolt tehtud muudatuste ja täiendustega.
- i) Käitajal tuleb kavandatavad muudatused ja täiendused enne nende kehtimahakkamist esitada lennuametile. Kui muudatus puudutab ükskõik millist lennutegevuskäsiraamatu osa, mis vastavalt OPS nõuetele peab olema heaks kiidetud, tuleb heakskiit saada enne muudatuse jõustumist. Kui muudatusi või täiendusi on ohutuse huvides vaja teha otsekohe, võib need kohe avaldada ja rakendada juhul, kui nõutava heakskiidu saamiseks on taotlus esitatud.
- j) Käitaja viib lennutegevuskäsiraamatusse sisse kõik lennuameti poolt nõutud muudatused ja täiendused.
- k) Käitaja peab tagama, et kogu heakskiidetud dokumentidest võetud informatsioon ning kõik heakskiidetud dokumentidesse tehtud muudatused kajastuvad lennutegevuskäsiraamatus õigesti ning et lennutegevuskäsiraamatus olev informatsioon ei ole vastuolus ühegi heakskiidetud dokumendiga. See nõue ei takista siiski käitajal rangemate andmete ja protseduuride kasutamist.
- l) Käitaja peab tagama, et lennutegevuskäsiraamatu sisu on esitatud kujul, mida on lihtne kasutada. Lennutegevuskäsiraamatu ülesehituse kavandamisel tuleb järgida inimefaktori põhimõtteid.
- m) Paber kandjal oleva lennutegevuskäsiraamatu asemel võib lennuamet lubada käitajal esitada oma lennutegevuskäsiraamatut või selle osasid ka mingil teisel kujul. Sellisel juhul tuleb lennutegevuskäsiraamatule tagada vastuvõetava tasemega juurdepääs, kasutatavus ning usaldatavus.
- n) Lennutegevuskäsiraamatu kasutamine lühendatud kujul ei vabasta käitajat OPS 1.130 nõuete täitmisest.

OPS 1.1045

Lennutegevuskäsiraamatu ülesehitus ja sisu

(Vt OPS 1.1045 1. liide)

- a) Käitaja tagab, et lennutegevuskäsiraamatu põhiline ülesehitus on järgmine:

— A osa: Üldosa/põhiosa (General/basic).

Selles osas on toodud kõik lennuki tüübist sõltumatud ja ohutuks käitamiseks vajalikud käitamistavad, juhendid ja protseduurid.

— B osa: Lennukite käitamine (Aeroplane Operating Matters)

See osa sisaldab kõiki lennuki tüübiga seotud juhendeid ja protseduure, mida on vaja ohutuks käitamiseks. Selles osas tuleb arvesse võtta kõiki erinevusi käitaja poolt kasutatavate lennukitüüpide, variantide ja üksikute lennukite vahel.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- C osa: Marsruutide ja lennuväljade juhendid ja teave (Route and Aerodrome Instructions and Information)

See osa koosneb kõigist lennutegevuse piirkonnas vajaminevatest juhenditest ja informatsioonist.

- D osa: Koolitus (Training)

Selles osas on kõik juhendid personali koolituse kohta, mille läbimist lendamise ohutuse eesmärgil nõutakse.

- b) Käitaja tagab, et lennutegevuskäsiraamatu sisu vastab OPS 1.1045 1. liite nõuetele ning on kooskõlas lennutegevuse piirkonna ja liigiga.
- c) Käitaja tagab, et lennutegevuskäsiraamatu üksikasjalik ülesehitus on lennuametile vastuvõetav.

OPS 1.1050**Lennukikäsiraamat**

Kõikide lennukite kohta, mida käitaja käitab, tuleb tal pidada kehtivat ja heakskiidetud lennuki- käsiraamatut või sellega võrdväärset dokumenti.

OPS 1.1055**Lennupäevik**

- a) Käitaja säilitab iga sooritatud lennu kohta lennupäeviku vormis järgmise teabe:
 - 1) lennuki registreerimistunnus;
 - 2) kuupäev;
 - 3) meeskonnaliikme(te) nimi (nimed);
 - 4) meeskonnaliikme(te) tööülesanded;
 - 5) väljalennu koht;
 - 6) saabumiskoht;
 - 7) väljumisaeg (blokkaja algus);
 - 8) saabumisaeg (blokkaja lõpp);
 - 9) lennuaeg tundides;
 - 10) lennu iseloom/liik;
 - 11) lennuintsidendid, tähelepanekud (kui on) ja
 - 12) õhusõiduki kapteni allkiri (või sellega samaväärne kinnitus).
- b) Lennumet võib lubada käitajal lennuki lennupäevikut või selle osasid mitte pidada juhul, kui asjakohane teave on kättesaadav teistes dokumentides.
- c) Käitaja tagab, et kõik sissekanded tehakse koheselt, õiges ajalises järjestuses ning püsivatena.

OPS 1.1060**Operatsiooniline lennuplaan**

- a) Käitaja peab tagama, et operatsiooniline lennuplaan ja lennu ajal tehtavad kanded sisaldavad järgmist teavet:
 - 1) lennuki registreerimistunnus;
 - 2) lennuki tüüp ja variant;
 - 3) lennu sooritamise kuupäev;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- 4) lennu tunnus;
 - 5) lennumeeskonna liikmete nimed;
 - 6) lennumeeskonna liikmete tööülesanded;
 - 7) väljalennu koht;
 - 8) väljalennu aeg (tegelik blokkaja algus, stardiaeg);
 - 9) saabumise koht (planeeritud ja tegelik);
 - 10) saabumise aeg (tegeliku maandumise ja blokkaja lõpu järgi);
 - 11) lennu liik (ETOPS, VFR, ülelend jne);
 - 12) marsruut ja selle osad koos kontrollpunktidega/teekonnapunktidega, vahemaad, aeg ja trassid;
 - 13) planeeritav reisikiirus ja lennuajad kontrollpunktide/teekonnapunktide vahel. Arvestuslikud ja tegelikud ülelennuajad;
 - 14) ohutud kõrgused ja minimaalsed lennutasandid;
 - 15) planeeritud kõrgused ja lennutasandid;
 - 16) kütusekulu arvestamine (registreeritud andmed lennu ajal tehtud kütusekontrollide kohta);
 - 17) pardal oleva kütuse kogus mootorite käivitamisel;
 - 18) sihtlennuvälja varulennuväli/-väljad ja vajaduse korral ka stardilennuvälja varulennuväljad ja varulennuväljad marsruudil, kaasa arvatud eespool punktides 12, 13, 14 ja 15 nõutud teave;
 - 19) ATS lennuplaani esialgne luba ja järgnevad load;
 - 20) lennu ajal tehtud ümberplaneerimiste arvestused ja
 - 21) asjakohane meteoroloogiline info.
- b) Operatsioonilisest lennuplaanist võib välja jätta punktid, mis on hõlpsasti kättesaadavad teistest dokumentidest, mõnest teisest vastuvõetavast allikast või mis ei ole antud lennu liigi puhul asjassepuutuvad.
- c) Käitaja peab tagama, et operatsiooniline lennuplaan ja selle kasutamine oleksid kirjeldatud käitaja lennutegevuskäsiraamatus.
- d) Käitaja tagab, et kõik kanded operatsioonilisse lennuplaani tehakse seostatult, õiges ajalises järjestuses ning püsivatenä.

OPS 1.1065

Dokumentide säilitamise aeg

Käitaja tagab, et kõiki dokumente ning kogu asjakohast käitamisalast ja tehnilist teavet iga üksiku lennu kohta säilitatakse OPS 1.0165 1. liites ettenähtud aja jooksul.

OPS 1.1070

Käitaja jätkuva lennukõlblikkuse korraldamise käsiraamat

Käitajal tuleb pidada kehtivat ja heaks kiidetud jätkuva lennukõlblikkuse korraldamise käsiraamatut vastavalt M osa jaotise M.A.704 nõuetele.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.1071

Lennuki tehniline päevik

Käitajal tuleb pidada lennuki tehnilist päevikut vastavalt OPS 1.915 nõuetele.

OPS 1.1045 1. liide

Lennutegevuskäsiraamatu sisu

Käitaja tagab, et lennutegevuskäsiraamatus on allpool loetletud osad.

A. ÜLDOSA

0. LENNUTEGEVUSKÄSIRAAMATU HOIDMINE JA KONTROLLIMINE

0.1. Sissejuhatus

- a) Kinnitus, et lennutegevuskäsiraamat vastab kõigi kehtivate õigusaktide nõuetele ning lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) tingimustele.
- b) Kinnitus, et lennutegevuskäsiraamatus sisalduvad käitamish juhendid, mida peab täitma asjaomane personal.
- c) Lennutegevuskäsiraamatu osade loetelu, nende sisu, rakendamise ja kasutamise lühikirjeldus.
- d) Lennutegevuskäsiraamatu kasutamiseks vajalike mõistete ja terminite selgitused ja definitsioonid.

0.2. Muudatuste ja täienduste tegemise kord

- a) Isiku(te) andmed, kes vastutavad muudatuste ja täienduste väljaandmise ja sisseviimise eest.
- b) Muudatuste ja täienduste register koos nende sisseviimise ja jõustumise kuupäevadega.
- c) Kinnitus, et käsitsi kirjutatud muudatused ja täiendused ei ole lubatud, välja arvatud olukordades, mis nõuavad koheseid muudatusi või täiendusi lennuohutuse huvides.
- d) Lehekülgede tähistamise ja lehekülgede jõustumiskuupäevade süsteemi kirjeldus.
- e) Kehtivate lehekülgede loetelu.
- f) Muudatuste tähistamine (tekstiga lehekülgedel ja vastavalt vajadusele ka kaartidel ning diagrammidel).
- g) Ajutised täiendused.

Käsiraamatute, muudatuste ja paranduste levitamise süsteemi kirjeldus.

1. ETTEVÖTTE STRUKTUUR JA PERSONALI VASTUTUS

- 1.1. Ettevõtte struktuur. Ettevõtte organisatsioonilise struktuuri kirjeldus, sealhulgas ettevõtte üldine struktuuriskeem ning lennutegevusosakonna struktuuriskeem. Ettevõtte struktuuriskeem peab kajastama suhteid lennutegevusosakonna ja ettevõtte teiste osakondade vahel. Eelkõige tuleb esile tuua kõikide nende üksuste, osakondade jne lennutegevuse ohutust puudutavad alluvus- ja aruandlus-suhted.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- 1.2. Tegevusvaldkondade juhid. Tegevusvaldkondade juhtide nimed, kes vastutavad lennutegevuse, hoolustööde süsteemi, meeskonna koolituse ja maapealse tegevuse eest, nii nagu see on ette nähtud OPS 1.175 lõikes i, kaasa arvatud nende tööülesannete ja vastutusala kirjeldus.
 - 1.3. Lennutegevust juhtiva personali vastutus ja kohustused. Lennutegevust juhtiva personali lennutegevuse ohutuse ja kehtivate eeskirjade täitmisega seotud tööülesannete, vastutuse ja volituste kirjeldus.
 - 1.4. Õhusõiduki kapteni õigused, kohustused ja vastutus. Õhusõiduki kapteni kindlaksmääratud õigused, kohustused ja vastutus.
 - 1.5. Meeskonnaliikmete (v.a õhusõiduki kapten) kohustused ja vastutus.
2. LENNUTEGEVUSE KONTROLLIMINE JA JÄRELEVALVE
- 2.1. Käitajapoolne lennutegevuse järelevalve. Käitaja järelevalve süsteemi kirjeldus (vt OPS 1.175 lõiget g), kus peab olema näidatud, kuidas teostatakse lennutegevuse ohutuse ja personali kvalifikatsiooni järelevalvet. Eelkõige tuleb kirjeldada protseduure, mis on seotud järgmiste valdkondadega:
 - a) lennunduslubade ja kvalifikatsioonide kehtivus;
 - b) käitava personali pädevus ja
 - c) dokumentide, lennudokumentide, lisainformatsiooni ja täiendavate andmete kontrollimine, analüüsimine ja säilitamine.
 - 2.2. Täiendavate käitamisjuhendite kehtestamise ja informatsiooni edastamise kord. Igasuguse informatsiooni, mis sisaldab käitamiseks vajalikku teavet, kuid ei kuulu lennutegevuskäsiraamatusse, kasutuselevõtmise süsteemi kirjeldus, kaasa arvatud nimetatud informatsiooni rakendamine ja vastutus selle kehtestamise eest.
 - 2.3. Õnnetuste vältimise ja lennuohutuse tagamise programm. Lennuohutuse programmi põhiküsimuste kirjeldus.
 - 2.4. Lennutegevuse kontrollimine. Protseduuride ja vastutuse kirjeldus, mis on vajalikud lennuohutust tagava käitamiskontrolli läbiviimiseks.
 - 2.5. Lennuameti õigused. Lennuameti õiguste kirjeldus ja juhendid personalile, kuidas hõlbustada lennuameti töötajate poolt tehtavaid inspekteerimisi.
3. KVALITEEDISÜSTEEM
- Vastuvõetud kvaliteedisüsteemi kirjeldus, sealhulgas vähemalt:
- a) kvaliteedipoliitika;
 - b) ettevõtte kvaliteedisüsteemi kirjeldus ja
 - c) kohustuste ja vastutuse jaotus.
4. MEESKONNA KOOSSEIS
- 4.1. Meeskonna koosseis. Selgitus metoodika kohta, mille järgi määratakse meeskonna koosseis, arvestades järgmist:
 - a) kasutatava lennuki tüüp;
 - b) planeeritava lennutegevuse piirkonna ja lennu liik;
 - c) lennuetapp;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- d) meeskonna miinimumkoosseis ja planeeritud lennuaja kestus;
 - e) meeskonnaliikmete kogemus (üldlennukogemus ja kogemus konkreetsel tüübil), meeskonnaliikmete viimased kogemused, kvalifikatsioon ja
 - f) õhusõiduki kapteni ametisse määramine; kui lennu pika kestuse tõttu vajalik, siis õhusõiduki kapteni ja teiste lennumeeskonna liikmete asendamise kord (vt OPS 1.940 1. liide);
 - g) salongipersonali vanema ametisse määramine; kui lennu pika kestuse tõttu vajalik, siis salongipersonali vanema ja teiste salongipersonali liikmete asendamise kord.
- 4.2. Õhusõiduki kapteni ametisse määramine. Reeglid, mida kohaldatakse õhusõiduki kapteni määramisel.
- 4.3. Lennumeeskonna teovõimetus. Juhendid alluvusjärjestuse kohta juhul, kui lennumeeskond muutub teovõimeetuks.
- 4.4. Lendamine enam kui ühel lennukitüübil. Kinnitus, mis näitab, milliseid lennukeid loetakse ühte tüüpi kuuluvateks järgmistel eesmärkidel:
- a) lennumeeskonna planeerimisel ja
 - b) salongipersonali planeerimisel.
5. KVALIFIKATSIOONINÕUDED
- 5.1. Käitavalt personalilt töökohustuste täitmiseks nõutav lennunduslubade, pädevus(t)e, kvalifikatsiooni/pädevuse (näiteks marsruutide ja lennuväljade osas), kogemuse, koolituse, kontrollimise ja viimaste kogemuste kirjeldus. Arvesse tuleb võtta lennuki tüüpi, lennu liiki ja meeskonna koosseisu.
- 5.2. Lennumeeskond
- a) Õhusõiduki kapten.
 - b) Piloot, kes asendab õhusõiduki kaptenit.
 - c) Teine piloot.
 - d) Järelevalve all lendav piloot.
 - e) Süsteemi paneelioperaator.
 - f) Lennud rohkem kui ühel tüübil või variandil.
- 5.3. Salongipersonal
- a) Salongipersonali vanem.
 - b) Salongipersonali liige.
 - i) Kohustuslik salongipersonali liige.
 - ii) Salongipersonali lisaliige ja salongipersonali liige tutvumislendude ajal.
 - c) Lennud rohkem kui ühel tüübil või variandil.
- 5.4. Koolitus-, kontroll- ja järelevalvepersonal
- a) Lennumeeskonna jaoks
 - b) Salongipersonali jaoks
- 5.5. Muu käitav personal

Kolmapäev, 5. juuli 2006

6. ABINÕUD MEESKONNA TERVISE KAITSEKS
- 6.1. Abinõud meeskonna tervise kaitseks. Asjaomased eeskirjad ja juhendid meeskonnaliikmete tervise osas, mis puudutavad:
- a) alkoholi ja teisi uimastavaid jooke;
 - b) narkootikume;
 - c) ravimeid;
 - d) unerohu;
 - e) ravimpreparaate;
 - f) vaktsineerimist;
 - g) süvasukeldumist;
 - h) veredoonorlust;
 - i) toiduga seotud ettevaatusabinõusid enne lendu ja lennu ajal;
 - j) une- ja puhkeaga ja
 - k) kirurgilisi operatsioone.
7. LENNUAJA PIIRANGUD
- 7.1. Lennu- ja tööaja piirangud ning puhkeaeg. Käitaja poolt vastavalt kehtivatele nõuetele väljatöötatud süsteem.
- 7.2. Lennu- ja tööaja pikendamine ja/või puhkeaja lühendamine. Tingimused, mille puhul lennu- ja tööaega võib pikendada või puhkeaga lühendada, ning nendest muudatustest teatamise kord.
8. KÄITAMISPROTSEDUURID
- 8.1. Lennuks ettevalmistamise juhendid. Vastavalt lennule:
- 8.1.1. Minimaalsed lennukõrgused. Minimaalsete kõrguste määramise ja kasutamise meetodite kirjeldus, sealhulgas:
- a) minimaalsete kõrguste/lennutasandite määramise protseduur visuaallennu reeglite (VFR) järgi sooritatavatele lendudele; ja
 - b) minimaalsete kõrguste/lennutasandite määramise protseduur instrumentaallennureeglite (IFR) järgi sooritatavatele lendudele.
- 8.1.2. Kriteeriumid ja vastutus lennuväljade kasutamise lubamisel, arvestades alajagude D, E, F, G, H, I ja J kohaldatavaid nõudeid.
- 8.1.3. Lennuväljade käitamisiinimumide kehtestamise metoodika. Meetod instrumentaallennureeglite (IFR) järgi sooritatavate lendude lennuvälja käitamisiinimumide kehtestamiseks vastavalt OPS 1 alajao E nõuetele. Arvesse tuleb võtta nähtavuse ja/või raja nähtavuse (RVR) kindlaksmääramise korda ning piloodi poolt kindlakstehtud tegeliku nähtavuse rakendamise protseduure, teatatud andmeid nähtavuse kohta ja nähtavuse kohta rajal.
- 8.1.4. Marsruudi käitamisiinimumid visuaallendudele või lendude visuaalsete osade kohta; kui kasutatakse ühemootorilist lennukit, siis juhendid marsruudi valimiseks pidades silmas maapinna võimalusi ohutuks hädamaandumiseks.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- 8.1.5. Lennuvälja ja marsruudi käitamisiinimumide esitamine ja kasutamine.
- 8.1.6. Meteoroloogilise teabe tõlgendamine. Selgitav materjal lennutegevuse piirkonda puudutavate meteoroloogiliste (MET) prognooside ja ettekannete dekodeerimise kohta, sealhulgas tinglike väljendite tõlgendamine.
- 8.1.7. Kütuse, õli ja metanooli vesilahuse koguse määramine. Metoodika, mille järgi määratakse pardalevõetava kütuse, õli ja metanooli vesilahuse kogused ning jälgitakse neid lennu ajal. See osa peab sisaldama ka juhendeid, kuidas mõõta ja jaotada pardalolevaid vedelikke. Nendes juhendites peab olema arvesse võetud kõiki olukordi, mis võivad lennu ajal ette tulla, sealhulgas marsruudi muutmine lennu ajal ning lennuki ühe või enama mootori rike. Kirjeldada tuleb ka süsteemi, kuidas hoitakse kütuse ja õli kohta registreeritud andmeid.
- 8.1.8. Mass ja raskuskese. Massi ja raskuskeskme üldised põhimõtted, sealhulgas:
- a) mõisted;
 - b) meetodid, protseduurid ja vastutus massi ja raskuskeskme arvutamise ettevalmistamiseks ja aktsepteerimiseks;
 - c) standardsete ja/või tegelike masside kasutamise metoodika;
 - d) reisijate, pagasi ja lasti massi määramise meetod;
 - e) reisijate ja pagasi kasutatavad massid erinevate lennu liikide ja lennukitüüpide jaoks;
 - f) üldine juhend ja teave, mis on vajalik mitmesuguste erinevat liiki massi ja balansseeringu dokumentide kontrollimiseks;
 - g) protseduurid viimase hetke muudatuste tegemiseks;
 - h) kütuse, õli ja metanooli vesilahuse erikaal, ning
 - i) istekohtadele paigutamise metoodika/kord.
- 8.1.9. Lennuliiklusteenistuse (ATS) lennuplaan. Lennuliiklusteenistuse lennuplaani ettevalmistamise ja selle esitamise protseduurid ja vastutus. Tegurid, millega tuleb arvestada nii üksikute kui ka korduvplaanide esitamisel.
- 8.1.10. Operatsiooniline lennuplaan. Protseuurid ja vastutus operatsioonilise lennuplaani ettevalmistamisel ja aktsepteerimisel. Tuleb kirjeldada operatsioonilise lennuplaani kasutamist ja esitada kasutuselolevate operatsiooniliste lennuplaanide vormide näidised.
- 8.1.11. Käitaja lennuki tehniline päevik. Kirjeldada tuleb vastutust käitaja lennuki tehnilise päeviku ja selle kasutamise eest ning esitada kasutuseloleva vormi näidised.
- 8.1.12. Loetelu dokumentidest, vormidest ja täiendavas infost, mis peab olema lennuki pardal.
- 8.2. Maapealse teeninduse juhendid
- 8.2.1. Tankimise protseduurid. Tankimisel ettenähtud protseduuride kirjeldus, sealhulgas:
- a) ettevaatusabinõud ohutuse tagamiseks tankimise ja paakide tühjendamise ajal, sealjuures ajal kui abijõuseade töötab või kui turbiinmootor töötab ja propelleri pidurid on peal;
 - b) tankimine ja paakide tühjendamine ajal, kui reisijad tulevad lennuki pardale, on pardal või lahkuvad lennuki pardalt, ning
 - c) ettevaatusabinõud kütuste segunemise vältimiseks.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- 8.2.2. Ohutusega seotud lennuki ja reisijate teenindamise ning lasti käitlemise protseduurid. Teenindamise protseduuride kirjeldus, mida kasutatakse reisijate istekohtadele paigutamisel, pardaletulekul või lennukist väljumisel ja lennuki lastimisel või lasti mahalaadimisel. Esitada tuleb ka täiendavad protseduurid ohutuse saavutamiseks juhul, kui lennuk on perroonil. Teenindamise protseduurid peavad sisaldama järgmist:
- a) laste/väikelaste, haigete reisijate ja liikumispuudega inimeste teenindamise kord;
 - b) ebasoovitavate reisijate, deporteeritavate või vahi all olevate isikute transportimise kord;
 - c) käsipagasi lubatud mõõtmed ja kaal;
 - d) õhusõiduki lastimise ja esemete kinnitamise kord lennukil;
 - e) erilastid ja lastiruumide klassifikatsioon;
 - f) maaapealse varustuse paigutus;
 - g) lennuki uste kasutamise kord;
 - h) ohutuse tagamise kord perroonil, sealhulgas ka tuleohutuse tagamine ja ohutu jugapuhastus ja ohutu tualettide tühjaksimine;
 - i) käivitamise, perroonilt lahkumise ja sinna saabumise, sealhulgas ka tagurdamise ja pukseerimise kord;
 - j) lennukite teenindamise kord ja
 - k) lennuki käitamise dokumendid ja nende vormid;
 - l) lennuki istmete korraga mitme isiku poolt kasutamise kord.
- 8.2.3. Reisija lennuki pardale võtmisest keeldumise kord. Protseduurid, millega tagatakse, et lennuki pardale ei lubata isikuid, kes on ilmselt joobeseisundis või kelle käitumine või füüsiline seisund näitab, et nad on narkootikumide mõju all. Eeltoodu ei kehti isikute kohta, kes on nõuetekohase meditsiinilise hoolduse all.
- 8.2.4. Jää eemaldamine ja jäätõrje maa peal. Maa peal toimuva jää eemaldamise meetodite ning jäätõrje abinõude ja protseduuride kirjeldus. Nende protseduuride all tuleb kirjeldada erinevat liiki jäätumist ja muud saastumist ning nende mõju lennukitele paigalseisul, liikumise ajal maa peal ja stardi ajal. Lisaks sellele tuleb loetleda kasutatavad jäätumisvastased ained, sealhulgas nende:
- a) kaubanduslikud või ärinimed;
 - b) omadused;
 - c) mõju lennutehnilistele omadustele;
 - d) säilitamise aeg ja
 - e) ettevaatusabinõud kasutamisel.
- 8.3. Lennu sooritamise protseduurid
- 8.3.1. Visuaal- (VFR) ja instrumentaallennureeglite (IFR) rakendamine. Asjaolude kirjeldus, mille puhul lubatakse lende sooritada visuaallennureeglite (VFR) järgi või nõutakse lendude sooritamist instrumentaallennureeglite (IFR) järgi või mille puhul minnakse üle ühelt teisele.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- 8.3.2. Navigatsiooniprotseduurid. Kõikide navigatsiooniprotseduuride kirjeldused vastavalt tüübile/tüüpidele ja käitamiskiirkonnale/-piirkondadele. Tähelepanu tuleb pöörata:
- a) standardsetele navigatsiooniprotseduuridele, sealhulgas metoodikale, kuidas teha nende klaviatuuri sisestuste sõltumatuid ristkontrolle, mis mõjutavad lennuki ettenähtud lennutrajektoori;
 - b) minimaalsete navigatsioonikarakteristikute tehnilistele tingimustele (MNPS) ja POLAR-navigatsioonile ning navigatsioonile teistes määratletud piirkondades;
 - c) areaalnavigatsioonile (RNAV);
 - d) ümberplaneerimisele lennu ajal ja
 - e) protseduuridele süsteemi rikete korral ja
 - f) vähendatud kõrgushajutusmiinimumile (RVSM).
- 8.3.3. Kõrgusemõõtja seadmise protseduurid, sealhulgas vajaduse korral ka:
- kõrgusemõõtmine meetrites ja tuletustabelite kasutamine ja
 - QFE käitamisprotseduurid.
- 8.3.4. Ohtliku kõrguse häiresüsteem
- 8.3.5. Maapinna ohtliku läheduse hoiatussüsteemi (GPWS)/reljeefi jälgimis- ja hoiatussüsteem (TAWS). Protseduurid ja juhendid, mis on vajalikud ärahoidmaks juhitava lennu põrkumist maaga, sealhulgas ka suure vertikaalkiiruse piiramiseks maapinna lähedal (vastavad koolitusnõuded on toodud D.2.1).
- 8.3.6. Õhus kokkupõrke vältimise süsteemi (TCAS/ACAS) kasutamise kord
- 8.3.7. Lennu ajal kütuse kasutamise kontrollimise kord
- 8.3.8. Ebasoodsad ja potentsiaalselt ohtlikud atmosfääritingimused. Käitamisprotseduurid ebasoodsates ja potentsiaalselt ohtlikes ilmastikutingimustes ja/või protseduurid selliste tingimuste vältimiseks, kaasa arvatud:
- a) äike;
 - b) jäätumine;
 - c) turbulentsus;
 - d) tuulenihe;
 - e) jugavool;
 - f) vulkaanilised tuhapilved;
 - g) tugevad sademed;
 - h) liivatormid;
 - i) mäelained ja
 - j) suured temperatuuri muutused.
- 8.3.9. Lennuki keerisjälje turbulentsus. Keerisjälje turbulentsuse kriteeriumid sõltuvalt lennuki tüübist, tuule omadustest ja maandumisraja asendist.
- 8.3.10. Meeskonnaliikmed oma töökohtadel. Nõuded meeskonnaliikmetele asuda oma ettenähtud töökohal või istmel lennu erinevatel etappidel või kui seda peetakse vajalikuks ohutuse huvides, sealhulgas ka ettenähtud reguleeritud puhkuse korraldamine kabiinis.
- 8.3.11. Meeskonna ja reisijate turvavööde kasutamine. Nõuded meeskonnaliikmetele ja reisijatele turvavööde ja/või ohutusrihmade kasutamiseks lennu erinevatel etappidel või alati kui seda peetakse ohutuse seisukohast vajalikuks.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- 8.3.12. Pääs lennuki kabiini. Tingimused isikute, kes ei ole lennumeeskonna liikmed, pääsemiseks lennuki kabiini, sealhulgas kord, kuidas pääsevad kabiini lennuameti inspektorid.
- 8.3.13. Meeskonna vabade istekohtade kasutamine. Tingimused ja protseduurid meeskonna vabade istekohtade kasutamiseks.
- 8.3.14. Meeskonnaliikmete teovõimetus. Protseduurid, mida tuleb järgida meeskonnaliikmete teovõimetus korral lennu ajal, sealhulgas näited erinevat liiki teovõimetus kohta ja meetodid nende äratundmiseks.
- 8.3.15. Salongi ohutusnõuded. Protseduurid:
- a) salongi ettevalmistamiseks lennuks ning lennu ajaks ja maandumise ettevalmistamiseks kehtestatud nõuete täitmiseks, sealhulgas protseduurid salongi ja vahikäikude julgestamiseks;
 - b) protseduurid, millega tagatakse, et reisijad istuvad kohtadel, kust nad evakueerimise korral ohuolukorras võiksid evakueerimisele kõige paremini kaasa aidata ning mitte seda takistada;
 - c) protseduurid, mida järgitakse reisijate lennukisse minekul või lennukist väljumisel, ja
 - d) lennuki tankimise/paakide tühjendamise protseduurid ajal, kui reisijad sisenevad lennukisse, on pardal või väljuvad lennukist;
 - e) suitsetamine lennuki pardal.
- 8.3.16. Reisijate teavitamise protseduurid. Reisijate teavitamise sisu, viisid ja teabe edastamise ajastamine vastavalt OPS 1.285 nõuetele.
- 8.3.17. Protseduurid lennukitele, mille käitamisel peavad alati pardal olema kosmilise või päikesekiirguse kindlakstegemise seadmed. Protseduurid kosmilise või päikesekiirguse kindlakstegemise seadmete kasutamiseks ja nende näitude salvestamiseks, sealhulgas tegevused juhuks, kui näidud ületavad lennutegevuskäsiraamatus kehtestatud piirväärtusi. Lisaks protseduurid, mida tuleb järgida juhul, kui otsustatakse laskuda või marsruuti muuta, sealhulgas ATS protseduurid.
- 8.3.18. Autopiloodi ja tõmbeautomaadi kasutamine.
- 8.4. Käitamine erinevates ilmatingimustes (AWO). Erinevates ilmatingimustes sooritatavate lendude käitamisprotseduuride kirjeldus. (Vaata ka OPS alajagused D ja E).
- 8.5. ETOPS. ETOPS-lendude käitamisprotseduuride kirjeldus.
- 8.6. Miinimumvarustuse loetelu (MEL) ja varustatuse muudatuste loetelu (CDL) kasutamine.
- 8.7. Mittetulunduslikud lennud. Protseduurid ja piirangud:
- a) õppelendudele;
 - b) katselendudele;
 - c) kohaletoimetamislendudele;
 - d) ülelendudele;
 - e) näidislendudele ja
 - f) töökohale lendamiseks, sealhulgas isikute loetelu, kes nende lendude ajal võivad viibida õhusõiduki pardal.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

8.8. Hapniku kasutamise nõuded.

8.8.1. Selgitus, millal peab hapnik olema saadaval ja kuidas seda kasutada.

8.8.2. Nõuded hapniku kasutamise kohta, mis on kehtestatud:

- a) lennumeeskonnale;
- b) salongipersonalile ja
- c) reisijatele.

9. OHTLIKUD KAUBAD JA RELVAD

9.1. Teave, instruksioonid ja üldised juhendid ohtlike kaupade veo kohta, kaasa arvatud:

- a) käitaja ohtlike kaupade veo metoodika;
- b) juhendid ohtlike kaupade vastuvõtmise, märgistamise, käitlemise, hoiustamise ja eraldamise nõuete kohta;
- c) protseduurid ohtlike kaupadega seotud erakorralistele olukordade puhuks;
- d) ohtlike kaupade veoga seotud personali kohustused vastavalt OPS 1.1215 ja
- e) juhendid käitaja töötajate transportimise kohta lennukiga.

9.2. Relvade, laskemoona ja sportrelvade veo tingimused.

10. JULGESTUS

10.1. Lennundusjulgestuse juhendid ja mittekonfidentsiaalsed juhtnõõrid, kaasa arvatud käitava personali õigused ja vastutus ning käitajapoolne tegevus ja protseduurid pardal toimepandud kuritegude korral (näit. ebaseaduslik sekkumine, sabotaaž, pommiähvardused ja õhusõiduki kaaperdamine) ja nendest teatamine.

10.2. Preventiivsete julgestusmeetmete kirjeldus ja sellealane koolitus.

Märkus lennundusjulgestuse instruksioonide ja juhendite mõned osad võivad olla konfidentsiaalsed.

11. JUHTUMITE KÄSITLEMINE, NENDEST TEATAMINE JA ETTEKANDMINE

Protseduurid juhtumite käsitlemiseks, nendest teatamiseks ja ettekandmiseks. Selles osas peab:

- a) defineerima juhtumid ja määrama kindlaks kõikide asjaomaste isikute kohustused;
- b) tooma ära näidised igat liiki juhtumite ettekannete vormide kohta (või ettekannete vormide koopiad), juhendid, kuidas neid vorme täita, aadressid, kuhu ettekanded saata ning aeg, mille jooksul seda tuleb teha;
- c) loetlema, milliseid ettevõtte osakondi, milliseid lennuameteid ja milliseid muid asutusi tuleb õnnetuse korral teavitada, kellele tuleb õnnetusest teatada, kuidas seda teha ning millises järjekorras;
- d) tooma ära lennuliiklusteenistuse üksuste suulise teavitamise korra intsidentide puhul, kui õhus kokkupõrke vältimise süsteem registreerib ohtliku lähenemise (ACAS RA), lindude ohu, intsidendi ohtlike kaupadega või muudest ohtlikest tingimustest põhjustatud intsidendi;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- e) tooma ära protseduurid kirjalike ettekannete esitamiseks lennuliikluses toimunud intsidentide, õhus kokkupõrke vältimise süsteemi poolt registreeritud ohtlike lähenemiste (ACAS RA), lindudega kokkupõrgete, ohtlike kaupadega toimunud intsidentide või õnnetuste ning ebaseaduslike sekkumiste kohta;
- f) tooma ära aruandluse protseduurid, mille abil tagatakse OPS 1.085(b) ja 1.420 nõuete täitmine. Nende protseduuride hulka peavad kuuluma firmasisene ohutusalase aruandluse kord, mida meeskonna liikmetel tuleb järgida tagamaks, et õhusõiduki kaptenit informeeritakse kohe kõikidest intsidentidest, mis lennu ajal vähendasid või mis oleksid võinud vähendada ohutust, ning et kaptenile edastatakse kogu asjassepuutuv teave.

12. LENNUREEGLID

Lennureeglid, sealhulgas:

- a) visuaal- ja instrumentaallennureeglid;
- b) lennureeglite territoriaalne kohaldamine;
- c) sideprotseduurid, kaasa arvatud sidekatkestuse puhuks mõeldud protseduurid (COM-failure procedures);
- d) informatsioon ja juhendid, mis on seotud tsiviillennukite tunnistamisega (interception of civil aeroplanes);
- e) olukorrad, mille puhul tuleb olla raadiokuuldel;
- f) signaalid;
- g) lennu ajal kasutatav ajasüsteem;
- h) lennujuhtimiskeskuse (ATC) load, lennuplaanist kinnipidamine ning asukoha ettekanded;
- i) visuaalsed signaalid, mida kasutatakse luba mitteomavate lennukite hoiatamiseks juhul, kui need sisenevad piirangu-, keelu- või ohutsooni või lendavad seal;
- j) protseduurid pilootidele, kes näevad pealt õnnetust või võtavad vastu hädasignaali;
- k) visuaalsed maapealsed leppemärgid ja visuaalsed õhusignaalid õnnetuses ellujäänutele, signaliseerimisvahendite kirjeldus ja kasutamine ning
- l) ohu- ja hädasignaalid.

13. ÕHUSÕIDUKITE RENTIMINE

Õhusõiduki rentimisega seotud tegevuste ja korra kirjeldus, rentimisega seotud protseduurid ja juhtkonna vastutus/kohustused.

B. LENNUKITE KÄITAMINE VASTAVALT TÜÜBILE

Tüüpide ja tüüpide variantide vaheliste erinevuste arvessevõtmine järgmiste teemade kaupa:

0. ÜLDINFO JA MÕÕTÜHIKUD

- 0.1. Üldinfo (näiteks lennuki mõõtmed), sealhulgas lennuki tüübi käitamisel kasutatava mõõtühikute süsteemi kirjeldus ja teisendamise/tuletamise tabelid.

1. PIIRANGUD

- 1.1. Sertifitseerimisel määratletud piirangute ja kehtivate käitamispiirangute kirjeldus:

- a) sertifitseerimise aluseks olevate dokumentide loetelu (näiteks CS-23, CS-25, ICAO konventsiooni 16. lisa (CS-36 ja CS-34) jne);
- b) reisijate istmete paigutus kõikidel lennuki tüüpidel, kaasa arvatud istmete paigutuse skeemid;
- c) sertifikaadiga lubatud lendude liigid (näiteks VFR/IFR, CAT II/III, RNP, lennud teadaolevates jäätmistingimustes jne);
- d) meeskonna koosseis;
- e) mass ja raskused;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- f) kiiruse piirangud;
- g) lennurežiimide diapsoon(id);
- h) tuule piirangud, kaasa arvatud puhastamata radade korral;
- i) lennu piirangud kasutatavates konfiguratsioonides;
- j) raja kalle;
- k) piirangud märgadel või puhastamata radadel;
- l) saastatud välispinnad ja
- m) süsteemsed piirangud.

2. TAVAOLUKORRA PROTSEDUURID

- 2.1. Meeskonna tavaolukorra protseduurid ja kohustused, vastavad kontroll-kaardid, nende kasutamise süsteem ning lennumeeskonna ja salongipersonali vaheliseks koordineerimiseks vajalikud protseduurid. Toodud peavad olema järgmised protseduurid ja kohustused:

- a) lennueelsed;
- b) stardieelsed;
- c) kõrgusemõõtja seadmine ja kontroll;
- d) ruleerimine, start ja kõrgusevõtmine;
- e) müra vähendamine;
- f) reisilend ja laskumine;
- g) lähenemine, ettevalmistus maandumiseks ja instrueerimine;
- h) visuaallähenemine;
- i) instrumentaallähenemine;
- j) visuaallähenemine ja ringilt lähenemine;
- k) katkestatud lähenemine;
- l) maandumine tavaolukorras;
- m) tegutsemine pärast maandumist ja
- n) käitamine märgadel ja puhastamata radadel.

3. EBATAVALISTE JA HÄDAOLUKORDADE PROTSEDUURID

- 3.1. Meeskonna protseduurid ja kohustused, vastavad kontroll-kaardid, kontroll-kaartide kasutamise süsteem ja teave vajalike koordineerimisprotseduuride kohta lennumeeskonna ja salongipersonali vahel. Toodud peavad olema järgmised protseduurid ja kohustused ebatavalistes ja hädaolukordades:

- a) meeskonna teovõimetus;
- b) tule- ja suitsutõrje;
- c) lennud survestamata ja osaliselt survestatud lennukitel;
- d) lennutehniliste piirangute ületamine, näiteks maandumine ülekaaluga;
- e) kosmilise kiirguse piirangute ületamine;
- f) pikselöögid;
- g) side hädaolukorras ning lennuliiklusteenistuste (ATC) alarmeerimine hädaolukorras;
- h) mootoririke;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- i) rikked süsteemides;
- j) juhendid tagasipöördumiseks tõsiste tehniliste rikete puhul;
- k) maaga kokkupõrke hoiatussignaal;
- l) õhus kokkupõrke hoiatussignaal (TCAS warning);
- m) tuulenihe ja
- n) hädamaandumine maapinnale või vette ja
- o) protseduurid väljumisel ettenägematute asjaolude puhul.

4. LENNUTEHNILISED VÕIMALUSED

4.0. Andmed lennutehniliste võimaluste kohta peab esitama hõlpsasti kasutataval kujul.

4.1. Andmed lennutehniliste võimaluste kohta. Materjalid lennutehniliste võimaluste kohta, mis on vajalikud OPS 1 alajagudes F, G, H ja I sätestatud käitamisnõuete täitmiseks ning mille abil saab kindlaks määrata:

- a) stardijärgse tõusu piirangud - massi, kõrgus, temperatuur;
- b) hoovõtu pikkuse (kuiva, märja, puhastamata raja korral);
- c) andmed lennutrajektoori kohta takistustevaba ala arvutamiseks või vajaduse korral starditrajektoori määramiseks;
- d) kallaku mõju tõusugradiendile;
- e) tõusupiirangud marsruudil;
- f) tõusupiirangud lähenemisel;
- g) tõusu piirangud maandumiselt kordusringile minekul;
- h) läbijooksu pikkust (kuiva, märja, puhastamata raja korral), sealhulgas lennu ajal tekkinud süsteemi või seadme rikke mõju maandumismaa pikkusele;
- i) pidurdamisvõimsuse piiranguid ja
- j) erinevatel lennuetappidel kasutatavad kiirusi (arvestades ka märgi või puhastamata radasid).

4.1.1. Lisaandmed lendude sooritamiseks jäätumistingimustes. Käsitleda tuleb kõiki sertifitseeritud lennutehnilisi andmeid, mis puudutavad lubatud konfiguratsiooni või konfiguratsioonist kõrvalekallet, näiteks mittetöötavat pidurite blokeerimisvastast seadet.

4.1.2. Kui lennuki heakskiidetud lennukikäsiraamatus (AFM) ei ole andmeid vastava suutlikkusklassi puhul nõutud lennutehniliste võimaluste kohta, tuleb sinna lisada teised, lennuametile vastuvõetavad andmed. Teise võimalusena võib lennutegevuskäsiraamatus viidata lennukikäsiraamatus (AFM) olevatele heakskiidetud andmetele, kui neid andmeid ei kasutata tõenäoliselt kuigi sageli või kui neid tõenäoliselt ei kasutata ohuolukorras.

4.2. Lennutehniliste võimaluste lisaandmed. Vajaduse korral lisaandmed lennutehniliste võimaluste kohta, sealhulgas:

- a) tõusugradeinti kõikide töötavate mootoritega;
- b) vajumisgradient seiskunud mootoriga (drift-down data);
- c) jäätõrje-/jäätumisvastaste vedelike mõju;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- d) lend väljalastud telikuga;
- e) kolme või enama mootoriga lennuki ülelend ühe mittetöötava mootoriga ja
- f) lennud, mida sooritatakse varustatuse muudatuste loetelu (CDL) alusel.

5. LENNU PLANEERIMINE

- 5.1. Andmed ja juhendid, mis on vajalikud lennueelseks lennu planeerimiseks ja planeerimiseks lennul, kaasa arvatud sellised tegurid nagu kiiruse graafikud ja mootorite töörežiimid. Vajaduse korral käitamisprotseduurid mootori(te) seiskumise puhuks, lennuks suurendatud kaugusele kahe turboreaktiivmootoriga lennukil (ETOPS) (eelkõige reisilennu kiirusel ühe mittetöötava mootoriga ja maksimaalsel kaugusel sobivast lennuväljast, mis määratakse kindlaks vastavalt OPS 1.245 nõuetele) ning lendudeks kaugel eraldiasuvate üksikute lennuväljadeni.
- 5.2. Lennu erinevate etappide jaoks kütuse vajaduse arvutamise metoodika vastavalt 1.255 nõuetele.

6. MASS JA BALANSSEERING

Juhendid ja andmed massi ja balansseeringu arvutamiseks, sealhulgas:

- a) arvutamise süsteem (näiteks indeksi süsteem);
- b) teave ja juhendid massi ja balansseeringu dokumentide täitmiseks, sealhulgas teave ja juhendid käsitsi ja arvutiga täidetavate dokumentide jaoks;
- c) massi piirangud ja raskuskeskmed lennuki tüüpidel, variantidel või üksikutel lennukitel, mida käitaja kasutab, ning
- d) tühi käitamismass ja vastav raskuskese või indeks.

7. LASTIMINE

Õhusõiduki lastimise ja lennuki pardale võetava lasti kinnitamise protseduurid ja tingimused.

8. VARUSTATUSE MUUDATUSTE LOETELU

Varustatuse muudatuste loetelu(d) (Configuration Deviation List — CDL), kui see on tootja poolt kaasa antud ja selle koostamisel on arvestatud käitatavaid lennuki tüüpe ja variante, sealhulgas protseduurid, mida tuleb järgida ajal, kui lennuk lendab välja varustatuse muudatuste loetelu (CDL) tingimuste kohaselt.

9. MINIMAALVARUSTUSE LOETELU

Minimaalvarustuse loetelu (MEL), mille puhul on arvesse võetud käitatavaid lennuki tüüpe ja variante ning lendude liike/käitamiskiirkonda. Minimaalvarustuse loetelusse (MEL) peavad kuuluma navigatsiooniseadmed ning selle koostamisel tuleb arvesse võtta marsruudil ja käitamiskiirkonnas nõutud navigeerimistäpsust.

10. PÄÄSTE- JA AVARIIVARUSTUS, SEALHULGAS HAPNIK

- 10.1. Nimekiri päästevarustusest, mis peab olema õhusõiduki pardal kõikidel marsruutidel, kus lennatakse, ning protseduurid selle varustuse töökorrasoleku kontrollimiseks enne starti. Juhendid pääste- ja avariivarustuse asukoha, kättesaadavuse ja juurdepääsu ning kasutamise kohta, samuti varustuse kontrollkaart/-kaardid. Lennuki süsteemide, nendega seotud juhiste ja näidikute ja käitamisjuhendite kirjeldus.
- 10.2. Nõutava ja olemasoleva hapnikukoguse kindlaksmääramise kord. Arvestada tuleb lennu profiili, pardalolijate arvu ja salongi rõhu võimalikku langust. Informatsioon tuleb esitada kergestikasutatavas vormis.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

11. EVAKUEERIMISE PROTSEDUURID OHUOLUKORRAS

- 11.1. Juhendid ohuolukorras evakueerimise ettevalmistamiseks, sealhulgas juhendid meeskonna koostöö koordineerimiseks ja töökoha määramiseks ohuolukorras.
- 11.2. Evakueerimise protseduurid ohuolukorras. Kõigi meeskonnaliikmete kohustuste kirjeldus kiire evakueerimise ajaks ning reisijate abistamiseks sundmaandumise, vette maandumise või teiste hädoolukordade korral.

12. LENNUKI SÜSTEEMID

Lennuki süsteemide, nendega seotud juhiste ja näidikute ja käitamisjuhendite kirjeldus.

C. MARSRUUTIDE JA LENNUVÄLJADE JUHENDID NING TEAVE

1. Juhendid ja teave sidepidamise, navigatsiooni ja lennuväljade kohta, sealhulgas minimaalsete lennutasandite ja -kõrguste kohta kõikidel lennatavatel marsruutidel ning käitamisiinimumide kohta kõikidel lennuväljadel, mida on planeeritud kasutada, sealhulgas:
- a) minimaalne lennutasand/kõrgus;
 - b) käitamisiinimumid väljumis-, siht- ja varulennuväljade jaoks;
 - c) side- ja navigatsioonivahendid;
 - d) maandumisraja andmed ja lennuvälja varustatus;
 - e) lähenemise, katkestatud lähenemise ja väljumise protseduurid, sealhulgas müra vähendamise protseduurid;
 - f) protseduurid raadiosiside katkemise (COM-failure) korral;
 - g) otsingu- ja päästevahendid piirkonnas, millest üle lennatakse;
 - h) lennukaartide kirjeldus, mis peavad olema pardal vastava lennu liigi korral ja lennataval marsruudil, sealhulgas meetoodika nende kehtivuse kontrollimiseks;
 - i) lennundusteabe kättesaadavus ja MET teenistuste olemasolu;
 - j) marsruudi side- ja navigatsiooniprotseduurid (COM/NAV);
 - k) lennuväljade kategooriad vastavalt lennumeeskondade pädevusele ja kvalifikatsioonile;
 - l) lennuvälja eripiirangud (tehniliste võimaluste piirangud ja käitamisprotseduurid).

D. KOOLITUS

1. Koolituskavad ja kontrollimise programmid kogu käitava personali jaoks, kes täidab lennu ettevalmistamisega ja/või sooritamisega seotud ülesandeid.
2. Koolituskavadesse ja kontrollprogrammidesse peavad kuuluma:
- 2.1. lennumeeskonnale — kõik alajagudes E ja N ettenähtud asjakohased koolitused;
 - 2.2. salongipersonalile — kõik alajaos O ettenähtud asjakohased koolitused;
 - 2.3. käitavale personalile, sealhulgas meeskonnaliikmetele:
 - a) kõik asjakohased koolitused, mis on ette nähtud alajaos R (ohtlike kaupade vedu lennutranspordiga), ja
 - b) kõik asjakohased koolitused, mis on ette nähtud jaos S (lennundusjulgestus);

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- 2.4. käitamisega seotud personalile, välja arvatud meeskonnaliikmed (näiteks lendude korraldaja, hooldus-personal jne) — kõik muud asjakohased koolitused, mis on ette nähtud OPS nõuetes vastavalt igaihe kohustustele.
3. Protseduurid
- 3.1. Koolituse ja kontrollimise protseduurid.
- 3.2. Protseduurid juhtudeks, kui personal ei saavuta või ei suuda säilitada nõutavat professionaalset taset.
- 3.3. Protseduurid, millega tagatakse, et ärilistel lennutranspordi lendudel ei jälgendata ebatavalisi või hädaolukordi, mis nõuavad kõikide või osade ebatavaliste või hädaolukorra protseduuride järgimist ega teostata instrumentaallennutingimuste jälgendamist kunstlike vahenditega.
4. Dokumentide kirjeldus, mida tuleb säilitada ning nende säilitamise ajad. (Vt OPS 1.1065 1. liidet.)

OPS 1.1065 1. liide

Dokumentide säilitamise aeg

Käitaja tagab, et järgmine teave/dokumendid säilitatakse lennuametile vastuvõetaval kujul ja lennuametile kättesaadavana järgnevates tabelites märgitud aja jooksul.

Märkus lisateave dokumentide säilitamise kohta on esitatud M osas.

Tabel 1

Teave, mida kasutatakse lennu ettevalmistamisel ja läbiviimisel

Teave, mida kasutatakse lennu ettevalmistamiseks ja läbiviimiseks vastavalt OPS 1.135 nõuetele	
Operatsiooniline lennuplaan	3 kuud
Lennuki tehniline päevik	36 kuud pärast viimase kande kuupäeva, vastavalt M osa jaotise M.A.306 lõikele c
Marsruudi kohased NOTAM/AIS teavitamise dokumendid, kui need on käitaja koostatud	3 kuud
Dokumendid massi ja balansseeringu kohta	3 kuud
Teated erilastide, kaasa arvatud ohtlike kaupade kohta	3 kuud

Tabel 2

Aruanded

Aruanded	
Lennupäevik	3 kuud
Ettekanded kõikidest lennul asetleidnud OPS 1.420 märgitud juhtumite üksikasjadest või teistest sündmustest, millest õhusõiduki kapten peab vajalikuks ette kanda/mida registreerida	3 kuud
Aruanded tööaja pikendamise ja/või puhkeaja lühendamise kohta	3 kuud

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Tabel 3

Lennumeeskonna dokumendid

Lennumeeskonna dokumendid	
Lennu-, töö- ja puhkeaeg	15 kuud
Lennundusload	Kuni lennumeeskonna liige kasutab oma loaga kaasnevaid õigusi käitaja juures
Ümberõpe ja kontroll	3 aastat
Meeskonna juhtimiskursus (k.a kontroll)	3 aastat
Regulaarne korduvkoolitus ja kontroll	3 aastat
Koolitus ja kontroll tegutsemiseks mõlemalt piloodiistmelt	3 aastat
Hiljutine lennukogemus (vt OPS 1.970)	15 kuud
Marsruudi ja lennuvälja pädevus (vt OPS 1.975)	3 aastat
Koolitus ja kvalifikatsioon konkreetseteks lendudeks, kui seda nõuab OPS (näiteks ETOPS CAT II/III lennud)	3 aastat
Asjakohane ohtlike kaupade veo koolitus	3 aastat

Tabel 4

Salongipersonali dokumendid

Salongipersonali dokumendid	
Lennu-, töö- ja puhkeaeg	15 kuud
Algkoolitus, ümberõpe ja erinevuste koolitus (k.a kontroll)	Kuni salongipersonali liige töötab käitaja juures
Regulaarne korduvkoolitus ja täienduskoolitus (k.a kontroll)	Kuni 12 kuud pärast salongipersonali liikme lahkumist käitaja teenistusest
Asjakohane ohtlike kaupade veo koolitus	3 aastat

Tabel 5

Muu käitava personali dokumendid

Muu käitava personali dokumendid	
Koolituse/kvalifikatsiooni dokumendid muu personali kohta, kellele OPS kohaselt tuleb koostada heakskiidetud koolitusprogramm	Dokumendid kahe viimase koolituse kohta

Tabel 6

Muud dokumendid

Muud dokumendid	
Dokumendid kosmilise ja päikese kiirguse dooside kohta	Kuni 12 kuud pärast meeskonnaliikme lahkumist käitaja teenistusest
Kvaliteedisüsteemi dokumendid	5 aastat
Ohtlike kaupade veo dokumendid	3 kuud pärast lennu teostamist
Ohtlike kaupade vastuvõtu kontrollkaardid	3 kuud pärast lennu teostamist

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Q ALAJAGU

LENNU- JA TÖÖAJA PIIRANGUD NING NÕUDED PUHKEAJALE

OPS 1.1090

Eesmärk ja kohaldamisala

1. Käitaja kehtestab meeskonna liikmete lennu- ja tööaja piirangud ning puhkeaja nõuded.
2. Käitaja tagab kõikidel lendudel:
 - 2.1. Lennu- ja tööaja piirangute ning puhkeaja vastavuse:
 - a) käesoleva alajao sätetega ja
 - b) täiendavate, lennuameti poolt ohutuse eesmärgil vastavalt käesoleva jao sätetele rakendatavate normidega.
 - 2.2. Lennud planeeritakse nii, et need toimuvad lubatud lennuaja piires, võttes arvesse lennueelsetele ülesannetele ja lennule ning lennuki teenindamisele kuluvat aega.
 - 2.3. Töögraafikud valmistatakse ette ja avaldatakse piisavalt varakult, et meeskonnaliikmetel oleks võimalus planeerida piisavalt puhkeaga.
3. Käitaja ülesanded
 - 3.1. Käitaja määrab iga meeskonna liikme põhibaasi.
 - 3.2. Käitaja peaks arvestama lennuaegade ja puhkeaegade sageduse ja struktuuri vahelist suhet ning võtma kohaselt arvesse minimaalse puhkejaga vahelduvate pikkade tööaja perioodide mõjusid.
 - 3.3. Käitajad määravad kindlaks tööaja skeemid, kus välditakse sellist ebasoovitavat tööaja korraldust nagu päevaste/öiste tööaegade vaheldumine või meeskonnaliikmete sellist töölelähetamist, mis tõsiselt häirib väljakujunenud magamise/tööaja struktuuri.
 - 3.4. Käitajad planeerivad tööst vabad kohalikud päevad ning teavitavad nendest meeskonnaliikmeid eelnevalt.
 - 3.5. Käitajad tagavad, et puhkeajad on piisava pikkusega selleks, et meeskonnaliikmed taastuksid eelnevate tööülesannete täitmise mõjudest ning oleksid järgmiseks lennuajaks hästi välja puhanud.
 - 3.6. Käitajad tagavad, et lennuajad planeeritakse nii, et need võimaldavad meeskonnaliikmetel vältida väsimust, et nad saaksid kõikides tingimustes töötades tagada rahuldava ohutustaseme.
4. Meeskonna liikmete ülesanded
 - 4.1. Meeskonna liige ei tohi käitada lennukit, kui ta teab, et on väsinud või on tõenäoliselt väsinud või tunneb ennast halvasti määral, mis võib lendu ohustada.
 - 4.2. Meeskonna liikmed peaksid optimaalselt kasutama olemasolevaid võimalusi puhkamiseks ning kasutama oma puhkeaga nõuetekohaselt.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

5. Tsiviillennundusasutuste ülesanded

5.1. Erinevused

5.1.1. Vastavalt artiklile 8 võib lennuamet lubada erinevusi käesoleva jao nõuetest kooskõlas asjaomases liikmesriigis kehtiva seadusandlusega ja protseduuridega ning konsulteerides huvitatud pooltega.

5.1.2. Kõik käitajad peavad, kasutades oma töökogemust ja võttes arvesse asjakohaseid faktoreid, nagu praegused teaduslikult põhjendatud teadmised, lennuametile demonstreerima, et nende taotletavate erinevuste rakendamise tulemuseks on samaväärne ohutustase.

Selliste erinevuste juurde kuuluvad vajaduse korral sobivad leevendavad meetmed.

OPS 1.1095

Mõisted

Käesoleva määruse kohaldamisel kasutatakse järgmisi mõisteid:

1.1. Suurendatud lennumeeskond

Lennumeeskond, millesse kuulub rohkem liikmeid kui minimaalselt lennuki käitamiseks nõutav ja milles iga lennumeeskonna liige võib lahkuda oma töökohalt, mispuhul teda asendab teine piisavalt kvalifitseeritud lennumeeskonna liige.

1.2. Blokk-aeg

Ajavahemik alates hetkest, mil õhusõiduk liigub paigast parkimiskohast õhukütõusmise eesmärgil, kuni hetkeni, mil õhusõiduk peatub talle määratud parkimiskohas ja kõik mootorid või propellerid on seiskunud.

1.3. Vaheaeg

Kõikidest tööülesannetest vaba, puhkeajast lühem aeg, mis arvestatakse tööaja hulka.

1.4. Tööülesanne

Mis tahes ülesanne, mida meeskonna liige peab täitma seoses lennuettevõtja sertifikaadi omaniku tegevusega/tööga. Kui käesolevas määruuses ei ole sätestatud konkreetseid eeskirju, määratleb lennuamet, kas valvesolek loetakse tööülesandeks ja millisel määral.

1.5. Tööaeg

Ajavahemik, mis algab hetkest, mil meeskonna liige alustab käitaja tööülesande täitmist ning kestab kuni hetkeni, mil meeskonna liige vabaneb kõikidest tööülesannetest.

1.6. Lennutöö aeg

Ajavahemik, mille jooksul isik töötab meeskonna liikmena õhusõidukil. Lennuaeg algab hetkest, mil meeskonna liige käitaja nõudel alustab lennuks või lendude seeriaks valmistumist; lennuaeg lõpeb viimase lennu lõpus, millel ta on töötav meeskonna liige.

1.7. Põhibaas

Käitaja poolt kindlaks määratud asukoht, kust meeskonna liige tavaliselt alustab ja kus ta lõpetab oma tööülesande või tööülesannete seeria täitmise ja kus käitaja tavaliselt ei pea vastutama konkreetse meeskonna liikme majutamise eest.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

1.8. Kohalik päev

24-tunnine ajavahemik, mis algab kell 00:00 kohaliku aja järgi.

1.9. Kohalik öö

8-tunnine ajavahemik kella 22:00 ja 8:00 vahel kohaliku aja järgi.

1.10. Üksik vaba päev

Üksik vaba päev sisaldab kahte kohalikku ööd. Puhkeaeg võib kuuluda selle vaba päeva sisse.

1.11. Töötav meeskonna liige

Meeskonna liige, kes täidab oma tööülesandeid õhusõidukil lennu ajal või mingi lennu osa jooksul.

1.12. Töökohale minek

Mittetöötava meeskonnaliikme minek ühest kohast teise käitaja korraldusel, välja arvatud sõiduaeg. Sõiduaeg on:

— aeg, mis kulub kodust lennu alguskohta ja vastupidi minekuks;

— aeg, mis kulub kohapeal puhkekohast tööülesande täitmise kohta ja vastupidi minekuks.

1.13. Puhkeaeg

Katkestamatu ja kindlaksmääratud ajavahemik, mille jooksul meeskonna liige on tööülesannetest ja lennujaama valvest vaba.

1.14. Valveaeg

Kindlaksmääratud ajavahemik ilma vahepealse puhkeajata, mil meeskonna liige peab olema käitajale kättesaadav lennuülesande saamiseks, töökohale minekuks või muuks tööülesandeks.

1.15. Ööpäevase tsükli madalseisu vahemik (WOCL)

Aeg vahemikus 02:00 ja 05:59. Kolme ajavööndi piires arvestatakse ööpäevase tsükli madalseisu vahemik põhibaasi aja järgi. Nendest kolmest ajavööndist väljaspool arvestatakse väljalennule järgneva 48 tunni jooksul ööpäevase tsükli madalseisu vahemik põhibaasi aja järgi ning pärast seda kohaliku aja järgi.

PS 1.1100

Lennu- ja tööaja piirangud

1.1. Kogu tööaeg

Käitaja tagab, et kogu tööaeg, mis kulub meeskonnaliikmel tööülesannete täitmiseks ei ületa:

- a) 190 tundi 28 üksteisele järgneva päeva jooksul jaotatuna selle ajavahemiku jooksul võimalikult ühtlaselt ja
- b) 60 tundi 7 üksteisele järgneva päeva jooksul.

1.2. Kogu blokk-aja piirang

Käitaja tagab, et üksiku meeskonnaliikme kogu blokk-aeg lendudel, kus ta täidab töötava meeskonnaliikme tööülesanded, ei ületa

- a) 900 blokk-tundi kalendriaasta jooksul;
- b) 100 blokk-tundi 28 üksteisele järgneva päeva jooksul.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OP 1.1105

Maksimaalne päevane lennuag

- 1.1. Käesolevat OPSi ei kohaldata ühe piloodiga lendude ja meditsiinilise kiirabi lendude suhtes.
- 1.2. Käitaja määrab kindlaks lennu ettevalmistusaja, mis põhineb realselt ohutusega seotud maaepalsetele tööülesannetele kuluval ajal, mis on lennuameti poolt heaks kiidetud.
- 1.3. Maksimaalne päevane lennuag on 13 tundi.
- 1.4. Neid 13 tundi vähendatakse 30 minuti võrra iga lennu kohta alates kolmandast lennust; maksimaalselt võib päevast lennuaga vähendada kaks tundi.
- 1.5. Kui lennuag algab ööpäevase tsükli madalseisu vahemiku ajal, lüheneb punktides 1.3 ja 1.4 nimetatud maksimaalne päevane lennuag 100 % võrra selle kestusest ööpäevase tsükli madalseisu vahemiku ajal. Kui lennuag algab või kui kogu lennuag kestab ööpäevase tsükli madalseisu vahemiku ajal, lüheneb punktides 1.3 ja 1.4 nimetatud maksimaalne päevane lennuag 50 % võrra selle kestusest ööpäevase tsükli madalseisu vahemiku ajal.
2. Lennuaja pikendamine
 - 2.1. Maksimaalset päevast lennuaga võib pikendada kuni ühe tunni võrra.
 - 2.2. Lennuaja pikendamine ei ole lubatud, kui põhiline päevane lennuag hõlmab kuut või enamat lendu.
 - 2.3. Kui lennuag kestab ööpäevase tsükli madalseisu vahemiku ajal kuni kaks tundi, võib lennuaga pikendada kuni nelja lennu korral.
 - 2.4. Kui lennuag kestab ööpäevase tsükli madalseisu vahemiku ajal üle kahe tunni, võib lennuaga pikendada kuni kahe lennu korral.
 - 2.5. Lennuaga võib pikendada maksimaalselt kaks korda seitsme üksteisele järgneva päeva jooksul.
 - 2.6. Kui lennuaga planeeritakse pikendada, pikeneb minimaalne puhkeaeg enne ja pärast lendu kahe tunni võrra või pikeneb ainult minimaalne puhkeaeg pärast lendu nelja tunni võrra. Kui pikendatakse üksteisele järgnevaid lennuagaseid, peavad puhkeajad pärast eelmist ja enne järgmist lendu üksteisele järgnema.
 - 2.7. Kui pikendatud lennuag algab ajavahemikus 22:00 kuni 04:59, peab käitaja piirduma lennuajaga 11 tundi ja 45 minutit.
3. Salongipersonal
 - 3.1. Salongipersonali puhul, kes täidab tööülesandeid lennul või lendude seerial, võib lennuaga pikendada aja võrra, mille võrra salongipersonali lennuks ettevalmistuse aeg erineb lennumeeskonna lennuks ettevalmistuse ajast, kui erinevus ei ületa ühte tundi.
4. Kindel töökorraldus
 - 4.1. Kavandatud sõiduplaanid peavad võimaldama lendude teostamist maksimaalse lubatud lennuaja piires. Selle saavutamiseks võtavad käitajad meetmeid sõiduplaani või meeskondade töökorralduse muutmiseks hiljemalt siis kui tegelik lendude kestus ületab maksimaalset lennuaga rohkem kui 33 % sellel hooajal sõiduplaanis olevate lendude osas.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

5. Töökohale minek
 - 5.1. Kogu töökohale minekule kulutatud aega loetakse tööajaks.
 - 5.2. Töökohale minek pärast lennuks valmistumist, kuid enne lendu, arvestatakse lennuaja hulka, kuid seda ei loeta lennuks.
 - 5.3. Töökohale mineku lendu, mis järgneb vahetult lennule tööülesannetes, võetakse arvesse OPS 1.1110 punktides 1.1. ja 1.2 määratletud minimaalse puhkeaja arvutamisel.
6. Pikendatud (vaheajaga) lennuaeg
 - 6.1. Lennuamet võib anda loa pikendatud lennuajaga lennule, mis sisaldab vaheaega vastavalt artikli 8 sätetele.
 - 6.2. Kõik käitajad peavad, kasutades oma töökogemust ja võttes arvesse asjakohaseid faktoreid, nagu praegused teaduslikult põhjendatud teadmised, lennuametile demonstreerima, et nende taotletava pikendatud lennuaja rakendamise tulemuseks on samaväärne ohutustase.

OPS 1.1110**Puhkeae**

1. Minimaalne puhkeae
 - 1.1. Minimaalne puhkeae enne põhibaasist algava lennu lennuajaga on vähemalt võrdne eelneva tööaja pikkusega või 12 tundi, olenevalt sellest, kumb on pikem.
 - 1.2. Minimaalne puhkeae enne põhibaasist väljaspool algava lennu lennuajaga on vähemalt võrdne eelneva tööaja pikkusega või 10 tundi, olenevalt sellest, kumb on pikem; kui minimaalne puhkeae veedetakse põhibaasist eemal, peab käitaja võimaldama meeskonnaliikmel 8 tundi magada, võttes kohaselt arvesse reisimisega seotud ja muid psühholoogilisi vajadusi.
 - 1.3. Käitaja tagab, et ajavööndite erinevuse mõju meeskonnaliikmetele kompenseeritakse täiendava puhkeajaga, nii nagu lennuamet vastavalt artikli 8 sätetele ette näeb.
 - 1.4.1. Olenemata punktide 1.1 ja 1.2 ning vastavalt artikli 8 sätetele võib lennuamet lubada lühendatud puhkeaja rakendamist.
 - 1.4.2. Kõik käitajad peavad, kasutades oma töökogemust ja võttes arvesse asjakohaseid faktoreid nagu praegused teaduslikult põhjendatud teadmised, lennuametile demonstreerima, et nende taotletava lühendatud puhkeaja rakendamise tulemuseks on samaväärne ohutustase.
2. Puhkeaja kestus
 - 2.1. Käitaja tagab, et eelpool kirjeldatud minimaalset puhkeajaga saab regulaarselt kasutada nädalase puhkeajana, mis kestab 36 tundi (kaasa arvatud kaks kohalikku ööd), nii et ühe nädalase puhkeaja lõpu ja järgmise alguse vahel ei oleks kunagi rohkem kui 168 tundi. Erandina OPS 1.1095 punktist 1.9 võib lennuamet otsustada, et teine kohalikest öödest võib alata kell 20:00, kui nädalase puhkeaja kestus on vähemalt 40 tundi.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.1115

Lennuaja pikendamine lennu ajal kasutatava puhkeaja tõttu

1. Kõik käitajad peavad, kasutades oma töökogemust ja võttes arvesse asjakohaseid faktoreid nagu praegused teaduslikult põhjendatud teadmised, lennuametile demonstreerima, et nende taotletava pikendatud lennuaja rakendamise tulemuseks on samaväärne ohutustase.

1.1. Lennumeeskonna suurendamine

Lennuamet kehtestab nõuded põhi-lennumeeskonna suurendamise osas eesmärgiga pikendada lennuaga üle eelpool toodud OPS 1.1105 piirangute.

1.2. Salongipersonal

Lennuamet kehtestab salongipersonali liikmete poolt lennu ajal kasutatava puhkeaja nõuded, juhul kui lennuag kestab kauem kui eelpool OPS 1.1105 piirangutes sätestatud.

OPS 1.1120

Ettenägematud asjaolud lendude teostamisel — õhusõiduki kapteni otsused

1. Võttes arvesse, et lennuks valmisoleku ajal algava lennu teostamise ajal ette tulevad edaspidi nimetatud juhtumid on vaja lahendada, võib käesolevas jaos sätestatud lennuaja, töö- ja puhkeaja piiranguid ettenägematute asjaolude ilmnemisel muuta. Kõik sellised muudatused peavad pärast konsultatsioone teiste meeskonna liikmetega olema õhusõiduki kaptenile vastuvõetavad ning need peavad igal juhul olema vastavuses järgmisega:
 - 1.1. OPS 1.1105 punktis 1.3 nimetatud maksimaalset lennuaga võib pikendada üle kahe tunni ainult siis, kui lennueeskonda on suurendatud, mispuhul võib lennuaga pikendada kuni 3 tundi.
 - 1.1.2. Kui lennuaja hulka kuuluval viimasel lennul ilmnevad pärast õhkutõusu asjaolud, mille tulemusena lennuag pikeneks üle lubatud kestuse, võib lendu jätkata planeeritud sihtkohta või varulennuväljale.
 - 1.1.3. Selliste asjaolude korral võib lennuajale järgnevat puhkeaga lühendada, kuid mitte alla OPS 1.1110 punktis 1.2 määratletud minimaalse puhkeaja kestuse.
 - 1.2. Erilistel asjaoludel, mis võivad põhjustada suurt väsimust, peab õhusõiduki kapten pärast konsulteerimist asjaomaste meeskonnaliikmetega vähendama tegelikku lennuaga ja/või pikendama puhkeaga, et vältida ebasoovitavat mõju lennuohutusele.
- 1.3. Käitaja tagab, et:
 - 1.3.1. õhusõiduki kapten esitab käitajale ettekande alati, kui tegelikul lennul tema otsusel lennuaga pikendatakse või kui puhkeaga lühendatakse ja
 - 1.3.2. kui lennuaja pikendamine või puhkeaja lühendamine ületab ühte tundi, saadetakse ettekande koopia koos käitaja kommentaaridega lennuametile hiljemalt 28 päeva jooksul pärast juhtumit.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.1125

Valveaeg

1. Lennujaama valve
 - 1.1. Meeskonna liige on lennujaama valves alates valmisolekust tavalises lennu alguskohas kuni teada antud valveaja lõpuni.
 - 1.2. Lennujaama valve arvestatakse täielikult kogu tööaja hulka.
 - 1.3. Kui lennujaama valvele järgneb vahetult lennuaeg, määrab lennuamet, milline on suhe selle lennujaama valve ja lennuülesande täitmise vahel. Sellisel juhul lisatakse lennujaama valve aeg OPS 1.1110 punktides 1.1. ja 1.2 nimetatud tööajale minimaalse puhkeaja arvestusse.
 - 1.4. Kui lennujaama valvele ei järgne lennuülesande täitmine, peab sellele järgnema vähemalt lennuameti poolt määratud puhkeaeg.
 - 1.5. Lennujaama valve ajal annab käitaja meeskonnaliikme käsutusse vaikse ja mugava koha, mis ei ole üldsusele juurdepääsetav.
2. Teised valved (sealhulgas valve hotellis)
 - 2.1. Vastavalt artikli 8 sätetele reguleerib kõiki teisi valve vorme lennuamet, võttes arvesse järgmist:
 - 2.1.1. teave valvete kohta kantakse tööaja graafikusse ja/või antakse eelnevalt teada;
 - 2.1.2. valve alguse ja lõppemise aeg määratakse kindlaks ja nendest teavitatakse eelnevalt;
 - 2.1.3. määratakse kindlaks kõigi valvete kestus, mis toimuvad konkreetse lennu alguskohast erinevas kohas;
 - 2.1.4. määratletakse suhe valve ja valvele järgneva mis tahes lennuülesande täitmise vahel, võttes arvesse meeskonnaliikme võimalusi puhkamiseks ja teisi asjakohaseid asjaolusid;
 - 2.1.5. määratletakse valveaegade arvestamise põhimõtted kogu tööaja arvestamise eesmärgil.

OPS 1.1130

Toitlustamine

Et vältida ebasoovitavaid mõjusid meeskonna liikme tööväimele, peab tal olema võimalus süüa ja juua, eriti kui lennuaeg ületab kuut tundi.

OPS 1.1135

Lennu-, töö- ja puhkeaja dokumenteerimine

1. Käitaja tagab, et meeskonna liikme kohta oleksid dokumenteeritud:
 - a) blokk-ajad;
 - b) kõigi töö- või lennuaegade algus, kestus ja lõpp;
 - c) puhkeajad ja vabad päevad

ning et neid dokumenteeritakse nii, et oleks tagatud vastavus käesoleva jao nõuetele; koopiad nendest dokumentidest tehakse meeskonna liikme nõudel talle kättesaadavaks.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

2. Kui käitaja poolt vastavalt lõikele 1 täidetavad dokumendid ei hõlma kõiki meeskonnaliikme lennu-, töö- ja puhkeaegu, registreerib asjaomane meeskonnaliige individuaalselt:
 - a) blokk-ajad;
 - b) kõigi töö- või lennuaegade alguse, kestuse ja lõpu ning
 - c) puhkeajad ja vabad päevad.
3. Meeskonna liige esitab oma dokumendid taotlusel enne lennuaja algust mis tahes käitajale, kes kasutab tema teenuseid.
4. Dokumente säilitatakse vähemalt 15 kalendrikuud alates viimasest asjakohasest sissekandest või kauem vastavalt siseriiklike õigusaktide nõuetele.
5. Lisaks säilitab käitaja eraldi kõik õhusõiduki kapteni lennuaja või lennutundide pikendamise ja puhkeaja vähendamise kohta tehtud otsuste ettekanded vähemalt kuus kuud pärast igat konkreetset juhtumit.

R ALAJAGU

OHTLIKE KAUPADE VEDU LENNUTRANSPOORDIGA

OPS 1.1150

Mõisted

- a) Käesolevas alajaos kasutatakse mõisteid järgmises tähenduses:
 - 1) *Vastuvõtu kontrollkaart (Acceptance Check List)* — dokument, mida kasutatakse ohtlike kaupade pakendite välimuse ja nende juurde kuuluvate dokumentide kontrollil, et määrata kindlaks, kas asjakohaseid nõudeid on täidetud.
 - 2) *Transportõhusõiduk (Cargo Aircraft)* — õhusõiduk, mis veab kaupu ja lasti, kuid mitte reisijaid. Antud kontekstis ei loeta reisijateks:
 - i) õhusõiduki meeskonnaliikmeid;
 - ii) käitaja töötajaid, kellel vastavalt lennutegevuskäsiraamatu juhenditele on õhusõiduki pardal viibimine lubatud ning kes selle alusel viibivad õhusõiduki pardal;
 - iii) lennuameti volitatud esindajat või
 - iv) isikut, kelle kohustused on seotud konkreetse õhusõiduki pardal oleva lastiga.
 - 3) *Õnnetus ohtlike kaupade veol (Dangerous Goods Accident)* — juhtum, mis on seotud ohtlike kaupade veoga või tuleneb sellest ning mis põhjustab isiku surmava või raske vigastuse või tekitab olulise varalise kahju.
 - 4) *Intsident ohtlike kaupade veol (Dangerous Goods Incident)* — juhtum, mida ei klassifitseerita ohtlike kaupade veoga seotud õnnetusena, kuid mis on seotud ohtlike kaupade veoga või tuleneb sellest, mis ei toimu tingimata õhusõiduki pardal, kuid millega kaasnevad isikute vigastused, varaline kahju, tulekahju, purustused, vedelike väljavool või lekkimine, radioaktiivne kiirgus või muud tundemärgid selle kohta, et ohtliku ainete pakend ei ole terve. Ohtlike ainete veoga seotud juhtumeid, mis seavad tõsisesse ohtu õhusõiduki või selles viibivad isikud, loetakse samuti ohtlike ainete veoga seotud intsidentideks.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- 5) *Ohtlike kaupade veodokument (Dangerous Goods Transport Document)* — tehnilistes instruksioonides määratletud dokument. Selle täidab isik, kes pakub ohtlikke kaupu veoks lennutranspordiga. Veodokument sisaldab teavet nende ohtlike ainete kohta. Selles on allkirjastatud deklaratsioon selle kohta, et ohtlikud ained on täielikult ja õigesti kirjeldatud nende eeskirjadele vastavate nimetuste ja ÜRO tunnusnumbrite/ID numbrite alusel ning nad on õigesti klassifitseeritud, pakitud, markeeritud, tähistatud ja transportimiseks ette valmistatud.
- 6) *Kaubakonteiner (Freight Container)* — vahend radioaktiivsete materjalide transportimiseks, mis on ette nähtud nende materjalide veo hõlbustamiseks kas pakitult või pakkimata, ühe või mitme transpordiliigiga. (Märkus: vt mõistet kaubaalus, mille puhul ohtlikud ained ei ole radioaktiivsed materjalid.)
- 7) *Käitleja (Handling Agent)* — ettevõtja, kes käitaja nimel täidab osaliselt või täielikult tema ülesandeid, sealhulgas reisijate või kauba kättesaamine, peale- ja mahalaadimine, üleandmine või muu käitlemine.
- 8) *ID number* — ajutine identifitseerimisnumber ohtlikele kaupadele, millele ei ole omistatud ÜRO tunnusnumbrit.
- 9) *Väline pakend (Overpack)* — taara, mida kasutab üks vedaja ning mis sisaldab ühe või rohkem pakendeid, moodustades ühe käitlemisüksuse mugavamaks käitlemiseks ja paigutamiseks. (Märkus: antud mõiste ei hõlma kaubaalust).
- 10) *Pakend (package)* — pakkimisprotseduuri lõpp-produkt, mis koosneb taarast ning sellesse paigutatud sisust, mis on ette valmistatud transportimiseks.
- 11) *Taara (packaging)* — mahutid ja kõik muud komponendid või materjalid, mis on vajalikud mahuti isoleerimisfunktsiooni täitmiseks ning tagavad vastavuse pakkenõuetele.
- 12) *Eeskirjadele vastav nimetus (Proper Shipping Name)* — nimetus, mida kasutatakse transporditava artikli või materjali kirjeldamiseks kõikides veodokumentides, teadetes ja vajadusel pakenditel.
- 13) *Raske vigastus (Serious Injury)* — õnnetuses isikule tekitatud vigastus:
 - i) mis nõuab pikemat kui 48-tunnist haiglaravi seitsme päeva jooksul alates vigastuse tekkimise päevast või
 - ii) mille tagajärjeks on mõne luu murd (välja arvatud sõrmede, varvaste või nina lihtmurrud); või
 - iii) millega kaasnevad suurt verejooksu põhjustavad rebendid, närvide, lihaste või kõõluste vigastused või
 - iv) millega kaasneb mõne siseorgani vigastus; või
 - v) millega kaasneb teise või kolmanda astme põletus või mis tahes põletus, mis kahjustab rohkem kui 5 % kehapinnast või
 - vi) millega kaasneb kinnitust leidnud kokkupuutumine nakkusttekitavate ainete või kahjuliku kiirgusega.
- 14) *Päritoluriik (State of Origin)* — riik, mille territooriumil ohtlikud kaubad esmakordselt õhusõidukisse laaditi.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- 15) *Tehnilised juhendid (Technical Instructions)* — ohtlike ainete lennutranspordiga ohutu veo tehniliste juhendite (Doc 9284-AN/905) kõige viimane kehtiv väljaanne, sealhulgas selle lisad ja täiendused, mille on heaks kiitnud ja välja andnud Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni Nõukogu oma otsusega.
- 16) *ÜRO tunnusnumber (UN Number)* — neljakohaline arv, mis on määratud Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni (ÜRO) ohtlike kaupade veo ekspertide komitee poolt määratlemaks ainet või ainete teatud gruppi.
- 17) *Kaubaalus (Unit Load Device)* — õhusõiduki mistahes konteiner, kaubaalus koos võrguga või õhusõiduki kaubaalus koos kattevõrguga. (Märkus: mõiste ei hõlma välist pakendit; radioaktiivseid materjale sisaldavate konteinerite kohta vaata kaubakonteineri definitsiooni.)

OPS 1.1155

Ohtlike kaupade veo luba - Ohtlikud kaubad

Käitaja tohib ohtlike kaupu transportida ainult siis, kui tal on selleks lennuameti luba.

OPS 1.1160

Reguleerimisala

- a) Käitaja peab täitma tehniliste juhendite nõudeid igal ohtlike kaupade veol, sõltumata sellest kas lend toimub täielikult või osaliselt riigi territooriumi kohal või väljaspool seda.
- b) Käesoleva alajao sätteid ei kohaldata tehnilises juhendis sätestatud määral esemete ja ainete suhtes, mida muudel juhtudel liigitatakse ohtlikeks kaupadeks, tingimusel et:
 - 1) need peavad olema lennuki pardal vastavalt asjakohastele kehtivatele nõuetele või käitamistingimustest tulenevatel põhjustel;
 - 2) need on ette nähtud reisijate toitlustamiseks või salongiteeninduseks;
 - 3) need on ette nähtud lennu ajal veterinaarabi osutamiseks või loomade hädatapmiseks;
 - 4) need on ette nähtud patsiendile lennu ajal arstiabi osutamiseks, tingimusel et:
 - i) gaasiballoonid on valmistatud spetsiaalselt selle gaasi hoidmiseks ja transportimiseks;
 - ii) arstimid ja teised arstiabi vahendid on nende lennukis kasutamise ajal koolitatud personali kontrolli all;
 - iii) varustust, mis sisaldavad märgelendiga akumulaatoreid, hoitakse ja vajaduse korral kinnitatakse vertikaalasendis, et vältida elektrolüütide väljavoolu, ja
 - iv) kogu varustus paigutatakse ja kinnitatakse nõuetekohaselt stardi ja maandumise ajal ning teistel juhtudel, kui õhusõiduki kapten peab seda lennuohutuse seisukohalt vajalikuks, või
 - 5) need on kaasas reisijatel või meeskonnaliikmetel.
- c) Esemed ja ained, mis on ette nähtud eespool lõike b punktides 1 ja 2 nimetatud artiklite asendamiseks ja neid transporditakse lennukis vastavalt tehnilistele juhenditele.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.1165

Ohtlike kaupade veo piirangud

- a) Käitaja võtab kõik meetmed tagamaks, et lennukil ei veetaks esemeid ja aineid, mis on tehnilistes juhendites konkreetselt kas nime või üldise kirjelduse kaudu määratletud kui transportimiseks täielikult keelatud.
- b) Käitaja võtab kõiki meetmed tagamaks, et esemeid ja aineid või teisi kaupu, mis on tehniliste juhendite kohaselt tavatingimustes transportimiseks keelatud, transporditakse ainult siis, kui:
 - 1) asjaosalised riigid on teinud nende suhtes erandid tehniliste juhendite nõuete kohaselt või
 - 2) tehniliste juhendite kohaselt võib neid transportida päritoluriigi poolt väljastatud loa alusel.

OPS 1.1170

Klassifikatsioon

Käitaja võtab kõik meetmed tagamaks, et esemed ja ained oleksid klassifitseeritud ohtlike ainetena vastavalt tehnilistele juhenditele.

OPS 1.1175

Pakend

Käitaja võtab kõik meetmed tagamaks, et ohtlikud ained on pakitud tehniliste juhendite nõuete kohaselt.

OPS 1.1180

Tähistamine ja markeerimine

- a) Käitaja võtab kõik meetmed tagamaks, et taara, välised pakendid ja kaubakonteinerid oleks tähistatud ja markeeritud tehniliste juhendite nõuete kohaselt.
- b) Kui ohtlikke kaupu veetakse lendudel, mis täielikult või osaliselt toimuvad väljaspool käitaja riiki, peavad tähised ja markeering olema lisaks teistele keeltele ka inglise keeles.

OPS 1.1185

Ohtlike kaupade veodokument

- a) Käitaja tagab, et ohtlike kaupadega on kaasas ohtlike kaupade veodokumendid, kui tehnilistes juhendites ei ole sätestatud teisiti.
- b) Kui ohtlikke kaupu transporditakse lendudel, mis täielikult või osaliselt toimuvad väljaspool käitaja riiki, tuleb ohtlike kaupade veodokumendid täita lisaks teistele keeltele ka inglise keeles.

OPS 1.1195

Ohtlike kaupade vastuvõtt

- a) Käitaja võib ohtlikke kaupu transpordiks vastu võtta üksnes juhul, kui pakend, väline pakend või kaubakonteinerid on kontrollitud vastavalt tehnilistes juhendites määratletud vastuvõtu protseduuridele.
- b) Käitaja või tema esindaja peab kasutama vastuvõtu kontrollkaarte. Vastuvõtu kontrollkaart peab võimaldama kontrollida kõiki asjakohaseid üksikasju ning olema kujul, mis võimaldab registreerida vastuvõtu kontrolli tulemusi käsitsi, mehaaniliselt või arvutiga.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.1200

Kontroll kahjustuste, lekete või saaste kindlakstegemiseks

a) Käitaja tagab, et:

- 1) pakendeid, väliseid pakendeid ja kaubakonteinereid kontrollitakse vastavalt tehnilistele juhenditele lekete või kahjustuste suhtes vahetult enne lennukisse või kaubaalusele laadimist;
- 2) kaubaalust ei laadita lennukisse enne, kui see on tehnilise juhendi nõuete kohaselt kontrollitud ning kui ei ole tuvastatud selles sisalduvate ohtlike kaupade lekkeid või pakendi vigastust;
- 3) lennukisse ei laadita lekkivaid või vigastatud ohtlike kaupadega pakendeid, väliseid pakendeid ega kaubakonteinereid;
- 4) kõik pakendid ohtlike kaupadega, mis avastatakse lennukis vigastatuna või lekkivana, eemaldatakse lennukist või korraldatakse selle eemaldamine asjaomase asutuse või organisatsiooni poolt. Sellisel juhul tuleb kontrollida saadetise ülejäänud sisu, et veenduda selle korrasolekus transportimiseks ning selles, et lennuk ega selle last ei ole kahjustatud ega saastatud, ja
- 5) pakendeid, väliseid pakendeid ja kaubakonteinereid kontrollitakse vigastuste või lekete suhtes lennukist mahalaadimisel või kaubaaluselt mahavõtmisel. Kui avastatakse vigastusi või lekkeid, tuleb seda ala, kus ohtlikud ained asusid, kontrollida kahjustuste või saaste tuvastamiseks.

OPS 1.1205

Saaste eemaldamine

a) Käitaja tagab, et:

- 1) kõik saasted, mis on tekkinud ohtlike kaupade lekkimise või pakendi vigastamise tulemusena, eemaldatakse viivitamatult, ja
- 2) lennuk, mis on saastatud radioaktiivsete ainetega, eemaldatakse otsekohe kasutusest ning seda ei kasutata enne kui radioaktiivsuse tase kõikidel juurdepääsetavatel pindadel ning üldine saastatus ei ületa tehnilistes juhendites määratletud väärtusi.

OPS 1.1210

Laadimise piirangud

- a) Reisijate salong ja kabiin. Käitaja tagab, et ohtlikke aineid ei veeta lennuki salongis, kus viibivad reisijad, ega kabiinis, kui tehnilistes juhendites ei ole teisiti sätestatud.
- b) Lastiruum. Käitaja tagab, et ohtlikke kaupu laaditakse, paigutatakse ja kinnitatakse lennukis vastavalt tehniliste juhendite nõuetele.
- c) Ainult transportõhusõidukitega transportimiseks ettenähtud ohtlikud kaubad. Käitaja tagab, et ohtlikke kaupu, mille pakenditel on tähistus „Transportida ainult transportõhusõidukis” transporditakse ainult transportõhusõidukis ja neid laaditakse vastavalt tehniliste juhendite nõuetele.

OPS 1.1215

Teabe edastamine

a) Maapealsele personalile edastatav teave.

Käitaja tagab, et:

- 1) maapealsele personalile edastatakse teave, mis võimaldab neil täita ohtlike kaupade veoga seotud tööülesandeid, sealhulgas võtta meetmeid ohtlike kaupade veoga seotud intsidentide ja õnnetuste korral, ja
- 2) vajaduse korral edastatakse eespool lõike a punktis 1 nimetatud teave ka käitlejale.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

b) Reisijatele ja teistele isikutele edastatav teave.

- 1) Käitaja tagab, et reisijatele antakse tehniliste juhendite nõuetele vastavat teavet selle kohta, milliseid kaupu neil on keelatud lennukiga transportida, ja
- 2) käitaja ning vajaduse korral käitleja tagavad, et lasti vastuvõtukohad oleksid varustatud teabega ohtlike kaupade veo nõuete kohta.

c) Meeskonnaliikmete teavitamine.

Käitaja tagab, et lennutegevuskäsiraamatus on teave, mis võimaldab meeskonnaliikmetel täita ohtlike kaupade veoga seotud kohustusi, kaasa arvatud meetmete võtmine ohtlike kaupade veol tekkivates võimalikes hädaolukordades.

d) Õhusõiduki kapteni teavitamine. Käitaja tagab, et õhusõiduki kaptenile antakse tehnilistes juhendites määratletud kirjalikku teavet. (Vt OPS 1.1065 1. liite tabelit 1 dokumentide säilitamise aja kohta.)

e) Teave, mida edastatakse lennuintsidendi või -õnnetuse korral.

- 1) Lennuintsidenti sattunud lennuki käitaja peab nõudmisel andma mis tahes teavet, et viia miinimumini ohtlike kaupade veost tulenev oht.
- 2) Lennuõnnetusse sattunud lennuki käitaja peab niipea kui võimalik teavitama riigi, kus õnnetus aset leidis, asjakohast asutust mis tahes ohtlikest kaupadest lennuki pardal.

OPS 1.1220**Koolitusprogrammid**

a) Käitaja kehtestab ja järgib tehnilistele nõuetele vastavat personali koolitusprogrammi, mille kinnitab lennuamet.

b) Käitajad, kellel ei ole alalist ohtlike kaupade vedamise luba.

Käitaja tagab, et:

1) personal, kes osaleb üldises lasti ja pagasi käitlemises, on läbinud koolituse, et täita ohtlike kaupadega seotud tööülesandeid. See koolitus peab hõlmama vähemalt tabeli 1 esimeses veerus toodud valdkondi ja sisaldama piisavat teavet tagamaks, et koolitatavad saavad aru ohtudest, mis võivad kaasneda ohtlike kaupade veoga, oskavad selliseid kaupu ära tunda ja tunnevad nõudeid, mis kehtivad ohtlikke kaupu vedavate reisijate suhtes, ning

2) järgmine personal:

i) meeskonnaliikmed;

ii) reisijaid teenindav personal ja

iii) käitaja teenistuses olev reisijaid kontrolliv ning pagasit läbivalgustav julgestuspersonal on saanud koolituse,

mis peab hõlmama vähemalt tabeli 1 teises veerus toodud valdkondi ning sisaldama piisavalt teavet tagamaks, et koolitatavad saavad aru ohtudest, mis võivad kaasneda ohtlike kaupade veoga, oskavad neid kaupu ära tunda ja tunnevad nõudeid, mis kehtivad ohtlikke kaupu vedavate reisijate suhtes.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

Tabel 1

KOOLITUSE TEEMAD	1	2
Üldpõhimõtted	X	X
Piirangud ohtlike kaupade veole lennutranspordiga		X
Pakendite markeerimine ja tähistamine	X	X
Ohtlikud kaubad reisijate pagasis	X	X
Avariolukorra protseduurid	X	X

Märkus: „X” tähendab, et seda teemat tuleb käsitleda.

c) Käitajad, kellel on ohtlike kaupade vedamise alaline luba.

Käitaja tagab, et:

- 1) personal, kes tegeleb ohtlike kaupade vastuvõtuga, on saanud koolituse ning oskab kvalifitseeritult täita oma kohustusi. See koolitus peab hõlmama vähemalt neid valdkondi, mis on märgitud tabeli 2 esimeses veerus ning sisaldama piisavalt teavet tagamaks, et personal oskab teha otsuseid lennutranspordiks pakutavate ohtlike kaupade vastuvõtmise või sellest keeldumise kohta;
- 2) personal, kes tegeleb kaupade maapealse käitlemise, ladustamise ja laadimisega on saanud koolituse, mis võimaldab tal täita ohtlike kaupade veoga seotud tööülesandeid. See koolitus peab hõlmama vähemalt neid valdkondi, mis on märgitud tabeli 2 teises veerus ning sisaldama piisavalt teavet tagamaks, et koolitatavad saavad aru ohtudest, mis võivad kaasneda ohtlike kaupade veoga ning teavad, kuidas neid kaupu ära tunda, käidelda ja laadida;
- 3) personal, kes osaleb lasti ja pagasi üldises käitlemises, on läbinud koolituse, mis võimaldab neil täita oma ohtlike kaupade veoga seotud tööülesandeid. See koolitus peab hõlmama vähemalt tabeli 2 kolmandas veerus toodud valdkondi ning sisaldama piisavalt teavet tagamaks, et koolitatavad saavad aru ohtudest, mis võivad kaasneda ohtlike kaupade veoga, ning oskavad neid kaupu ära tunda, käidelda ja laadida ning tunnevad nõudeid, mis kehtivad ohtlike kaupade vedavate reisijate suhtes;
- 4) lennumeeskonna liikmed on läbinud koolituse, mis hõlmab vähemalt tabeli 2 neljandas veerus toodud valdkondi. Koolitus peab sisaldama piisavalt teavet tagamaks, et koolitatavad saavad aru ohtudest, mis võivad kaasneda ohtlike kaupade veoga, ning teavad nende kaupade lennukil vedamise reegleid, ja
- 5) järgmine personal:
 - i) reisijaid teenindav personal;
 - ii) käitaja teenistuses olev reisijaid kontrolliv ning pagasit läbivalgustav julgestuspersonal ja
 - iii) lennuki meeskond, välja arvatud lennumeeskond, on saanud koolituse, mis hõlmab vähemalt tabeli 2 viiendas veerus märgitud valdkondi. Koolitus peab sisaldama piisavalt teavet tagamaks, et koolitatavad saavad aru ohtudest, mis võivad kaasneda ohtlike kaupade veoga ning tunnevad nõudeid, mis kehtivad ohtlike kaupade vedavate reisijate suhtes või üldisemalt ohtlike kaupade lennukis vedamise suhtes.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- d) Käitaja tagab, et kogu koolitusel osalev personal läbib testi kontrollimaks nende arusaamist oma kohustustest.
- e) Käitaja tagab, et kogu personal, kes peab läbima ohtlike kaupade veo alase koolituse, läbib regulaarse korduvkoolituse vähemalt iga kahe aasta järel.
- f) Käitaja tagab, et andmed vastavalt eespool toodud lõikele d läbi viidud personali ohtlike kaupade alase koolituse kohta dokumenteeritakse vastavalt tehniliste juhendite nõuetele.
- g) Käitaja tagab, et tema käitleja töötajad on läbinud koolituse vastavalt tabeli 1 või 2 asjakohases veerus toodud valdkondadele.

Tabel 2

KOOLITUSE TEEMAD	1	2	3	4	5
Üldpõhimõtted	X	X	X	X	X
Piirangud ohtlike kaupade veole lennutranspordiga	X	X		X	X
Ohtlike kaupade klassifikatsioon	X				
Ohtlike kaupade loetelu	X	X		X	
Pakkimise üldnõuded ja juhised	X				
Taara spetsifikatsioonid ja markeering	X				
Pakendite markeerimine ja tähistamine	X	X	X	X	X
Vedaja dokumentatsioon	X				
Ohtlike kaupade vastuvõtt, sh kontrollkaartide kasutamine	X				
Ladustamise ja laadimise protseduurid	X	X	X	X	
Kontrollid vigastuste ja lekete kindlakstegemiseks, saastatuse puhastamise protseduurid	X	X			
Õhusõiduki kapteni teavitamine	X	X		X	
Ohtlikud kaubad reisijate pagasis	X	X	X	X	X
Avariilukorra protseduurid	X	X	X	X	X

Märkus: „X” tähistab teemat, mida tuleb käsitleda.

OPS 1.1225**Ettekanded lennuintsidentidest ja -õnnetustest ohtlike kaupade veol**

- a) Käitaja peab teatama lennuametile ohtlike kaupade veol toimunud lennuintsidentidest ja -õnnetustest. Esmane ettekanne tuleb teha 72 tunni jooksul sündmuse toimumisest arvates, kui seda ei takista erakorralised asjaolud.
- b) Käitaja peab esitama lennuametile ka ettekande deklareerimata või valesti deklareeritud ohtlike kaupade kohta lasti hulgas või reisijate pagasis. Esmane ettekanne tuleb esitada 72 tunni jooksul sündmuse toimumisest arvates, kui seda ei takista erakorralised asjaolud.

S ALAJAGU**JULGESTUS****OPS 1.1235****Julgestusnõuded**

Käitaja tagab, et kogu asjaomane personal tunneb, teab ja täidab käitaja riigi riiklike julgestusprogrammide vastavaid nõudeid.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

OPS 1.1240

Koolitusprogrammid

Käitajal tuleb koostada koolitusprogrammid, säilitada ja ajakohastada kinnitatud koolitusprogramme ning viia läbi nendele programmidele vastavaid koolitusi, mille käigus omandatud teadmiste abil tegutsedes on käitaja meeskonna liikmetel võimalik takistada selliseid ebaseaduslikke sekkumisi nagu sabotaaž või lennukite ebaseaduslik hõivamine ning vähendada miinimumini nende tagajärgi juhul, kui need peaksid toimuma. Koolitusprogramm peab olema kooskõlas tsiviillennunduse riikliku julgestusprogrammiga. Kõikidel meeskonnaliikmetel peavad olema koolitusprogrammi asjakohastele teemadele vastavad teadmised, oskused ja pädevus.

OPS 1.1245

Ebaseaduslikest sekkumistest teatamine

Pärast lennuki pardal toimunud ebaseaduslikku sekkumist tuleb õhusõiduki kaptenil või tema puudumisel käitajal esitada viivitamata selle juhtumi kohta ettekanne vastavale kindlaksmääratud kohalikule asutusele ja käitaja riigi lennuametile.

OPS 1.1250

Lennuki läbiotsimise protseduuride kontrollkaart

Käitaja tagab, et lennuki pardal on kontrollkaart protseduuridega, mida järgitakse pommi või improviseeritud lõhkeseadme (Improvised Explosive Device — IED) otsimisel sabotaažikahtluse korral ning relvade, lõhkeainete või teiste ohtlike seadmete otsimisel, kui on põhjendatud kahtlus, et lennuki suhtes võidakse toime panna ebaseaduslik sekkumine. Kontrollkaardi juurde peavad kuuluma tegevusjuhendid juhuks, kui leitakse pomm või kahtlane ese, samuti teave selle kohta, kus on konkreetses lennukis kõige ohutum koht pommi paigutamiseks, kui tüübisertifikaadi omanik on selle koha määratlenud.

OPS 1.1255

Lennumeeskonna kabiini turvalisus

- a) Kõikidel lennukitel, mille lennumeeskonna kabiinil on uks, peab olema võimalik seda ust ka lukustada. Peavad olema kehtestatud lennuametile vastuvõetavad protseduurid, kuidas salongipersonal saab teatada lennumeeskonnale kahtlasest tegevusest või julgestusnõuete rikkumisest lennuki salongis.
- b) Kõikidel reisilennukitel maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga üle 45 500 kg või suurima lubatud reisijakohtade arvuga üle 60 peab olema heakskiidetud kabiini uks, mida saab lukustada ja mille lukku saab avada kõigilt piloodi istmetelt ning mille konstruktsioon vastab kehtivatele tagasiulatuva jõuga käitamist puudutavatele lennukõlblikkuse nõuetele. Ukse konstruktsioon ei tohi segada ohuolukorras tegutsemist vastavalt kehtivatele tagasiulatuva jõuga käitamist puudutavatele lennukõlblikkuse nõuetele.
- c) Kõikidel lennukitel, millele lõike b kohaselt on paigaldatud lennumeeskonna kabiini uks:
 - 1) tuleb see uks sulgeda enne mootori käivitamist startimiseks ning lukustada see, kui nii nõuavad julgestusprotseduurid või õhusõiduki kapten. Uks peab jääma lukku kuni mootori väljalülitamiseni pärast maandumist, välja arvatud juhul, kui kooskõlas tsiviillennunduse riikliku julgestusprogrammiga loetakse vajalikuks lasta volitatud isikuid kabiini sisse või sealt välja;
 - 2) peavad olema mõlema piloodi istmelt väljaspool lennumeeskonna kabiini oleva ala jälgimist võimaldavad seadmed, mis on piisavad lennumeeskonna kabiini siseneda soovivate isikute, mis tahes kahtlase käitumise või potentsiaalse ohu kindlakstegeviseks.”

Kolmapäev, 5. juuli 2006

P6_TA(2006)0300

Radioaktiivsed jäätmed ja kasutatud tuumkütuse vedod *

Euroopa Parlamendi õigusloomega seotud resolutsioon ettepaneku kohta võtta vastu nõukogu direktiiv radioaktiivsete jäätmete ja kasutatud tuumkütuse vedude järelevalve ja kontrolli kohta (KOM(2005)0673 — C6-0031/2006 — 2005/0272(CNS))

(Nõuandemenetlus)

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse komisjoni ettepanekut nõukogule (KOM(2005)0673) ⁽¹⁾,
- võttes arvesse Euratomi asutamislepingu artikli 31 lõiget 2 ja artiklit 32, mille alusel nõukogu konsulteeris Euroopa Parlamendiga (C6-0031/2006),
- võttes arvesse kodukorra artiklit 51,
- võttes arvesse tööstuse, teadusuuringute ja energeetikakomisjoni raportit (A6-0174/2006);
- 1. kiidab komisjoni ettepaneku muudetud kujul heaks;
- 2. palub komisjonil oma ettepanekut vastavalt muuta, järgides Euratomi asutamislepingu artikli 119 teist lõiku;
- 3. palub nõukogul Euroopa Parlamenti teavitada, kui nõukogu kavatseb Euroopa Parlamendi poolt heaks kiidetud teksti muuta;
- 4. palub nõukogul Euroopa Parlamendiga uuesti konsulteerida, kui ta kavatseb komisjoni ettepanekut oluliselt muuta;
- 5. teeb presidendile ülesandeks edastada käesolev seisukoht nõukogule ja komisjonile.

KOMISJONI
ETTEPANEK

EUROOPA PARLAMENDI
MUUDATUSETTEPANEKUD

Muudatusettepanek 1

Põhjendus 1 a (uus)

(1 a) Nõukogu 24. jaanuari 2005. aasta otsusega 2005/84/Euratom ⁽²⁾ on Euroopa Aatomienergiaühendus ühinenud kasutatud tuumkütuse käitlemise ohutust ja radioaktiivsete jäätmete käitlemise ohutust käsitleva ühiskonventsiooniga.

⁽²⁾ **ELT L 30, 3.2.2005, lk 10.**

Muudatusettepanek 2

Põhjendus 6

(6) **Kuna ühenduses puudub ühine kütusetsükli käsitlev poliitika, jääb liikmesriigi jurisdiktsioonis olevate tuumajäätmete ja kasutatud tuumkütuse haldamist käsitleva poliitika valik iga liikmesriigi vastutusse, mistõttu ei tohiks käesoleva direktiivi sätteid piirata liikmesriikide õigust kasutatud tuumkütust ümbertöötamiseks eksportida ja õigust keelduda nõusoleku andmisest radioaktiivsetele jäätmetele lõpptöötuse või lõppladustamise eesmärgil nende territooriumile sisenemiseks, välja arvatud ümbersuunamisel.**

(6) Liikmesriigi jurisdiktsioonis olevate tuumajäätmete ja kasutatud tuumkütuse haldamist käsitleva poliitika valik jääb iga liikmesriigi vastutusse, kusjuures mõned peavad kasutatud tuumkütust kasulikuks ressursiks, mida saab ümber töötada, samal ajal teised otsustavad selle ladustada; seetõttu ei tohiks käesoleva direktiivi sätteid piirata päritoluliikmesriikide õigust kasutatud tuumkütust ümbertöötamiseks eksportida ja sihtliikmesriigi õigust keelduda nõusoleku andmisest (i) radioaktiivsetele jäätmetele lõpptöötuse eesmärgil nende territooriumile sisenemiseks, välja arvatud ümbersuunamisel, ning (ii) kasutatud tuumkütusele lõppladustamiseks nende territooriumile sisenemiseks.

⁽¹⁾ ELTs seni avaldamata.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

KOMISJONI
ETTEPANEKEUROOPA PARLAMENDI
MUUDATUSETTEPANEKUD

Muudatusettepanek 3

Põhjendus 8

(8) Kehtiva korra lihtsustamine ei tohiks piirata liikmesriikide õigusi olla vastu või seada tingimusi radioaktiivsete jäätmete veole, mille jaoks on vaja nende **heakskiitu**. Vastuväited ei tohiks olla meelevaldsed ning peaksid lähtuma asjakohastest riiklikest või rahvusvahelistest õigusnormidest, **mida on lihtne kindlaks teha**. Asjakohased õigusaktid ei piirdu valdkondlike vedusid käsitlevate õigusaktidega. Käesolev direktiiv ei tohiks piirata rahvusvahelisest õigusest tulenevaid liikmesriikide õigusi ja kohustusi, eriti rahvusvahelises õiguses sätestatud laevade ja õhusõidukite mere-, jõe-, ja aeronavigatsiooniga seotud õigusi ja vabadusi.

(8) Kehtiva korra lihtsustamine ei tohiks piirata liikmesriikide õigusi olla vastu või seada tingimusi radioaktiivsete jäätmete veole, mille jaoks on vaja nende **nõusolekut**. Vastuväited ei tohiks olla meelevaldsed ning peaksid lähtuma asjakohastest riiklikest, **ühenduse** või rahvusvahelistest õigusnormidest **vastavalt käesolevas direktiivis sätestatule**. Asjakohased õigusaktid ei piirdu valdkondlike vedusid käsitlevate õigusaktidega. Käesolev direktiiv ei tohiks piirata rahvusvahelisest õigusest tulenevaid liikmesriikide õigusi ja kohustusi, eriti rahvusvahelises õiguses sätestatud laevade ja õhusõidukite mere-, jõe-, ja aeronavigatsiooniga seotud õigusi ja vabadusi.

Muudatusettepanek 4

Põhjendus 8 a (uus)

(8 a) Iga liikmesriik on täielikult vastutav radioaktiivsete jäätmete ja kasutatud tuumkütuse käitlemise eest tema jurisdiktsiooni alla kuuluval alal; miski käesolevas direktiivis ei tohiks viidata sellele, et sihtliikmesriik peab vastu võtma radioaktiivsete jäätmete ja kasutatud tuumkütuse veoseid lõpptötluse või lõppladustamise eesmärgil, välja arvatud juhul, kui jäätmed või kütus on mõeldud ümbersuunamiseks. Sellistest veostest keeldumist tuleks põhjendada käesolevas direktiivis sätestatud kriteeriumide alusel.

Muudatusettepanek 5

Artikli 1 lõige 3 a (uus)

3 a. Käesolev direktiiv ei pmiira rahvusvahelisest õigusest tulenevaid õigusi ja kohustusi, muu hulgas ÜRO mereõiguse konventsioonis (UNCLOS) sätestatud rahumeelse läbisõidu ja transiidi õigust.

Muudatusettepanek 6

Artikli 3 punkt 1

1) radioaktiivsed jäätmed — gaasilises, vedelas või tahkes olekus radioaktiivne materjal, millele päritolu- või sihtriik ega füüsiline või juriidiline isik, kelle otsust nimetatud riigid tunnustavad, ei näe ette edasist kasutust, **ja/või** mida reguleeriv organ kontrollib päritolu-, **transiidi-** või sihtriigi õiguslikus ja reguleerivas raamistikus kui radioaktiivseid jäätmeid;

1) radioaktiivsed jäätmed — gaasilises, vedelas või tahkes olekus radioaktiivne materjal, millele päritolu- või sihtriik ega füüsiline või juriidiline isik, kelle otsust nimetatud riigid tunnustavad, ei näe ette edasist kasutust, **ja** mida reguleeriv organ kontrollib päritolu- või sihtriigi õiguslikus ja reguleerivas raamistikus kui radioaktiivseid jäätmeid;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

KOMISJONI
ETTEPANEKEUROOPA PARLAMENDI
MUUDATUSETTEPANEKUD

Muudatusettepanek 7

Artikli 3 punkt 2

2) kasutatud tuumkütus — tuumkütus, mida on kiiritatud ning mis on reaktori südamikust alaliselt eemaldatud;

2) kasutatud tuumkütus — tuumkütus, mida on kiiritatud ning mis on reaktori südamikust alaliselt eemaldatud; **kasutatud tuumkütust võib pidada kasulikuks ressursiks, mida saab ümber töötada, või määrata lõppladustamiseks edasise kasutuseks, käsitledes seda radioaktiivsete jäätmetena;**

Muudatusettepanek 8

Artikli 5 esimene a lõik (uus)

Asjaomaste liikmesriikide pädevad asutused võtavad vajalikke meetmeid, et tagada kogu käesoleva direktiiviga hõlmatud veoseid käsitleva teabe hoolikas haldamine ja kaitsmine väärkasutuse eest.

Muudatusettepanek 9

Artikkel 5 a (uus)

Artikkel 5 a

Pädeva asutuse kinnitus taotluse kättesaamise kohta

Hiljemalt 15 kalendripäeva pärast seda, kui sihtliikmesriigi ning mis tahes transiidiliikmesriigi pädev asutus on taotluse kätte saanud, on nimetatud asutused kohustatud:

- saatma kirjaliku teatise päritoluliikmesriigi pädevale asutusele esitatud taotluse kättesaamise kohta, tingimusel, et taotlus on vastavalt artikli 14 sätetele nõuetekohaselt vormistatud; või
- kui taotlus ei ole nõuetekohaselt vormistatud, nagu on nimetatud punktis a, siis paluma päritoluliikmesriigi pädevalt asutuselt puuduvad andmed ning teavitama sihtliikmesriigi ja vajaduse korral teiste transiidiliikmesriikide pädevaid asutusi vastavast palvest. Palve koopia saadetakse valdajale. Sellise palve saatmine liikkab edasi avalduse kättesaamise teatise väljastamise tähtaja. Päritoluliikmesriigi pädevad asutused edastavad puuduvad andmed asjaomaste liikmesriikide pädevatele asutustele põhjendamatult viivitusega. Hiljemalt seitse kalendripäeva pärast puuduvate andmete kättesaamist saadavad andmeid palunud siht- või transiidiliikmesriigi pädevad asutused päritoluliikmesriigi pädevatele asutustele teatise nõuetekohaselt vormistatud taotluse kättesaamise kohta.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

KOMISJONI
ETTEPANEKEUROOPA PARLAMENDI
MUUDATUSETTEPANEKUD

Muudatusettepanek 10

Artikli 6 lõige 1

1. Hiljemalt üks kuu pärast nõuetekohaselt täidetud taotluse kättesaamist väljastavad sihtliikmesriigi ja iga transiidiliikmesriigi pädevad asutused kättesaamise kohta teatise.

Hiljemalt **kolm kuud** pärast nõuetekohaselt täidetud taotluse **kättesaamist** teatavad sihtliikmesriigi ja iga transiidiliikmesriigi pädevad asutused **päritoluriigi** pädevatele asutustele oma nõusolekust, vajalikuks peetavatest tingimustest või nõusoleku andmisest keeldumisest.

Sihtliikmesriigi või iga transiidiliikmesriigi pädevad asutused võivad oma seisukoha esitamiseks taotleda **esimeses** lõigus nimetatud tähtajale kuni ühekuulist pikendust.

1. Hiljemalt **kaks kuud** pärast nõuetekohaselt täidetud taotluse **kättesaamise kinnitamist** teatavad sihtliikmesriigi ja iga transiidiliikmesriigi pädevad asutused **päritoluliikmesriigi** pädevatele asutustele oma nõusolekust, vajalikuks peetavatest tingimustest või nõusoleku andmisest keeldumisest.

Sihtliikmesriigi või iga transiidiliikmesriigi pädevad asutused võivad oma seisukoha esitamiseks taotleda **teises** lõigus nimetatud tähtajale kuni ühekuulist pikendust.

Muudatusettepanek 11

Artikli 6 lõige 2

2. Kui lõike 1 teises ja kolmandas lõigus nimetatud tähtajaks pole sihtliikmesriigi ja/või kavandatavate transiidiliikmesriikide pädevatelt asutustelt vastust saadud, loetakse seda taotletava veoga nõustumiseks, **tingimusel et lõikes 1 nimetatud kättesaamisteatis on neilt riikidelt saadud.**

2. Kui lõike 1 **esimeses ja teises lõigus** nimetatud tähtajaks pole sihtliikmesriigi ja/või kavandatavate transiidiliikmesriikide pädevatelt asutustelt vastust saadud, loetakse seda taotletava veoga nõustumiseks.

Muudatusettepanek 12

Artikli 6 lõike 3 punkt b

b) sihtliikmesriikidele radioaktiivsete jäätmete ja tuumkütuse halduse puhul kohaldatavate asjakohaste õigusaktide põhjal **ning** radioaktiivse materjali veo puhul kohaldatavate asjakohaste riigisiseste, ühenduse ja rahvusvaheliste *asjakohaste* õigusaktide põhjal.

b) sihtliikmesriikidele radioaktiivsete jäätmete ja tuumkütuse halduse puhul kohaldatavate asjakohaste õigusaktide põhjal **või** radioaktiivse materjali veo puhul kohaldatavate asjakohaste riigisiseste, ühenduse ja rahvusvaheliste õigusaktide põhjal.

Muudatusettepanek 13

Artikli 6 lõike 3 teine a lõik (uus)

Ühesugust nõusoleku andmise ja nõusoleku andmisest keeldumise menetlust tuleb kohaldada nii radioaktiivsete jäätmete veoste kui ka lõppladustamiseks mõeldud kasutatud tuumkütuse veoste suhtes.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

KOMISJONI
ETTEPANEKEUROOPA PARLAMENDI
MUUDATUSETTEPANEKUD

Muudatusettepanek 14

Artikli 9 lõige 2

2. Kui vedu ei saa lõpule viia või kui veo tingimused ei ole vastavalt käesoleva direktiivi sätetele täidetud, tagavad päritoluliikmesriigi pädevad asutused, et kõnealuste radioaktiivsete jäätmete või kasutatud tuumkütuse valdaja võtab need tagasi, kui olukorda ei saa just mõne alternatiivse kokkuleppe abil lahendada. Kõnealused asutused tagavad, et veo eest vastutav isik võtab vajaduse korral parandavaid ohutusmeetmeid.

2. Kui vedu ei saa lõpule viia või kui veo tingimused ei ole vastavalt käesoleva direktiivi sätetele täidetud, tagavad päritoluliikmesriigi pädevad asutused, et kõnealuste radioaktiivsete jäätmete või kasutatud tuumkütuse valdaja võtab need tagasi, kui olukorda ei saa just mõne alternatiivse kokkuleppe abil lahendada, **lähtudes kasutatud tuumkütuse ja radioaktiivsete jäätmete haldamist reguleerivatest kohaldatavatest õigusaktidest.** Kõnealused asutused tagavad, et veo eest vastutav isik võtab vajaduse korral parandavaid ohutusmeetmeid.

Muudatusettepanek 15

Artikli 9 lõige 3

3. Kui vedu ei saa või ei tohi lõpule viia, **kannab sellest tulenevad kulud** valdaja.

3. Kui vedu ei saa või ei tohi lõpule viia **lõikes 1 nimetatud põhjustel, vastutab sellest tulenevate kulude eest eelkõige** valdaja, **välja arvatud juhul, kui mõnes asjakohases kohaldatavas õigusaktis või valdaja ja veoga seotud muu isiku vahel sõlmitud kokkuleppes on sätestatud teisiti.**

Muudatusettepanek 16

Artikli 10 lõike 1 kolmas lõik

Kui vedu ei saa või ei tohi lõpule viia, kannab sellest tulenevad kulud saaja.

välja jäetud

Muudatusettepanek 17

Artikli 10 lõige 5

5. Sihtliikmesriik või mis tahes transiidiliikmesriik võib otsustada, et vedu ei või lõpule viia, kui veotingimused ei ole enam vastavalt käesoleva direktiivi sätetele täidetud või ei ole vastavalt käesolevale direktiivile välja antud lubade või nõusolekutega kooskõlas. Kõnealune liikmesriik teavitab sellest otsusest viivitamata päritoluriigi pädevaid asutusi. Kui vedu ei saa või ei tohi lõpule viia, **kannab sellest tulenevad kulud** saaja.

5. Sihtliikmesriik või mis tahes transiidiliikmesriik võib otsustada, et vedu ei või lõpule viia, kui veotingimused ei ole enam vastavalt käesoleva direktiivi sätetele täidetud või ei ole vastavalt käesolevale direktiivile välja antud lubade või nõusolekutega kooskõlas. Kõnealune liikmesriik teavitab sellest otsusest viivitamata päritoluriigi pädevaid asutusi.

Kui vedu ei saa või ei tohi lõpule viia **esimeses lõigus nimetatud põhjustel, vastutab sellest tulenevate kulude eest eelkõige** saaja, **välja arvatud juhul, kui mõnes asjakohases kohaldatavas õigusaktis või saaja ja veoga seotud muu isiku vahel sõlmitud kokkuleppes on sätestatud teisiti.**

Kolmapäev, 5. juuli 2006

KOMISJONI
ETTEPANEKEUROOPA PARLAMENDI
MUUDATUSETTEPANEKUD

Muudatusettepanek 18

Artikli 11 lõige 5

5. Transiidiliikmesriik võib otsustada, et vedu ei või lõpule viia, kui veotingimused ei ole enam vastavalt käesoleva direktiivi sätetele täidetud või ei ole vastavalt käesolevale direktiivile välja antud lubade või nõusolekutega kooskõlas. Kõnealune liikmesriik teavitab sellest otsusest viivitamata päritoluriigi pädevaid asutusi. Kui vedu ei saa või ei tohi lõpule viia, **kannab sellest tulenevad kulud** lõikes 1 osutatud vastutav isik.

5. Transiidiliikmesriik võib otsustada, et vedu ei või lõpule viia, kui veotingimused ei ole enam vastavalt käesoleva direktiivi sätetele täidetud või ei ole vastavalt käesolevale direktiivile välja antud lubade või nõusolekutega kooskõlas. Kõnealune liikmesriik teavitab sellest otsusest viivitamata päritoluriigi pädevaid asutusi.

Kui vedu ei saa või ei tohi lõpule viia **esimeses lõigus nimetatud põhjustel**, vastutab **sellest tulenevate kulude eest eelkõige** lõikes 1 osutatud vastutav isik, **välja arvatud juhul, kui mõnes asjakohases kohaldatavas õigusaktis või nimetatud isiku ja veoga seotud muu isiku vahel sõlmitud kokkuleppes on sätestatud teisiti.**

Muudatusettepanek 19

Artikli 12 lõige 5

5. Päritoluliikmesriik või mis tahes transiidiliikmesriik võib otsustada, et vedu ei või lõpule viia, kui veotingimused ei ole enam vastavalt käesoleva direktiivi sätetele täidetud või ei ole vastavalt käesolevale direktiivile välja antud lubade või nõusolekutega kooskõlas. Kõnealune transiidiliikmesriik teavitab sellest otsusest viivitamata päritoluliikmesriigi pädevaid asutusi. Kohaldatakse artikli 9 lõiget 2. Kui vedu ei saa või ei tohi lõpule viia, vastutab sellest tulenevate kulude eest valdaja.

5. Päritoluliikmesriik või mis tahes transiidiliikmesriik võib otsustada, et vedu ei või lõpule viia, kui veotingimused ei ole enam vastavalt käesoleva direktiivi sätetele täidetud või ei ole vastavalt käesolevale direktiivile välja antud lubade või nõusolekutega kooskõlas. Kõnealune transiidiliikmesriik teavitab sellest otsusest viivitamata päritoluliikmesriigi pädevaid asutusi. Kohaldatakse artikli 9 lõiget 2.

Kui vedu ei saa või ei tohi lõpule viia **esimeses lõigus nimetatud põhjustel**, vastutab sellest tulenevate kulude eest **eelkõige** valdaja, **välja arvatud juhul, kui mõnes asjakohases kohaldatavas õigusaktis või valdaja ja veoga seotud muu isiku vahel sõlmitud kokkuleppes on sätestatud teisiti.**

Muudatusettepanek 20

Artikli 16 lõige 1

1. Liikmesriigid soodustavad kokkulepete sõlmimist, et lihtsustada selliste radioaktiivsete jäätmete ohutut haldamist, sealhulgas lõppladustamist, mis on pärit riikidest, kus seda toodetakse väikestes kogustes ja kus vastavate rajatiste loomine ei oleks radioloogilisest seisukohast põhjendatud.

1. Liikmesriigid soodustavad kokkulepete sõlmimist, et lihtsustada selliste radioaktiivsete jäätmete ohutut haldamist, sealhulgas lõppladustamist, mis on pärit riikidest, kus seda toodetakse väikestes kogustes ja kus vastavate rajatiste loomine ei oleks radioloogilisest, **majanduslikust, keskkonna ja ohutuse** seisukohast põhjendatud. **Sellised kokkulepped tuleb sõlmida tingimusega, et iga liikmesriik jätab endale õiguse keelduda loa andmisest kasutatud tuumkiütuse ja radioaktiivsete jäätmete toomiseks tema territooriumile lõpptöötluste või lõppladustamise eesmärgil, välja arvatud ümbersuunamisel.**

Kolmapäev, 5. juuli 2006

P6_TA(2006)0301

Rohkem teadusuuringuid ja innovatsiooni — investeerimine kasvu ja tööhõivesse

Euroopa Parlamendi resolutsioon ühenduse Lissaboni kava rakendamise kohta: rohkem teadusuuringuid ja innovatsiooni — investeerimine kasvu ja tööhõivesse: ühtne lähenemisviis (2006/2005(INI))

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse komisjoni teatist pealkirjaga „Ühenduse Lissaboni kava rakendamine: rohkem teadusuuringuid ja innovatsiooni — investeerimine kasvu ja tööhõivesse: ühtne lähenemisviis” (KOM(2005)0488) ja selle lahutamatuks osaks olevaid komisjoni talituste töödokumente (SEK(2005)1253 ja SEK(2005)1289);
- võttes arvesse Euroopa Ülemkogu 23. ja 24. märtsi 2000. aasta Lissaboni kohtumise eesistuja lõppjäreldusi, millega võeti vastu otsus muuta EL maailma kõige konkurentsivõimelisemaks ja dünaamilisemaks teadmispõhiseks majanduseks,
- võttes arvesse Euroopa Ülemkogu 22. ja 23. märtsi 2005. aasta Brüsseli kohtumise eesistuja lõppjäreldusi,
- võttes arvesse Euroopa Ülemkogu 23. ja 24. märtsi 2006. aasta Brüsseli kohtumise eesistuja lõppjäreldusi,
- võttes arvesse nõukogu 12. juuli 2005. aasta soovitus 2005/601/EÜ liikmesriikide ja ühenduse majanduspoliitika üldsuuniste kohta (2005-2008) ⁽¹⁾,
- võttes arvesse komisjoni teatist pealkirjaga „Investeerimine teadusuuringutesse: Euroopa tegevuskava” (KOM(2003)0226),
- võttes arvesse komisjoni teatist kevadisele Euroopa Ülemkogule pealkirjaga „Koostöö majanduskasvu ja töökohtade nimel — Lissaboni strateegia uus algus” (KOM(2005)0024),
- võttes arvesse komisjoni teatist pealkirjaga „Ühismeetmed majanduskasvu kiirendamiseks ja tööhõive tõstmiseks: ühenduse Lissaboni kava” (KOM(2005)0330),
- võttes arvesse komisjoni aastaaruannet pealkirjaga „Euroopa Liidu teadusuuringute ja tehnoloogiaarenduse 2004. aasta aruanne” (KOM(2005)0517),
- võttes arvesse komisjoni ettepanekut võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsus, mis käsitleb Euroopa Ühenduse teadusuuringute, tehnoloogiaarenduse ja tutvustamistegevuse seitsmendat raamprogrammi (2007-2013) (KOM(2005)0119), Euroopa Parlamendi 15. juuni 2006. aasta seisukohaga muudetud kujul ⁽²⁾,
- võttes arvesse komisjoni ettepanekut võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsus, millega kehtestatakse konkurentsivõime ja uuendustegevuse raamprogramm (2007-2013) (KOM(2005)0121, Euroopa Parlamendi 1. juuni 2006. aasta seisukohaga muudetud kujul ⁽³⁾),
- võttes arvesse komisjoni teatist pealkirjaga „Uus partnerlus majanduskasvu ja töökohtade loomise nimel: Euroopa Tehnoloogiainstituudi, teadmiste lipulaeva arengukava” (KOM(2006)0077),
- võttes arvesse komisjoni talituste töödokumenti pealkirjaga „Euroopa konkurentsivõime aruanne 2004” (SEK(2004)1397),
- võttes arvesse komisjoni talituste töödokumenti pealkirjaga „Ettevõtluspoliitika võrdlusuuring: 2004. aasta tulemustabel” (SEK(2004)1427),

⁽¹⁾ ELT L 205, 6.8.2005, lk 28.

⁽²⁾ Vastuvõetud tekstid, P6_TA(2006)0265.

⁽³⁾ Vastuvõetud tekstid, P6_TA(2006)0230.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- võttes arvesse Euroopa 2005. aasta innovatsiooni tulemustabelit (innovatsioonitorjendite võrdlev analüüs), mis näitab selgelt, et Ameerika Ühendriigid ja Jaapan on innovatsiooni osas juhtpositsioonil,
- võttes arvesse ekspertrühma 2004. aasta juuli aruannet pealkirjaga „Teaduse valdkonnast ettevõtlusesse toimuva tehnosiirdega tegelevate asutuste töö tõhustamine”,
- võttes arvesse ekspertrühma 2004. aasta aruannet pealkirjaga „Intellektuaalomandi haldamine riiklikult rahastatavates teadusorganisatsioonides: Euroopa suuniste poole”,
- võttes arvesse komisjoni 2005. aasta septembri aruannet pealkirjaga „Tööhõive Euroopas 2005 — hiljutised suundumused ja väljavaated”,
- võttes arvesse Hampton Courtis pealkirja „Uuendusliku Euroopa loomine” all toimunud tippkohtumisel ametisse määratud sõltumatu ekspertrühma poolt 2006. aasta jaanuaris koostatud aruannet teadus- ja arendustegevuse ning innovatsiooni kohta (nn Aho-raport),
- võttes arvesse oma 10. märtsi 2005. aasta resolutsiooni teaduse ja tehnoloogia kohta — suunised Euroopa Liidu teadusuuringute toetamise poliitika kohta ⁽¹⁾,
- võttes arvesse oma 19. jaanuari 2006. aasta resolutsiooni Euroopa väikeettevõtluse harta rakendamise kohta ⁽²⁾,
- võttes arvesse oma 14. märtsi 2006. aasta resolutsiooni Euroopa infoühiskonna kohta majanduskasvu ja tööhõive eest ⁽³⁾,
- võttes arvesse kodukorra artiklit 45,
- võttes arvesse tööstuse, teadusuuringute ja energeetikakomisjoni raportit ja kultuuri- ja hariduskomisjoni ning tööhõive- ja sotsiaalkomisjoni arvamusi (A6-0204/2006),
- A. arvestades, et Euroopa jääb majanduskasvu, teadustegevuse ja tootlikkuse poolest Ameerika Ühendriikidest ja Jaapanist maha, suutmata lõigata kasu info- ja sidetehnoloogiate rakendamisest ning meelitada Euroopasse teadus- ja arendustegevusega seotud investeeringuid;
- B. arvestades, et teadus- ja arendustegevuse vahendite suurendamine on majanduskasvu ja töökohtade loomise jaoks vajaliku eduka innovatsiooni eeltingimuseks;
- C. arvestades, et Majanduskoostöö ja Arengu Organisatsiooni (OECD) aruanded näitavad, et teadus- ja arendustegevuse toetused aitavad viia ettevõtjatel ellu strateegilisi ja töökorraldusega seotud muudatusi ning parandavad suhtumist tehnoloogiasse;
- D. arvestades, et kuigi Euroopa parimad ettevõtjad teevad maailmatasemel investeeringuid, peavad erasektori jõupingutused teadus- ja arendustegevuse valdkonnas olema suuremad;
- E. arvestades, et väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate panus uutel tehnoloogiatel põhinevate toodete, teenuste ja turgude arengusse sõltub nende suutlikkusest teha uuendusi, suurendada oma jõupingutusi teadustöö vallas, osta sisse teadustöö teenust, laiendada oma võrgustikke, kasutada paremini teadustöö tulemusi ning saada tehnoloogialast oskusteavet;
- F. arvestades, et turuarendusest võiksid võita Euroopa need sektorid, mis mõjutavad otseselt liikmesriikide kodanikke ja on kõige suurema osakaaluga sisemajanduse kogutoodangus;
- G. arvestades, et toetusorganisatsioonid, nagu koolitus- ja teaduskeskused, finantsasutused, innovatsiooni ja intellektuaalomandi konsultandid ning kohalikud ja piirkondlikud arenguasutused saavad aidata kaasa ettevõtjate loova äripotentsiaali maksimeerimisele;
- H. arvestades, et Euroopa tööturu väike tulemuslikkus, inimressursside ebaefektiivne kasutamine, turu killustatus ja tööjõu vähenenud liikuvus on suures osas tinginud väikesed edusammud Lissaboni ja Stockholmi eesmärkide saavutamisel;

⁽¹⁾ ELT C 320 E, 15.12.2005, lk 259.⁽²⁾ Vastuvõetud tekstid, P6_TA(2006)0022.⁽³⁾ Vastuvõetud tekstid, P6_TA(2006)0079.

Kolmapäev, 5. juuli 2006

- I. arvestades, et struktuurilised tõkked ja ebapiisavad soodustused takistavad tunnustatud teadlaste suuremat liikuvust;
 - J. arvestades, et Euroopa tehnosiirdeasutused ja innovatsiooni levikeskused võimaldavad kiiremat turustamist, uute tehnoloogiate paremat levitamist, intellektuaalomandi paremat haldamist, teadustöö tulemuste paremat rakendamist ning olemasolevate riiklike ja piirkondlike kavade paremat koordineerimist;
 - K. arvestades, et avatud innovatsiooni lähenemisviisi rakendamine parandaks teadus- ja arendustegevuse suutlikkust ELis;
 - L. arvestades, et komisjoni väljapakutud teadusuuringute eelarvet ei tohiks lükata finantsraamistiku lõpupeerioidile;
 - M. arvestades, et selleks, et suurendada väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate rahastamist, tegeleda turul esinevate probleemidega ja optimeerida ühenduse vahendeid, kasutades selleks avaliku ja erasektori kapitali, on vaja finantsvahendite jaoks mõeldud Euroopa Liidu eelarvevahendite kriitilist hulka;
 - N. arvestades, et teadlastel on vaja idee-eelset rahastamist selleks, et hinnata turgu, töötada välja katse- ja näidisprojektid ning kasutatavad näidiseksemplarid, seda nii äriühingute käivitamisel kui ka uute, teadustöö käigus väljatöötatud toodete turustamisel; arvestades, et seejärel on äriühingute kasvuks vaja riskikapitali;
 - O. arvestades, et riigiabi sätted peaksid olema lihtsad, läbipaistvad ja tõhusad ning neid tuleks kasutada ainult viimase abinõuna, kui turg ei toimi, ja et riigiabi andmine peaks olema ajutine;
1. nõuab tungivalt, et liikmesriigid edendaksid ettevõtlust hariduse varastest järkudest alates ning tugevdaksid toetust elukestvate õppele, soodustades selleks aktiivselt info- ja sidetehnoloogia alast koolitust nii töötavate kui ka töötute isikute seas;
 2. nendib liidu mahajäämust Lissaboni strateegia rakendamisel hariduse ja koolituse valdkonnas; kutsub liikmesriike võtma kohustuse taaskäivitada Lissaboni strateegia;
 3. rõhutab vajadust tõsta teaduslike karjäärivõimaluste mainet ja propageerida olemasolevaid stiimuleid ja autasusid, nagu Descartes'i, Aristotelese ja noore teadlase auhinnad;
 4. nõuab suurema toetuse andmist Euroopa parimatele teadlastele, eelkõige karjääri alustavatele teadlastele, luues neile atraktiivsemad töötingimused, vähendades õiguslaseid, haldusalaseid ja geograafilisi tõkkeid ning tagades Euroopa teadlastele välisteadlastega võrdse kohtlemise;
 5. toetab kindlalt teadlaste ühisturu vajalikku eesmärki, mille komisjon on esitanud oma eespool nimetatud teatises pealkirjaga „Ühenduse Lissaboni kava rakendamine: rohkem teadusuuringuid ja innovatsiooni — investeerimine kasvu ja tööhõivesse: ühtne lähenemisviis”;
 6. tunnustab, et soodustamaks teaduslike teadmiste jagamist on esmatähtsad ergutused, et parandada teadlaste ja teadustöötajate töötingimusi ja koolitada jätkuvalt tööjõudu;
 7. usub, et koolitusasutused võivad selles osas suure panuse anda ja on veendunud, et esiteks peaksid kokku puude teaduse ja teadusuuringutega algama koolist, teiseks on vaja soodustada loovat koostööd ülikooli teadustöötajate ja ettevõtjate vahel; on samuti seisukohal, et takistused teadlaste liikuvusele tuleks kõrvaldada, parandades nende ametiseisundit ja karjääri arengut, mis on eesmärgid, mida ei ole võimalik saavutada liikmesriikide maksualast koostööd parandamata ja teatud sotsiaaltoetusi üle kandmata;
 8. toetab Euroopa teadlaste hartat ja teadlaste töölevõtmise juhendit, sest need algatused võivad julgustada enamaid Euroopa üliõpilasi ülikoolis teaduslikule tööle asuma ning ergutavad samas ka parimaid välisteadlasi, keda tuleks julgustada jätkama oma teaduskarjääri Euroopas alaliselt või vastavalt koostöölepingule ajutiselt lühiajaliste viisade väljastamise eripoliitika kaudu;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

9. nõuab, et EL võitleks tõhusalt nn „ajude väljavoolu” vastu ning võtaks kõiki vajalikke meetmeid, et muuta liikmesriigid tipptasemel teadlastele huvipakkuvaks, edendades eelkõige vahetusprogramme kolmandate riikidega, nagu Erasmus Mundus, mis on mõeldud üliõpilastele, teadlastele ja õpetajatele; usub, et Euroopa kutsevalifikatsiooni raamistikul oleks oluline osa Euroopa tööturu loomisel, mis on avatud teadlastele ning toetab jõupingutusi nende liikuvust takistavate asjaolude kõrvaldamisel;
10. märgib innovatsiooni aus hoidva kultuuri edendamise olulisust; nõuab tungivalt, et liikmesriigid võimaldaksid innovatsioonipoliitikal tungida kõikidesse riikliku teadustöö valdkondadesse;
11. rõhutab ülikoolide kaalukat rolli teadmiste loomisel ja levitamisel ning soovib tungivalt suurendada nende tähtsust, luues sünergiat kõrghariduse, teaduse, elukestva õppe ja tootlike majandussektorite vahel; pöörab seepärast tähelepanu komisjoni kõrgharidust käsitlevale aruandele;
12. nõuab tungivalt, et komisjon ja liikmesriigid algataksid ja edendaksid Euroopa innovatsiooni auhindu;
13. rõhutab toodete, protsesside ja teadmistepõhiste teenuste integreerimise edendamise olulisust ning mitmesuguste toetussüsteemide kasutuselevõtmist mittetehnoloogilistes sektorites; juhib sellega seoses tähelepanu asjaolule, et ka mittetehnoloogiline innovatsioon sisaldab sotsiaalseid uuendusi ja institutsioonilisi uuendusi;
14. teeb ettepaneku pakkuda neile väljavalitud väikestele ja keskmise suurusega ettevõtjatele, kes on innovatsiooni alal ja äriühingute asutamises edukad, piiratud määral täiendavat teadustöötoetust nende teadusuuringute projektide jaoks;
15. soovib pöörata erilist tähelepanu väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate piisava osalemise tagamisele teadus- ja arendustegevuses, võttes konkreetseid meetmeid, näiteks eraldades osa teadusuuringute rahalistest vahenditest väikestele ja keskmise suurusega ettevõtjatele;
16. juhib tähelepanu vajadusele tugevdada väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate suutlikkust teadusuuringuteks;
17. nõuab tungivalt, et liikmesriigid looksid kodanike ja äriühingute jaoks innovatsioonisõbraliku turu, tagades parema reguleerimise, standardid, riikliku tellimuse ja intellektuaalomandi õigused; nõuab tungivalt, et komisjon annaks teavet intellektuaalomandi õiguste kaitse kohta;
18. võtab teadmiseks komisjoni seisukoha, et EL peab saavutama tasuva, õiguslikult kindla ja kasutajasõbraliku intellektuaalomandi kaitse süsteemi, et meelitada ligi kõrgtehnoloogilisi ettevõtjaid; on seisukohal, et intellektuaalomandi kaitse ei tohi häirida vaba juurdepääsu avalikele hüvedele ja avalikule teabele; ärgitab komisjoni propageerima sotsiaalselt kaasavat teadmistepõhist ühiskonda, toetades näiteks tasuta ja avatud lähtekoodiga tarkvara ja litsentsimisühimõtteid, nagu näiteks üldine avalik litsents (General Public Licence — GPL) ja avalik dokumenteerimise litsents (Public Documentation Licence — PDL);
19. märgib ära vajaduse piirkondlike teabepunktide järele eesmärgiga koordineerida teadustegevuse ja uuendustega seotud asjakohast teavet;
20. teeb ettepaneku vaadata uuesti läbi standardite kehtestamise õiguse kasutamine, et nõuda kõrget tehnilist taset ja jõuda kiiresti uutest standarditest kokkuleppele;
21. teeb ettepaneku muuta riiklikud klastrid, konglomeraadid, ühistud ja konsortsiumid üleeuroopaliseks eesmärgiga suurendada konkurentsivõimet ja kriitilist hulka, sealhulgas mitmeid teadusharusid hõlmavaid teadusuuringuid, küpseid tööstusharusid ja alustavaid ettevõtjaid;
22. tunnistab innovatsioonisuundade ja -valdkondade loomise olulisust piirkondlikul tasandil ning nende võrgustamise olulisust vastavate struktuuridega teistes piirkondades ja liikmesriikides või kolmandates riikides;
23. nõuab tungivalt selgete eesmärkide püstitamist kõrgetasemeliste keskuste loomisel, milles kõigis peaksid olema nn loovuse laboratooriumid;
24. märgib, et vaja oleks ühenduse patenti ja kaubamärki ning Euroopa, Ameerika Ühendriikide ja Jaapani patendisüsteemide vahelist suuremat vastastikust kasu; märgib, et ühenduse integreeritud patendisüsteem, mis põhineb demokraatlikel õigusnormidel, peab olema osa innovatsioonistrateegiast, mille puhul on oluline tagada tasakaal tööstusomandi kaitse, tehnilise teabe levitamise ning vaba ja piiramatult konkurentsivõime vahel; rõhutab, et patendiga tagatud kaitse eesmärk on leiutise kaitsmine ja mitte turusektorite kontrollimine;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

25. palub nõukogul lõpetada patiseis väljapakutud ühenduse patendi suhtes seoses keelerežiimiga;
26. juhib komisjoni ja liikmesriikide tähelepanu hiljutistele muutustele seoses teadusliku oskusteabe kaitse ja levitamise, tasuta juurdepääsuga avaldatud teaduslike ülevaateartiklite edule ning „Science Commons” litsentsile;
27. nõuab tungivalt, et komisjon looks üldise aruandlussüsteemi, et kontrollida selliseid näitajaid nagu tulu lepingu alusel tehtavast teadustööst, esitatud ja rahuldatud patenditaotlused, litsentsid ja litsentsimisest saadud tulu, aktiivsete lepingute arv, ettevõtjatest klientide arv (sealhulgas väikesed ja keskmise suurusega ettevõtjad) ning kõrvaltoodete arv ja areng koos kõikide näitajate kvalitatiivse tõlgendamisega;
28. nõuab tungivalt, et liikmesriigid aitaksid rakendusüritingute asutustel luua tihedamaid suhteid tööstus-sektoriga, inkubaatorite ja naabruses asuvate teadus- või tööstusparkidega, aidates neil seeläbi saavutada kriitilist hulka;
29. märgib, et Euroopa tähtsaimad sektorid kannatavad jätkuvalt puuduliku koordineerimise ja integratsiooni, kitsaskohtade ja teadmiste viletsa haldamise käes; märgib, et neid probleeme aitaks lahendada väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate kaasamine Euroopa tehnoloogiaplatvormidesse;
30. rõhutab vajadust toetada teadlasi juurdepääsul idee-eelsele rahastamisele, mis võimaldaks neil rahastada tegevusi, mille eesmärk on tõestada investoritele, et uuel tehnoloogial on teatav ärilise ja tehnilise elujõulisuse tase;
31. väljendab muret seoses sellega, et kuigi Euroopa tasandil tunnistatakse tehnoloogilise teadustegevuse ja innovatsiooni edendamise suurt tähtsust, on ELis saavutatud tulemused rahastamise, jõudluse ja võimete kasutamise osas tagasihoidlikud;
32. märgib, et on oluline luua kõrvaltooteid kui vahendeid uurimustöö tulemuste kasutamiseks kasumi tootmise otstarbel ja eelkõige krediitvõimaluste osutamise olulisust sellel eesmärgil;
33. rõhutab vajadust avaliku ja erasektori partnerluse täiustatuma süsteemi järele selleks, et tõsta ajakohaste seadmete, infrastruktuuri ja teenuste kaudu teadusuuringute kvaliteeti;
34. tervitab erainvestorite (nn „business angels”) olulist rolli muidu kättesaamatute investeeringute tagamisel uuenduslikesse ettevõtjatesse, eriti väikestes ja keskmise suurusega ettevõtjatesse;
35. märgib, et keskkonnahoidlik uuendustegevus, eelkõige energiatõhususe suurendamise meetodid, pakuvad Euroopa ettevõtjatele konkurentsieeliseid;
36. märgib, et diferentseeritud kokkulepitud laenud ja toetused, mille puhul määratakse vahendi täpne vorm kindlaks tihedas koostöös klientidega, toob kaasa raha tõhusa kasutamise mahu ja toote turustamise tähtsaja osas, keskendudes tegelikele vajadustele;
37. märgib, et uute ettevõtjate vahelise teadustöö ja innovatsiooni loomiseks, kasvuks, toetamiseks ja selliste ettevõtjate koondamiseks on vaja piisavat riskikapitali;
38. nõuab tungivalt, et komisjon koostöös liikmesriikidega looks väikestele ja keskmise suurusega ettevõtjatele struktuuriabi raamistiku, et ajakohastada nende teadmiste haldamist ja tehnoloogilisi ressursse, mis võimaldavad neil nõudluspõhisel innovatsiooniturul aktiivselt osaleda ja olla aktiivselt seotud tehnoloogilise teadus- ja arendustegevusega;
39. täheldab, et väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate ligipääsu rahastamisele on vaja parandada;
40. toetab Euroopa Ülemkogul 2006. aasta märtsi kohtumisel heaks kiidetud ideed lihtsustada ja laiendada Euroopa Investeeringupanga laenude kättesaadavust ettevõtjatele, eriti väikestele ja keskmise suurusega ettevõtjatele, kes vajavad innovatsiooni ja teadusuuringute valdkonnas kõige rohkem ergutust;
41. teeb ettepaneku vaadelda struktuurifonde kui tähtsaimaid teadustöö- ja innovatsioonialase suutlikkuse toetamise vahendeid, eriti ühtekuuluvuse poole püüdlisel; teeb ettepaneku, et teadusuuringutele ja innovatsioonile määratud struktuurifondide summat tuleks kolmekordistada;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

42. märgib, et riikliku tellimuse kasutamine teadusuuringute ja innovatsiooni toetamiseks on võtmetähtsusega, kuid et see ei peaks moonutama konkurentsi ega eelistama suurimaid turul tegutsevaid ettevõtjaid;
43. on seisukohal, et riigihanked ei peaks olema piiratud vaid erainvesteeringute ergutamise rolliga, vaid neil peaks olema strateegiline roll, mis inspireerib ettevõtjaid edendama innovatsiooni ja hankima ajakohast oskusteavet;
44. tunnistab, et väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate võrgustamine suurte töövõtjatega nii era- kui ka avalikust sektorist võib mängida olulist rolli innovatsiooni tugevdamisel; rõhutab, et uuenduslike toodete avaliku sektori poolne tagamine nii riiklikul kui ka ühenduse tasandil võib aidata täita lünkasid turul ning edendada uuenduslikke tooteid ja teenuseid üldiselt;
45. soovib ELi riigiabi eeskirjade põhjalikku reformimist, mille käigus läheksid subsiidiumid suurtelt ja raskustes olevatelt ettevõtjatelt üle väikestele ja uuenduslikele ettevõtjatele;
46. märgib, et pайдlikkus ja läbipaistvus on innovatsiooni eeltingimused;
47. peab vajalikuks leida suuremaid võimalusi investeeringute tagamiseks uurimiseadmetesse;
48. teeb ettepaneku rakendada maksusoodustussüsteemi, et ergutada teenustesektorit tundma huvi teadusuuringute tulemuste ja nende rakendamise vastu;
49. pakub välja nn ühtse fondi struktuuri, et vältida ühes liikmesriigis asuva, kuid teise liikmesriigi fondi kaudu investeeringuid tegevate investorite topeltmaksustamist;
50. rõhutab vajadust uurida, kas olemasolevad innovatsioonile suunatud struktuurid ja mehhanismid on piisavad, et tagada laiaulatuslikku lähenemisviisi innovatsioonile, ning võimalised seda edendama, aidates kaasa tegevuse ja poliitika paremale koordineerimisele;
51. palub nõukogul esitada Euroopa Parlamendile igal aastal aruande investeerimise suundumuse kohta riiklikest eelarvetest avaliku sektori teadussprogrammidesse (eesmärk on 1 % SKTst);
52. nendib, et tõenäoliselt jääb täitmata eesmärk investeerida aastaks 2010 teadusuuringutesse 3 % ELi SKTst; avaldab kahetsust, et Euroopa Ülemkogu 2006. aasta märtsi kohtumisel ei võtnud liikmesriigid konkreetsemaid kohustusi teadusuuringute ja innovatsiooni soodustamiseks; avaldab kahetsust, et liikmesriigid ei määranud kindlaks riigiabi suurendamise minimaalset eesmärki aastaks 2010;
53. usub, et ühenduse sellised vahendid nagu i2010 strateegia, teadusuuringute, tehnoloogiaarenduse ja tutvustamistegevuse seitsmendat raamprogramm ning konkurentsivõime ja innovatsiooni raamprogramm võivad soodustada lõhe ületamist teadusuuringute tulemuste ja majandusliku kasu vahel;
54. rõhutab, et täiustatud teadus- ja innovatsioonipoliitika peab säästva arengu kaudu panustama uutesse tööhõivevõimalustesse, keskendudes keskkonnanahoidlikule uuendustegevusele ja säästvale tootmisele (näiteks päikese-vesinikutehnoloogiad, tuuleenergia, kütuseelemendid, biomass, taimepõhine keemiatööstus), keskkonnavalaselt tõhusad teenused (energia säästmine, mobiilsusteenused, korduvkasutus ja ringlussevõtt) ning säästev inseneritöö ja juhtimismeetodid (näiteks bioonika, terviklik tootepoliitika);
55. tervitab komisjoni soovitusi, et parema reguleerimise algatuse raames peaks mõju hindamine sisaldama teadusuuringute ja innovatsiooni valdkonna soovitusi mõju hindamist;
56. kutsub liikmesriike paremini kasutama neile eraldatud Euroopa vahendeid ning juhib tähelepanu liikmesriikidele, kes oma projektides on asetanud töökohtade loomise keskele kohale, investeerides enam kui 35 % Euroopa Sotsiaalfondi assigneeringutest haridus- ja koolitussüsteemi kaasajastamisesse;
57. teeb presidendile ülesandeks edastada käesolev resolutsioon nõukogule, komisjonile ja liikmesriikide valitsustele.
-

Kolmapäev, 5. juuli 2006

P6_TA(2006)0302

Raampoliitika ELi tootmise tugevdamiseks: süvendada integreeritumat lähenemisviisi tööstuspoliitikale

Euroopa Parlamendi resolutsioon raampoliitika kohta ELi tootmise tugevdamiseks — süvendada integreeritumat lähenemisviisi tööstuspoliitikale (2006/2003(INI))

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse komisjoni teatist „Ühenduse Lissaboni programmi rakendamine: raampoliitika ELi tootmise tugevdamiseks — süvendada integreeritumat lähenemisviisi tööstuspoliitikale” (KOM(2005)0474),
- võttes arvesse antud teatisega kaasneva komisjoni talituste töödokumente (SEK(2005)1215, SEK(2005)1216 ja SEK(2005)1217),
- võttes arvesse konkurentsivõime nõukogu 28. novembri 2005. aasta järeldusi,
- võttes arvesse 23.-24. märtsi 2006. aasta Brüsseli Euroopa Ülemkogu eesistuja järeldusi,
- võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust komisjoni eespool nimetatud teatise osas (INT/288 — CESE 595/2006),
- võttes arvesse kodukorra artiklit 45,
- võttes arvesse tööstuse, teadusuuringute ja energeetikakomisjoni raportit ning tööhõive- ja sotsiaalkomisjoni arvamust (A6-0206/2006),
- A. arvestades, et eespool nimetatud komisjoni teatises esitatakse 27 üksiksektori konkurentsivõime üksikasjaliku läbivaatamise alusel töötleva tööstuse poliitika lähiaastate töökava;
- B. arvestades, et Euroopa majandusliku arengu mudeli koostisosadeks on dünaamiline ja suure konkurentsivõimega tööstus ning kõrged sotsiaalsed ja keskkonnastandardid;
- C. arvestades, et ELi töötlev tööstus moodustab umbes 20 % ELi toodangust ja annab tööd umbes 34 miljonile inimesele, kellest rohkem kui pooled töötavad väikestes ja keskmise suurusega ettevõtjates (VKE);
- D. arvestades, et nõukogu tunnistab töötleva tööstuse kui uute ja uuenduslike toodete looja tähtsust;
- 1. tervitab komisjoni teatist, milles sätestatakse lähiaastateks töötleva tööstuse raampoliitika ja tõhus töökava; peab seda teatist oluliseks osaks usaldusväärse ja tasakaalustatud tööstuspoliitika kujundamisest, kuna see ühendab konkreetset valdkonnapõhised meetmed valdkondadevaheliste poliitiliste algatustega;
- 2. tunnistab töötleva tööstuse olulist rolli ELis; juhib tähelepanu sellele, et tootmine, teenused ja kaubandus on kaasaegses majanduskeskkonnas tugevalt ja üha rohkem omavahel seotud; toetab seepärast kindlalt sidusa tööstuspoliitika arendamist Euroopa tasandil, et lahendada globaliseerumisega kaasnevaid probleeme;
- 3. tuletab meelde, et EL peab püüdma jääda suureks tööstustootjaks, selle asemel et üksnes piirduda oma teenustesektori arendamisega;
- 4. on seisukohal, et EL peaks tagama tööstuse ja teenuste valdkonnas konkurentsivõime tõstmise strateegiate ühise arendamise ning edendama parimaid tavasid seoses ettevõtluskeskkonna ja ettevõtlusvaimuga, sealhulgas ka ettevõtjate sotsiaalse vastutuse ning meeste ja naiste võrdsete võimalustega;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

5. tuletab meelde, et Lissaboni strateegia eesmärgid kujutavad endast miinimumi, mida liikmesriigid peaksid kohustuma täitma; märgib, et hiljuti võtsid mitmed liikmesriigid töötleva tööstuse tugevdamiseks vastu riikliku poliitika; usub, et isoleeritud riiklik poliitika võib takistada Euroopa tööstuspoliitika arengut ja et liikmesriikide võetavate ja ühenduse meetmete parem kooskõlastamine võiks tugevdada mõlemat; nõuab seetõttu tungivalt, et komisjon ja liikmesriigid kavandaksid mehhanismid meetmete tõhusaks kooskõlastamiseks nimetatud valdkonnas, kaasates valitsusi, tööstust ning sidusrühmi Euroopa, siseriiklikul ja piirkondlikul tasandil;
6. märgib, et ilma valitsuse meetmeteta ei ole võimalik luua tööstusraamistikku, mis oleks tasakaalustatud, atraktiivne ja pakuks õiguskindlust; juhib tähelepanu sellele, et kaasaegse riikliku sektori töö on äärmiselt oluline infrastruktuuri arendamisel ja hariduse ning uuendustegevuse toetamisel;
7. on seisukohal, et ühenduse toetus ja abi liikmesriikide tööstuspoliitikale peab olema suunatud Euroopa pädevuskeskuste loomisele, soodustades sünergia teket kohalikul tööjõuturul pakutavate oskuste ja uurimiskeskuste vahel, võttes samas arvesse arengule suunatud poliitilist ja makromajanduslikku keskkonda, kui vahendit soodustamiseks suuremaid investeringuid ja loomaks jõukust ning kvaliteetseid töökohti, mille puhul on tagatud asjaomased õigused; tervitab asjaolu, et komisjoni teatis määratleb Euroopa tööstuspoliitika mõiste; rõhutab siiski, et see lähenemisviis ei tohi olla üksnes horisontaalne, vaid selle juures tuleb arvestada ka valdkonnaspetsiifilisi tingimusi;
8. tuletab komisjonile meelde vajadust süvalaiendada energiasäästu ja -tõhususe meetmeid kõigis poliitika-valdkondades; märgib, et energiakulud on paljudes tööstusharudes peamiseks teguriks ning palub komisjonil seetõttu pakkuda osana oma tööstuspoliitikast välja seda arvestavad erimeetmed ja -programmid;
9. toetab komisjoni teatistes esitatud algatusi; tervitab 27 sektori üksikasjalikku analüüsi ja selget rõhuasetust soovitustes; peab praeguseks ülesandeks siiski algatuste konkreetset rakendamist; on veendunud, et elluviimise pikaajalise järjepidevuse tagamiseks on vaja, et esitatud algatuste kooskõlastamise eest hoolitseks üks peadirektoraat — ettevõtluse ja tööstuse peadirektoraat, ja üks nõukogu koosseis — konkurentsivõime nõukogu; kutsub sellega seoses komisjoni üles teavitama Euroopa Parlamenti algatustega seoses saavutatud edusammudest enne 2006. aasta lõppu; kutsub komisjoni üles kaaluma ühtlasi kõrgetasemeliste rühmade, innovatsiooninõukogude ja töörühmade taolistest algatustest saadava kasu ja lisandväärtuse süstemaatilise ja korrapärase hindamise võimalust neis valdkondades, kus nad tegutsevad;
10. julgustab komisjoni pöörama piisavalt tähelepanu töötleva tööstuse kõigile sektoritele ja vajaduse korral täitma lünki teatavate sektorite analüüsi ja võetavate meetmete osas, võttes arvesse teatud tööstusharude suurt piirkondlikku kontsentratsiooni;
11. nõustub sellega, et töötleva tööstuse konkurentsivõimet tuleb parandada; tervitab asjaolu, et komisjon rõhutab ettevõtjate sotsiaalset vastutust ning vajadust säästva arengu järele; kutsub komisjoni üles pöörama samavõrd tähelepanu töökeskkonnale ning töötajate tervishoiule ja ohutusele kui suurema arvu ja paremate töökohtade loomisele;
12. tunnistab, et Euroopa tööstuspoliitika arendamiseks liikmesriikide majandusele strateegilise tähtsusega sektorites on oluline olemasolevat tööstust tugevdada, säilitada avatud siseturg, reguleerida vastavalt vajadusele, võtta arvesse konkurentsivõimega seotud tegureid, mis võivad paljudes liikmesriikides tööhõivet mõjutada, ning toetada kogu Euroopa Liidu tööstuse ajakohastamist, mis on juba konkurentsivõimeline või saaks konkurentsivõimeliseks muutuda;
13. on veendunud, et Euroopa töötleva tööstuse tulevik seisneb lisandväärtuse suurendamises ja kvaliteedi parandamises; tunneb seetõttu muret, et ELi üldine kaubandus on endiselt keskendunud keskmiselt kõrge tehnoloogiatasemega sektoritesse, kus töötajate oskused on madalad või keskmised; on veendunud, et kõigil tasanditel on haridus ja koolitus võtmeküsimused nii tööjõu kvalifikatsiooni parandamisel kui ka struktuursete muutuste hõlbustamisel; kahetseb asjaolu, et komisjoni teatistes ei pöörata piisavat tähelepanu haridusele, elukestvale õppele ega koolitusele; nõuab tungivalt, et liikmesriigid suurendaksid jõupingutusi suurema arvu noorte õppurite meelitamiseks tehnilise ja teadusliku õppe juurde;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

14. avaldab heameelt selle üle, et komisjon peab haritud ja paindlikku tööjõudu Euroopa Liidu kõige tähtsamaks ressursiks ning peamiseks konkurentsieeliseks; kutsub ELi üles edendama kõigi tasandite ja eelkõige oskusteta töötajate täiendõpet;

15. peab lisaks sellele positiivseks komisjoni ettepanekuid oskustööjõu puuduse leevendamiseks tööstuses, mis seisnevad kvalifikatsiooni läbipaistvuse, ülekandmise ja tunnustamise soodustamises ning meetmetes, mille abil teha valdkonna kaupa kindlaks praegused kvalifikatsiooniprobleemid ja valdkonnad, kus oskustööjõudu napib;

16. juhib tähelepanu sellele, et tuleb otsustavamalt investeerida tööjõu oskuste parandamisse, näiteks koolitusega seotud teadus- ja tehnoloogiaalaste rakenduskavade raames, mille eesmärgiks on tagada erinevates liikmesriikides pakutavate väljaõppevõimaluste kvaliteet ja suurem mitmekesisus;

17. kutsub ettevõtjaid üles tagama töötajatele nii häid koolitustingimusi kui võimalik, võimaldades neil ennast jätkuvalt täiendada; kutsub ettevõtjaid sellega seoses üles koostama pädevuskavasid ning võtma üldist vastutust oma töötajate elukestva ja jätkuõppe eest;

18. on seisukohal, et teadmiste edasiandmine ja teadusuuringute tulemuste rakendamine uute toodete ning protsesside juures on töötlevas tööstuses endiselt liiga nõrk, eelkõige VKEde puhul; näeb sellega seoses selget vajadust ületada praegune lõhe teadusringkondade ja turusektori vahel; on veendunud, et selle probleemi ühisele lahendamisele tuleb pöörata erilist tähelepanu ja nõuab tungivalt, et komisjon ja liikmesriigid esitaksid kiiresti konkreetseid meetmeid selle lahendamiseks; rõhutab sel eesmärgil, et konkurentsivõime ja uuendustegevuse raamprogrammi pakutavaid võimalusi tuleks mõistlikult ja võimalikult tõhusalt kasutada;

19. on veendunud, et arvesse tuleb võtta väikeste ja mikroettevõtjate erivajadusi, kuna nende probleemid pole suurte ettevõtjate omadega võrreldavad;

20. tunnistab vajadust töötada välja otsetoetuskavad ühisele teaduslikule uurimistegevusele, mis hõlmab äriühinguid ja teadusüksusi või ülikoolide töörühmi, võimaldades sel viisil oskuste ja tehnoloogia kiiremat siiret;

21. rõhutab kooskõlas sõltumatu teadus- ja arendus- ning uuendustegevuse ekspertrühma 2006. aasta aruandega, pealkirjaga „Uuendusliku Euroopa loomine“, et riigiabi andmine teistele äriühingutele peale VKEde on asjakohane, kui selle eesmärk on soodustada koostööd teiste äriühingute, VKEde ja akadeemiliste asutustega avatud innovatsiooniklastrite, tippkeskuste ja ühiselt ellu viidavate teadus- ja arendustegevuse programmide raames;

22. juhib tähelepanu sellele, et ELi jõukus sõltub maailmatasemel uuenduslike tööstusharude väljakujundamisest Euroopas;

23. tervitab tehnoloogiaplatvormide kontseptsiooni, mis aitab kaasa turu vajadustele vastavate teadusharude arendamisele; on siiski veendunud, et rakendusuuringud, mille tulemuseks on uuenduslikud tooted, vajavad rohkem rahalisi vahendeid; tervitab seoses sellega Euroopa Investeerimispanka (EIP) kavatsust suurendada oluliselt teadus- ja arendustegevusse ning VKEdesse suunatavate majanduskasvu soodustavate investeringute jaoks ette nähtud rahalisi vahendeid; tuleb meelde espool nimetatud Brüsseli Euroopa Ülemkogu järeldusi, eeldades, et uuendustegevuse toetuseks ning teadus- ja arendustegevuse ergutamiseks nähakse ette kuni 30 miljardit eurot riskikapitali ja tagatud pangalaenuade näol; julgustab komisjoni ja Euroopa Investeerimispanka koos erasektoriga nimetatud järelduste alusel praktilisi järelemeetmeid võtma;

24. rõhutab nanoteaduse ja nanotehnoloogia märkimisväärset potentsiaali ja palub töötleva tööstuse sektoril tungivalt hoida end kursis tehnoloogia arenguga ja Euroopa tegevuskava 2005-2009 sätetega selles valdkonnas, et kasutada ära kõigile tööstusharudele avanemaid võimalusi ja uusi väljavaateid;

25. rõhutab juurdepääsuraskusi rahalistele vahenditele ja riskikapitalile, eelkõige tegevust alustavate uuenduslike ettevõtjate ja VKEde puhul; palub seetõttu komisjonil kaasata EIP ja Euroopa Investeerimisfond tiheidalt valdkondlike algatuste töösse;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

26. arvab, et väga kasulik oleks moodustada kõrgetasemeline töörühm, mis tagaks, et tööstust, energeetikat ja keskkonda käsitlevad õigusaktid oleksid kooskõlas säästvuse ja konkurentsivõime suurendamise eesmärgiga; juhib tähelepanu asjaolule, et lisaks elektriturule on vaja analüüsida ka maagaasiturgu, arvestades sellega, et neil mõlemal on mõnede töötleva tööstuse harudele ulatuslik mõju;

27. juhib tähelepanu sellele, et töötlevat tööstust iseloomustab tihti piirkondlik kontsentratsioon; seetõttu nõuab tungivalt, et piirkondlikud ja riiklikud ametiasutused tihedas koostöös majandus- ja sotsiaalvaldkonna võtmeisikutega koostaksid kohalikud strateegiaplaanid piirkondade jaoks, mis on või võivad muutuda uuen-
duslikeks tootmiskeskusteks; nõuab sel eesmärgil, et kohalikud strateegiakavad keskenduksid peamise rikkusi tootva sektori, teaduspotsentiaali ning iga piirkonna suhteliste eeliste paremale ärakasutamisele; kutsub liikmesriiki üles seoses sellega tõukefondide võimalusi täielikult ära kasutama;

28. juhib tähelepanu sellele, et Euroopa tööstuspoliitika meetmetes tuleb edaspidi arvestada valdkondliku mõõtme kõrval ka territoriaalset mõõdet; märgib, et piirkondades, kuhu on koondunud suurel hulgal töötlevat tööstust, vajatakse nende erivajadustega kohandatud tööstus- ja majanduspoliitikat; kutsub seetõttu komisjoni üles oma teatistes esitatud ettepanekutest lähtuvalt edasi tegutsema, uurides võimalust suurendada piirkondade koostööd, mis seisavad silmitsi ühiste probleemide ja väljakutsetega, ning seda, kuidas ergutada nendes piirkondades tootmisega tegelevaid äriühinguid moodustama võrgustikke, mille raames vajalikku tööstus- ja majanduspoliitikat kujundada ja kooskõlastada;

29. tervitab komisjoni ettepanekut tööstuspoliitika sidumiseks ja kooskõlastamiseks teiste poliitikavaldkondade, sealhulgas ühtekuuluvus-, keskkonna-, teadus- ja arendus- ning energeetikapoliitikaga; märgib, et ühtekuuluvus- ja tööstuspoliitika on omavahel seotud, kuna tööstuspoliitika edukuse saavutamiseks ning Euroopa töönoukogude olulise rolli suurendamiseks vajatakse infrastruktuuri ja inimressursse; ja et seetõttu on oluline tagada poliitikate sidusus ja sotsiaalse kaasatuse kõrge tase;

30. on veendunud, et sektorid, mis seisavad silmitsi tugeva rahvusvahelise konkurentsiga, peaksid võtma ühiselt meetmeid ümberkorraldamise ja kaasajastamise hõlbustamiseks; mainib seoses sellega heade näidetena mitmeid algatusi, nagu LeaderSHIP 2015, CARS21 ning tekstiili- ja rõivatoodete kõrgetasemeline töörühm; arvestades pakilise tegevusvajadusega nendes valdkondades, kutsub komisjoni üles esitama 2006. aasta sügiseks konkreetseid ettepanekuid, et nõukogu saaks need vastu võtta ja seejärel Euroopa Parlament nende kohta arvamuse esitada enne 2006. aasta lõppu; tervitab komisjoni kavatsust teha selliseid valdkondlike algatusi ravimi-, keemia-, kaitse-, kosmose- ja masinatööstuses;

31. on seisukohal, et iga valdkonna töötajate ametiühingud ning tarbijate ja ettevõtjate organisatsioonid peavad debatis osalema, et tööstuspoliitika lahendused oleksid neile kohasemad ja ammendavamad;

32. rõhutab vajadust alustada kõigi osalejatega dialoogi ning tervitab konkurentsivõime-, energeetika- ja keskkonnaküsimuste kõrgetasemelise töörühma moodustamist;

33. avaldab heameelt Globaliseerumisega Kohanemise Euroopa Fondi üle; nõuab, et see keskenduks globaliseerumise tõttu koondatud töötajate abistamisele uute töökohtade leidmisel, peamiselt nende kvalifikatsiooni tõstmise ja kohandamise kaudu;

34. nõuab, et ühenduse abi ei antaks ettevõtjatele, kes pärast abi saamist ühes liikmesriigis viivad oma tootmistegevuse üle teise riiki, pidamata täiel määral kinni lepingutest, mille nad kõnealuses liikmesriigis on sõlminud;

35. palub tagada tootmisega tegelevate äriühingute restruktureerimise käigus töötajate õiguste kaitse ning et sellest tulenevalt oleks pidevalt tagatud töötajate esindusorganite teavitamine;

36. juhib tähelepanu asjaolule, et juhtkonna ja töötajate dialoog on otsustavalt tähtis moderniseerimisega seotud küsimustes ja sektori konkurentsivõime saavutamiseks või säilitamiseks vajalike muudatuste kindlakstegemisel ning elluviimisel;

Kolmapäev, 5. juuli 2006

37. kutsub komisjoni üles põhjalikult analüüsima töötleva tööstuse hetkeolukorda uutes liikmesriikides ja esseisvaid ülesandeid ning tagama ühenduse õigusaktide asjakohase jõustamise; see võimaldab saada koondandmed kõigi 25 liikmesriigi kohta ning nende andmete alusel eri sektoreid analüüsida ja koostada soovitusi edasise tööstuspoliitika kohta;
38. kutsub komisjoni üles võtma uusi meetmeid ekspordiga tegelevate ning peamiselt teadus- ja uuendusprojektidesse investeerivate äriühingute toetamiseks;
39. nõuab tungivalt, et komisjon keskenduks turujärelevalve valdkonnale ning võitlusele ebaausa konkurentsi ja võltsimise vastu; kutsub komisjoni üles esitama enne 2006. aasta lõppu konkreetseid ettepanekuid intellektuaalse omandi kaitse ja tugevdamise valdkonnas; arvab sellega seoses, et on vaja tõhustada jõupingutusi võltsingute impordi vastu kolmandatest riikidest ning et liikmesriigid peaksid sel eesmärgil teavet vahetama ja punktides, kus kaubad ELi territooriumile saabuvad, arenenumaid tehnoloogiarakendusi kasutama;
40. kutsub komisjoni üles kontrollima ja registreerima, mil määral vastavad imporditavad tooted Euroopa keskkonna ja tarbijate tervise kaitset käsitlevatele õigusaktidele ja kuivõrd mõjutavad need Euroopa toodete konkurentsivõimet;
41. rõhutab, kui tähtis on töötleva tööstuse jaoks juurdepääs turule; nõuab tungivalt, et komisjon jätkaks koostöös asjaomaste sektoritega jõupingutusi rahvusvaheliste tavade, eriti eeskirjade ja toetuste kindlakstelemiseks, mis võivad Euroopa ettevõtjate konkurentsivõimet negatiivselt mõjutada, ja rahvusvaheliste normidega vastuolus olevate kaubandus- ja investeerimistõkete kõrvaldamiseks; näeb kahepoolsetes kokkulepetes head võimalust ületada need takistused õiglasel, läbipaistval ja tulevikku suunatud viisil ja seega muuta vastastikkuse põhimõte ühenduse kaubandussuhetes üldiseks reegliks;
42. rõhutab, et õigusaktid, mille eesmärgiks on kaasata keskkonnateemad majanduspoliitikasse ja -strateegiasse, peaksid võimaldama liikmesriikidele paindlikkust majanduslike ja finantsinstrumentide valikul;
43. on veendunud, et võetavate meetmete puhul, eriti WTO raames, tuleb arvestada iga sektori olukorda ja iseloomu, võimalusi ja probleeme, mis võivad ilmneda, ja raskusi, millega erinevad liikmesriigid silmitsi seisavad;
44. kutsub liikmesriike ja komisjoni üles järgima säästva arengu eesmäärke, viies majanduslikud, sotsiaalsed ja keskkonnanähtused omavahel tasakaalu;
45. teeb presidendile ülesandeks edastada käesolev resolutsioon nõukogule ja komisjonile ning liikmesriikide valitsustele ja parlamentidele.
-