

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2019/1384,**24. juuli 2019,**

millega muudetakse määruseid (EL) nr 965/2012 ja (EL) nr 1321/2014 seoses lennuettevõtja sertifikaadis loetletud õhusõidukite kasutamise ja erilendudeks, käitamise nõuete kehtestamisega tehniliste kontroll-lendude suhtes, eeskirjade kehtestamisega selliste mitteäriliste lendude käitamise suhtes, mille pardal on vähendatud arv salongimeeskonna liikmeid, ning lennutegevusnõuete toimetustliku ajakohastamisega

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määrust (EL) 2018/1139, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 2111/2005, (EÜ) nr 1008/2008, (EL) nr 996/2010, (EL) nr 376/2014 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 2014/30/EL ning 2014/53/EL ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 552/2004 ja (EÜ) nr 216/2008 ning nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91, ⁽¹⁾ eriti selle artikli 17 lõiget 1 ja artiklit 31,

ning arvestades järgmist:

- (1) Komisjoni määruses (EL) nr 965/2012 ⁽²⁾ on sätestatud üksikasjalikud eeskirjad ärilise lennutranspordi (CAT) lendude, keerukate mootorõhusõidukite ning muude õhusõidukite kui keerukate mootorõhusõidukite mitteäriliste lendude, äriliste erilendude ja mitteäriliste erilendude ning teatavate kõrge riskitasemega äriliste erilendude kohta. Nendes eeskirjades ei ole arvesse võetud asjaolu, et üht ja sama õhusõidukit võiks tema kasutusea jooksul kasutada eri liiki lendude käitamiseks.
- (2) Seepärast tuleks selliste õhusõidukite suhtes, mida hakatakse ärilise lennutranspordi lendude asemel kasutama mitteärilisteks lendudeks või erilendudeks, kehtestada uued eeskirjad, mis võimaldavad neid õhusõidukeid pidevalt kasutada. Kõnealused eeskirjad peaksid olema piisavalt paindlikud, et võimaldada mitteäriliste lendude või erilendude käitajatel kasutada üht ja sama õhusõidukit, kustutamata seda lennuettevõtja sertifikaadilt. Uus tegevusraamistik peaks tagama ka eespool nimetatud käitamistoimingute tõrgeteta rakendamise ja tõhusa järelevalve nende teostamise üle, ilma et see kahjustaks asjaomaste käitamistoimingute ohutust.
- (3) Vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012 peab pädev asutus heaks kiitma erinevad käitamisprotseduurid, mida lennuettevõtja sertifikaadi omanik kohaldab eri liiki mitteäriliste lendude suhtes. See nõue tähendab lennuettevõtja sertifikaadi omanike ja mitteäriliste lendude käitajate ebavõrdset kohtlemist sama liiki toimingute eest ning seetõttu tuleks kõnealune nõue õiguslikku järjepidevust silmas pidades tühistada.
- (4) Tuginedes liikmesriikide ja sidusrühmade ohutuslastele soovitudele ja tagasisidele, sealhulgas standardimiskontrollide raames saadud soovitudele ja tagasisidele, leiab komisjon, et määrust (EL) nr 965/2012 tuleks ajakohastada, pidades silmas tehnika taset ja parimaid tavaid. Tuleks sisse viia toimetustlikud muudatused, et ajakohastada mitmesuguseid viiteid kehtetuks tunnistatud määrustele, nimelt komisjoni määrusele (EÜ) nr 2042/2003 ⁽³⁾ ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) nr 216/2008 ⁽⁴⁾. Samuti tuleks lisada uus sõnastus, et selgitada mitut olemasolevat sätet.

⁽¹⁾ ELT L 212, 22.8.2018, lk 1.

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

⁽³⁾ Komisjoni 20. novembri 2003. aasta määrus (EÜ) nr 2042/2003 õhusõidukite ja lennundustoodete ning nende osade ja seadmete jätkuva lennukõlblikkuse ning sellega tegelevate organisatsioonide ja isikute sertifitseerimise kohta (ELT L 315, 28.11.2003, lk 1).

⁽⁴⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määrus (EÜ) nr 216/2008, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 91/670/EMÜ, määrus (EÜ) nr 1592/2002 ning direktiiv 2004/36/EÜ (ELT L 79, 19.3.2008, lk 1).

- (5) Õhusõidukitega, millele oli asja tehtud mittetäielik või puudulik hooldus, või lendudega, millega kontrolliti, kas õhusõidukile oli tehtud piisav hooldus (edaspidi „tehnilised kontroll-lennud“), on toimunud mitu lennuõnnetust või intsidenti. Võttes arvesse Airbus A320-232 tüüpi õhusõidukiga 27. novembril 2008 Canet-Plage'i (Prantsusmaa) ranniku lähedal toimunud õnnetust, tuleks määrust (EL) nr 965/2012 muuta, et täpselt kindlaks määrata, missugused lennud kuuluvad kontroll-lendude kategooriasse ja vajaduse korral kehtestada lennumeeskonna suhtes kohaldatavad miinimumnõuded ning protseduurid, mida kõnealuste lendude ettevalmistamisel ja teostamisel tuleb järgida.
- (6) Lisaks tuleks teatavate tingimuste täitmise korral kehtestada vähem rangeid nõudeid selliste õhusõidukite mitteäriliste lendude suhtes, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle 19 ja mille pardal on kuni 19 reisijat, kuid mitte ühtki tööülesandeid täitvat salongimeeskonna liiget. Käitajatel peaks olema lubatud kohaldada neid leebemaid nõudeid üksnes juhul, kui nad samal ajal võtavad asjakohaseid meetmeid eespool nimetatud lendudega seotud riskide maandamiseks.
- (7) Vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012 peavad ärilise lennutranspordi lendude käitajad andma reisijatele lühiülevaate ja varustama nad ohutusteavet sisaldava kaardiga, millel olevatel piltidel on näha, kuidas kasutada avariivarustust ja reisijate jaoks ette nähtud varuväljapääse. Määrus (EL) nr 965/2012 peaks sisaldama varuväljapääsude uut määratlust.
- (8) Määrust (EL) nr 965/2012 tuleks seega muuta vastavalt käesoleva määruse I lisale.
- (9) Kui õhusõidukit hakatakse ärilise lennutranspordi lendude asemel kasutama mitteärilisteks lendudeks või erilendudeks, [peaks vastutus asjaomase õhusõiduki jätkuva lennukõlblikkuse eest jääma lennuettevõtja sertifikaadi omanikule. Seepärast tuleks komisjoni määruse (EL) nr 1321/2014 ⁽⁵⁾ I lisa (osa M) ja Vb lisa (osa ML) vastavalt muuta.
- (10) Amet on vastavalt määruse (EL) 2018/1139 artiklitele 75 ja 76 ette valmistanud rakenduseeskirjade eelnõud ja esitanud need arvamustena ⁽⁶⁾ komisjonile.
- (11) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas määruse (EL) 2018/1139 artiklis 127 osutatud komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määruse (EL) nr 965/2012 muutmine

Määrust (EL) nr 965/2012 muudetakse järgmiselt:

1) artikli 2 punkt 7 asendatakse järgmisega:

„7) „erilend“ – lend (v.a ärilise lennutranspordi lend), kus õhusõidukit kasutatakse eritoiminguteks näiteks põllumajanduses, ehituses, fotograafias, seire, vaatluse ja patrullimise korral, lennureklaamis ning tehniliste kontroll-lendude tegemisel;“;

2) artikli 6 lõike 3 punkt b asendatakse järgmisega:

„b) lende, mis ei ole ette nähtud reisijate ega kaupade veoks, vaid lennuki või kopteri ümberpaigutamiseks uuendamise, remondi, inspekteerimise, tarnimise, ekspordi vms eesmärgil, tingimusel et asjaomast õhusõidukit ei ole loetletud lennuettevõtja sertifikaadil ega deklaratsioonil.“;

⁽⁵⁾ Komisjoni 26. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1321/2014 õhusõidukite ja lennundustoodete ning nende osade ja seadmete jätkuva lennukõlblikkuse ning sellega tegelevate organisatsioonide ja isikute sertifitseerimise kohta (ELT L 362, 17.12.2014, lk 1).

⁽⁶⁾ Euroopa Lennundusohutusameti arvamus nr 4/2017 (29. juuni 2017) komisjoni määruse eelnõu kohta, milles käsitletakse lennutegevust ja jätkuvat lennukõlblikkust käsitlevate eeskirjade läbivaatamist, ning Euroopa Lennundusohutusameti arvamus nr 1/2017 (7. märts 2017) komisjoni määruse eelnõu kohta, milles käsitletakse tehnilisi kontroll-lende käsitlevate eeskirjade läbivaatamist.

- 3) lisatakse järgmine artikkel 9aa:

„Artikkel 9aa

Nõuded lennumeeskonnale tehniliste kontroll-lendude tegemiseks

Kui piloot on tegutsenud enne 20. augustit 2019 õhusõiduki kaptenina tehnilisel kontroll-lennul, mis vastavalt VIII lisa punktis SPO.SPEC.MCF.100 esitatud määratlusele liigitatakse A-klassi tehniliseks kontroll-lennuks, arvestatakse seda varasema lennukogemusena kõnealuse lisa punkti SPO.SPEC.MCF.115 alapunkti a alapunkti 1 nõuete täitmisel. Sel juhul tagab käitaja, et õhusõiduki kaptenile antakse ülevaade kõikidest erinevustest, mis on kindlaks tehtud enne 20. augustit 2019 kehtinud käitamistavade ja käesoleva määruse VII lisa E alajao 5. ja 6. jaotises sätestatud kohustuste, sealhulgas käitaja kehtestatud asjaomastest protseduuridest tulenevatest kohustuste vahel.“;

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

Artikkel 2

Määruse (EL) nr 1321/2014 muutmine

Määruse (EL) nr 1321/2014 I lisa (osa M) ja Vb lisa (osa ML) muudetakse vastavalt käesoleva määruse II lisale.

Artikkel 3

Jõustumine ja kohaldamine

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

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 24. juuli 2019

Komisjoni nimel

president

Jean-Claude JUNCKER

I LISA

Määruse (EL) nr 965/2012 I, II, III, IV, V, VI, VII ja VIII lisa muudetakse järgmiselt.

1) I lisa (DEF-osa) muudetakse järgmiselt:

a) alapunkt 17 asendatakse järgmisega:

„17) „A-kategooria kopter“ – mitmemootoriline kopter, mis on konstrueeritud vastavalt kohaldatavates sertifitseerimisnõuetes esitatud mootorite ja süsteemide isoleerimisnõuetele ning on suutlik toimima stardil ja maandumisel vastavalt kriitilise mootori rikke kontseptsioonis esitatud parameetritele, mis tagavad mootoririkke korral piisava ettenähtud aluspindala ja küllaldased suutlikkusandmed lennu ohutuks jätkamiseks või ohutuks katkestatud stardiks.“;

b) lisatakse punkt 45a:

„45a) „Avariiväljapääs“ – õhusõidukisse ehitatud väljumispunkt, mis tagab parimad võimalused õhusõiduki kabiinist ja salongist evakueerumiseks asjakohase ajavahemiku jooksul ning mis hõlmab põrandatasandi ust, väljapääsuakent või muud liiki väljapääsu, näiteks kabiinis asuvat luuki või sabavoolundiväljapääsu.“;

c) lisatakse punkt 48a:

„48a) „Lennumeeskonna liige“ – kehtivat lennundusspetsialisti luba omav õhusõiduki meeskonna liige, kelle põhikohustused on seotud õhusõiduki juhtimisega lennutöö ajal.“;

d) lisatakse punkt 49a:

„49a) „Lennukorraldaja“ – isik, kelle käitaja on määranud lennutegevust kontrollima ja selle üle järelevalvet teostama, kellel on asjakohane kvalifikatsioon ja kes toetab õhusõiduki kaptenit, annab talle teavet ja/või aitab tal lendu ohutult käitada.“;

e) lisatakse punkt 76a:

„76a) „Tehniline kontroll-lend“ – lend õhusõidukiga, millele on välja antud lennukõlblikkussertifikaat või lennuluba, et teha kindlaks vead või kontrollida ühe või mitme süsteemi, osa või seadme toimimist pärast hooldust, kui asjaomase süsteemi, osa või seadme nõuetekohast toimimist ei ole võimalik maapealse kontrolli käigus kindlaks teha, ning asjaomast lendu käitatakse mõnes järgmises olukorras:

a) vastavalt õhusõiduki hoolduskäsiraamatule või muudele hooldusandmetele, mille on välja andnud remondiprojekti omanik, kes vastutab õhusõiduki jätkuva lennukõlblikkuse eest;

b) pärast hooldust, kui seda nõuab käitaja või näeb ette organisatsioon, kes vastutab asjaomase õhusõiduki jätkuva lennukõlblikkuse eest;

c) seda nõuab hooldusorganisatsioon, et kontrollida, kas vead on edukalt kõrvaldatud;

d) selle eesmärk on aidata rikkeid isoleerida või vigu kindlaks teha.“;

f) lisatakse punktid 95a ja 95b:

„95a) „Isikuvintsimisüsteem (PCDS)“ – süsteem, mis hõlmab üht või mitut seadet, mis on inimvälislastiga lendude (HEC) või kopteri ripplastiga lendude (HHO) tegemisel kinnitatud vintsi või lastikonksu külge või paigaldatud tiivikõhusõiduki plaanerile. Seadmete konstruktsioon ja omadused võimaldavad transportida kopteri reisijaid väljaspool kopterit, näiteks ohutusrakmed kiirvabastusmehhanismi ja tropi ning ühendusrõngaga või ilma nendeta, jäik korv või puur.“

95b) „Lihtne isikuvintsimisüsteem“ – isikuvintsimisüsteem, mis vastab järgmistele tingimustele:

- a) on kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2016/425 (*) või Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2006/42/EÜ (**) kohase harmoneeritud standardiga;
- b) on projekteeritud nii, et selle kabiini saab paigutada vaid ühe isiku (näiteks ripplasti või lasti käitaja, eritööde spetsialist või fotograaf) või et kabiinist väljapoole saab paigutada kuni kaks isikut;
- c) ei ole jäik struktuur, nagu puur, platvorm või korv.

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. märtsi 2016. aasta määrus (EL) 2016/425, mis käsitleb isikukaitsevahendeid ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 89/686/EMÜ (ELT L 81, 31.3.2016, lk 51).

(**) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. mai 2006. aasta direktiiv 2006/42/EÜ, mis käsitleb masinaid ja millega muudetakse direktiivi 95/16/EÜ (ELT L 157, 9.6.2006, lk 24).“;

g) lisatakse punkt 103b:

„103b) „Lennureeglid“ – komisjoni rakendusmääruses (EL) nr 923/2012 (*) kehtestatud eeskirjad.

(*) Komisjoni 26. septembri 2012. aasta rakendusmäärus (EL) nr 923/2012, millega kehtestatakse ühised lennureeglid ning aeronavigatsiooniteenuseid ja -protseduure käsitlevad käitamissätted ning muudetakse rakendusmäärust (EL) nr 1035/2011 ning määruseid (EÜ) nr 1265/2007, (EÜ) nr 1794/2006, (EÜ) nr 730/2006, (EÜ) nr 1033/2006 ja (EL) nr 255/2010 (ELT L 281, 13.10.2012, lk 1).“;

2) II lisa (ARO-osa) muudetakse järgmiselt:

a) punkti ARO.GEN.120 muudetakse järgmiselt:

i) alapunktid a, b ja c asendatakse järgmisega:

„a) Amet töötab välja nõuete täitmise aktsepteeritud meetodid (AMC), mida võib kasutada selleks, et kontrollida määruse (EL) 2018/1139 ja selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide ning rakendusaktide nõuete täitmist.

b) Nõuete täitmise alternatiivseid meetodeid võib kasutada selleks, et kontrollida määruse (EL) 2018/1139 ja selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide ning rakendusaktide nõuete täitmist.

c) Pädev asutus kehtestab süsteemi, et pidevalt hinnata enda või oma järelevalvealuste organisatsioonide ja isikute kasutatavate nõuete täitmise alternatiivsete meetodite vastavust määruse (EL) 2018/1139 ja selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide ning rakendusaktide nõuetele. Kõnealune süsteem sisaldab protseduure nõuete täitmise alternatiivsete meetodite piiramiseks, tühistamiseks või muutmiseks, kui pädev asutus on tõendanud, et asjaomased nõuete täitmise alternatiivsed meetodid ei ole kooskõlas määrusega (EL) 2018/1139 ning selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide ja rakendusaktidega.“;

ii) alapunkti d kolmanda lõigu alapunkt 3 jäetakse välja;

b) punkti ARO.GEN.135 alapunkt a asendatakse järgmisega:

„a) Ilma et see mõjutaks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 376/2014 (*) kohaldamist, rakendab pädev asutus süsteemi ohutusalase teabe nõuetekohaseks kogumiseks, analüüsimiseks ja levitamiseks.

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta määrus (EL) nr 376/2014, mis käsitleb tsiviilennunduses toimunud juhtumitest teatamist ning juhtumite analüüsi ja järelemeid, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) nr 996/2010 ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2003/42/EÜ ja komisjoni määrused (EÜ) nr 1321/2007 ja (EÜ) nr 1330/2007 (ELT L 122, 24.4.2014, lk 18).“;

c) punkti ARO.GEN.300 alapunkti a alapunkt 2 asendatakse järgmisega:

„2) tema sertifitseeritud organisatsioonide, temalt loa saanud erilendude ja talle deklaratsiooni esitanud organisatsioonide jätkuvat vastavust kohaldatavatele nõuetele;“

- d) punkti ARO.GEN.350 alapunkti d alapunkt 4 asendatakse järgmisega:
- „4) Pädev asutus registreerib kõik puudused, mille ta on kindlaks teinud või mis talle on alapunkti e kohaselt teatavaks tehtud, ning vajaduse korral tema poolt kohaldatud täite- ja parandusmeetmed ning puudustega seotud meetmete lõpuleviimise tähtsust.“;
- e) punkti ARO.OPS.110 muudetakse järgmiselt:
- i) alapunkti a alapunkt 3 asendatakse järgmisega:
- „3) punkti ORO.AOC.110 alapunkt e, milles käsitletakse õhusõiduki kuivrendile andmist mis tahes käitajale, v.a III lisa punktis ORO.GEN.310 kindlaksmääratud juhtudel;“
- ii) alapunkti b muudetakse järgmiselt:
- alapunkt 2 asendatakse järgmisega:
- „2) rendileandja suhtes kehtestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 2111/2005 (*) kohane tegevuskeeld;
- (*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. detsembri 2005. aasta määrus (EÜ) nr 2111/2005, mis käsitleb ühenduse nimekirja, millesse kantakse lennuettevõtjad, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu, koostamist ja lennureisijate teavitamist lendu teenindavast lennuettevõtjast ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiivi 2004/36/EÜ artikkel 9 (ELT L 344, 27.12.2005, lk 15).“;
- lisatakse alapunkt 3:
- „3) komisjoni määruse (EL) nr 452/2014 (*) kohaselt välja antud luba on peatatud, tühistatud või sellest on loobunud.
- (*) Komisjoni 29. aprilli 2014. aasta määrus (EL) nr 452/2014, millega kehtestatakse kolmandate riikide käitajate lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 133, 6.5.2014, lk 12).“;
- iii) alapunkti d alapunktid 1 ja 2 asendatakse järgmisega:
- „1) nõuetekohase koostöö pädeva asutusega, kes vastutab õhusõiduki pideva järelevalve eest vastavalt komisjoni määrusele (EL) nr 1321/2014 (*) või õhusõiduki käitamise eest, kui see ei ole sama asutus;
- 2) õhusõiduki õigeaegse kustutamise käitaja lennuettevõtja sertifikaadist, välja arvatud III lisa punktis ORO.GEN.310 kindlaksmääratud juhtudel.
- (*) Komisjoni 26. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1321/2014 õhusõidukite ja lennundustoodete ning nende osade ja seadmete jätkuva lennukõlblikkuse ning sellega tegelevate organisatsioonide ja isikute sertifitseerimise kohta (ELT L 362, 17.12.2014, lk 1).“;
- f) punkti ARO.OPS.150 alapunkt b asendatakse järgmisega:
- „b) Kui pädev asutus leiab, et riskianalüüs ja standardsed käitamisprotseduurid vastavad nõuetele, annab käitaja pädev asutus välja IV liite kohase loa. Loa võib välja anda nii määratud kui ka määramata ajaks. Loal määratakse kindlaks tingimused, mille kohaselt käitajal on lubatud käitada üht või mitut kõrge riskitasemega ärilist erilendu.“;
- g) punkti ARO.OPS.200 alapunkti b alapunkt 2 asendatakse järgmisega:
- „2) mitteärilise lennutegevuse ja erilendude korral III liites esitatud erilubade loendisse.“;
- h) punkti ARO.RAMP.105 alapunkti b alapunkt 5 asendatakse järgmisega:
- „5) selliseid kolmandate riikide käitajate kasutatavaid õhusõidukeid, millega lennatakse aluslepingu sätete kohaldamisterritooriumile, kohaldamisterritooriumil või sealt väljapoole esmakordselt, või millele määruse (EL) nr 452/2014 kohaselt välja antud luba on pärast peatamist või tühistamist taastatud või selle suhtes kohaldatakse piiranguid.“;

- i) punkti ARO.RAMP.115 alapunkti b alapunkt 3 asendatakse järgmisega:
- „3) peavad oma kvalifikatsiooni säilitamiseks osalema täiendkoolitusel ning tegema iga kalendriaasta jooksul vähemalt 12 kontrolli.“;
- j) punkti ARO.RAMP.125 muudetakse järgmiselt:
- i) alapunkt a asendatakse järgmisega:
- „a) Õhusõidukeid kontrollitakse seisuplatsil standardiseeritult.“;
- ii) alapunkt c asendatakse järgmisega:
- „c) Õhusõiduki seisuplatsil kontrollimise lõpetamisel tehakse õhusõiduki seisuplatsil kontrollimise tulemused teatavaks õhusõiduki kaptenile või tema puudumise korral mõnele lennumeeskonna liikmele või käitaja esindajale.“;
- k) punkti ARO.RAMP.140 alapunkti d alapunkt 2 asendatakse järgmisega:
- „2) ELi liikmesriigis registreeritud õhusõiduki puhul hankinud komisjoni määruse (EL) nr 748/2012 kohase lennuloa.“;
- l) punkti ARO.RAMP.150 alapunkti a alapunkt 1 asendatakse järgmisega:
- „1) punktis ARO.RAMP.145 osutatud teave.“;
- m) I–IV liide asendatakse järgmistega.

„I liide

LENNUETTEVÕTJA SERTIFIKAAT (Lennuettevõtjate lubatud tegevused)		
Tegevuse liik (liigid): Äriline lennutransport (CAT) ☐ Reisijatevedu; ☐ Kaubavedu; ☐ Muu tegevus ⁽¹⁾ _____		
(4)	Lennuettevõtja riik ⁽²⁾	(5)
	Sertifikaadi välja andnud asutus ⁽³⁾ :	
AOC # ⁽⁶⁾ :	Lennuettevõtja nimi ⁽⁷⁾	Kontaktisikud lennutegevuse küsimustes: ⁽⁹⁾ Kontaktandmed, mille kaudu saab viivitamata ühendust tegevjuhtkonnaga, on loetletud _____ ⁽¹²⁾ .
	Kasutatav ärinimi ⁽⁸⁾	
	Lennuettevõtja aadress ⁽¹⁰⁾ :	
	Telefon ⁽¹¹⁾ :	
	Faks:	
	E-post:	
Käesoleva sertifikaadiga tõendatakse, et _____ ⁽¹³⁾ on õigus teostada ärilise lennutranspordi lende vastavalt sertifikaadile lisatud käitamistingimustele, lennutegevuskäsiraamatule, määruse (EL) 2018/1139 V lisale ja selle määruse alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktidele ja rakendusaktidele.		
Väljaandmise kuupäev ⁽¹⁴⁾ :	Nimi ja allkiri ⁽¹⁵⁾ : Ametikoht:	
(1) Muu transpordiliik (täpsustada). (2) Asendada lennuettevõtja asukohariigi nimega. (3) Asendada väljaandva pädeva asutuse nimega. (4) Täidab pädev asutus. (5) Täidab pädev asutus. (6) Pädeva asutuse antud tunnustuse viide. (7) Asendada lennuettevõtja registrijärgse nimega. (8) Lennuettevõtja ärinimi, kui see on erinev. Ärinime ette lisada märges „Dba“ (Doing business as).		

- (⁹) Kontaktandmed on telefoni- ja faksinumber koos riigikoodiga ja e-posti aadress (kui see on olemas), millel saab tegevjuhtkonnaga viivitamata ühendust lennutegevuse, lennukõlblikkuse, lennumeeskonna ja salongimeeskonna liikmete pädevuse, ohtlike kaupade ja vajaduse korral muudes küsimustes.
- (¹⁰) Lennuettevõtja peamise tegevuskoha aadress.
- (¹¹) Lennuettevõtja peamise tegevuskoha telefoni- ja faksinumber koos riigikoodiga. Lisada e-posti aadress, kui see on olemas.
- (¹²) Lisada pardal asuv kontrollitud dokument kontaktandmetega ning viide vastavale punktile või leheküljele. Näiteks: „Kontaktandmed on loetletud lennutegevuskäsiraamatus, üldosa 1. peatükk, punkt 1.1“; või „... on loetletud käitamistingimustes, lk 1“; või „... on loetletud käesoleva dokumendi lisas“.
- (¹³) Lennuettevõtja registrijärgne nimi.
- (¹⁴) Lennuettevõtja sertifikaadi väljaandmise kuupäev (pp-kk-aaaa).
- (¹⁵) Pädeva asutuse esindaja nimi, amet ja allkiri. Lennuettevõtja sertifikaadile võib panna ka ametliku templi.

EASA vorm 138, versioon 2

II liide

KÄITAMISTINGIMUSED (vastavalt lennutegevuskäsiraamatus kinnitatud tingimustele)				
Käitamistingimused välja andnud asutuse kontaktandmed Telefon (¹): _____ ; Faks: _____ ; E-post: _____ ;				
Lennuettevõtja nr (²):	sertifikaadi	Lennuettevõtja nimi (³):	Kuupäev (⁴):	Allkiri:
Kasutatav ärinimi:				
Käitamistingimused#:				
Õhusõiduki mudel (⁵):				
Registreerimistunnus (⁶):				
Käitamislühid: Äriline lennutransport				
☐ Reisijatevedu ☐ Kaubavedu ☐ Muu tegevus (⁷): _____				
Käitamispirkond (⁸):				
Eripiirangud (⁹):				
Eriload:		Jah	Ei	Spetsifikatsioon (¹⁰)
Ohtlikud kaubad		☐	☐	
Lennud halva nähtavusega		☐	☐	CAT (¹¹)
Start				RVR (¹²): m
Lähenemine ja maandumine				DA/H: RVR (jalga- des): m
RVSM (¹³)	☐ Ei kohal- data	☐	☐	
ETOPS (¹⁴)	☐ Ei kohal- data	☐	☐	Maksimaalne kõrva- lekaldumisaeg (¹⁵): miinimum

Terviklikud navigatsiooninõuded PBN-lennudel ⁽¹⁶⁾	☐	☐		⁽¹⁷⁾
Navigatsiooni miinimumnõuded	☐	☐		
Ühe turbini mootoriga lennuki käitamine öösel või instrumentaallennu ilma tingimustes (SET-IMC)	☐	☐	⁽¹⁸⁾	
Öönägemissüsteemiga kopterilennud	☐	☐		
Ripplasti vedu kopteril	☐	☐		
Kopterite kiirabilennud	☐	☐		
Kopteri salongimeeskonna koolitus	☐	☐		
Salongimeeskonna liikmete koolitus ⁽¹⁹⁾	☐	☐		
Salongitöötaja tunnistuste väljaandmine ⁽²⁰⁾	☐	☐		
B-tüüpi elektroonilise lennukodokumentatsiooni rakenduste kasutamine	☐	☐	⁽²¹⁾	
Jätkuv lennukõlblikkus	☐	☐	⁽²²⁾	
Muu ⁽²³⁾				

⁽¹⁾ Pädeva asutuse telefoni- ja faksinumber koos riigikoodiga. Lisada e-posti aadress, kui see on olemas.

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

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

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

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

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

⁽⁷⁾ Muu täpsustatav transpordiliik (nt kiirabilennud).

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

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

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

⁽¹¹⁾ Märkida kohaldatav täppislahenemise kategooria: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB või CAT IIIC. Märkida minimaalne nähtavus rajal (RVR) meetrites ja otsusekõrgus (DA/H) jalgades. Iga lähenemisekategooria märkida eraldi reale.

⁽¹²⁾ Märkida kinnitatud minimaalne stardi-RVR meetrites. Kui välja antakse mitu eriluba, võib iga loa märkida eraldi reale.

⁽¹³⁾ Kasti „ei kohaldata“ võib märke teha üksnes juhul, kui õhusõiduki maksimaalne lennukõrgus on alla FL290.

⁽¹⁴⁾ Suurendatud käitamisulatusena lennud (ETOPS-lennud) on praegu lubatud üksnes kahemootorilistele õhusõidukitele. Seega võib kasti „ei kohaldata“ teha märke juhul, kui õhusõidukimudelil on rohkem või vähem kui kaks mootorit.

⁽¹⁵⁾ Lisaks võib märkida lubatud vahemaa (NM) ja mootoritüübi.

- (¹⁶) Suutlikkusel põhinev navigatsioon (PBN): iga terviklik PBN-eriluba (nt RNP AR APCH jaoks) märkida eraldi reale ning asjaomased piirangud veergu „Tingimused“ või „Märkused“ või mõlemasse veergu. Protseduuripõhiste RNP AR APCH protseduuride eriload võib loetleda käitamistingimustes või lennutegevuskäsiraamatus. Viimasel juhul tuleb asjaomastesse käitamistingimustesse lisada viide lennutegevuskäsiraamatu vastavale leheküljele.
- (¹⁷) Täpsustada, kas eriluba kehtib üksnes teatavate rajalõpualade ja/või lennuväljade suhtes.
- (¹⁸) Lisada konkreetne plaaneri või mootori kombinatsioon.
- (¹⁹) Luba selliste koolituskursuste ja eksamite läbiviimiseks, mille peavad sooritama komisjoni määruse (EL) nr 1178/2011 V lisa (CC-osa) kohase salongitöötaja tunnistuse taotlejad.
- (²⁰) Luba komisjoni määruse (EL) nr 1178/2011 V lisa (CC-osa) kohaste salongitöötaja tunnistuste väljaandmiseks.
- (²¹) B-tüüpi elektroonilise lennudokumentatsiooni rakenduste loetelu ja riistvara (kaasaskantava elektroonilise lennudokumentatsiooni puhul) viite lisamine. Loetelu esitatakse kas käitamistingimustes või lennutegevuskäsiraamatus. Viimasel juhul tuleb asjaomastesse käitamistingimustesse lisada viide lennutegevuskäsiraamatu vastavale leheküljele.
- (²²) Isiku või organisatsiooni nimi, kelle ülesanne on tagada, et jätkuva lennukõlblikkuse korraldamine toimuks vastavalt määrusele (EL) nr 1321/2014.
- (²³) Siia võib märkida muud load või andmed, iga luba eraldi real (või mitmerealises lõigus) koos vastava loaga (nt lühimaa maandumised, järsud lähenemised, kopterilennud avalikes huvides kasutatavasse käitamiskohta või avalikes huvides kasutatavast käitamiskohast, kopterilennud väljaspool tihedalt asustatud piirkonda asuva maandumiseks sobimatu ala kohal, kopterilennud tagatud ohutu hädamaandumise võimaluseta, lennud suurendatud kalletega, maksimumkaugus sobivast lennuväljast kahemootorilistel ETOPS-loata lennukitel).

EASA VORM 139, versioon 5.

III liide

Erilubade loend

Mitteäriline lennutegevus

Erilennud

(teostatakse vastavalt loas sätestatud ning lennutegevuskäsiraamatus või piloodi käsiraamatus sisalduvatele tingimustele)

Loendi välja andnud asutus (¹):		
Erilubade loend # (²): Lennuettevõtja nimi: Kuupäev (³): Allkiri:		
Õhusõiduki mudel ja registreerimistunnused (⁴):		
Erilendude (SPO) liigid, vajaduse korral: ☐ (⁵) ...		
Eriload (⁶)	Spetsifikatsioon (⁷)	Märkused
...		
...		

...		
...		
(¹) Märkida nimi ja kontaktandmed. (²) Märkida vastav number. (³) Erilubade väljaandmise kuupäev (pp-kk-aaaa) ja pädeva asutuse esindaja allkiri. (⁴) Märkida CAST/ICAO määratluse kohane õhusõiduki mark, mudel ja seeria või olemasolu korral üldseeria (nt Boeing-737-3K2 või Boeing-777-232). CAST/ICAO taksonoomia on kättesaadav aadressil: http://www.intlaviationstandards.org/ Registreerimistunnused tuleb loetleda erilubade loendis või lennutegevuskäsiraamatus. Viimasel juhul tuleb erilubade loendisse lisada viide lennutegevuskäsiraamatu vastavale leheküljele. (⁵) Märkida erilennu liik, nt põllumajandus, ehitus, fotograafia, seire, vaatlus ja patrullimine, lennureklaam, tehnilised kontroll-lennud. (⁶) Sellesse veergu märkida lubatud toimingud, nt ohtlikud kaubad, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO. (⁷) Selles veerus loetleda iga loa või loaliigi kõige leebemad kriteeriumid, nt CAT II otsusekõrguse ja RVRI miinimumid.		

EASA vorm 140, versioon 2

IV liide

KÕRGE RISKITASEMEGA ÄRILISTE ERILENDUDE LUBA	
Loa välja andnud asutus: (¹) Loa number: (²)	
Lennuettevõtja nimi: (³) Lennuettevõtja aadress: (⁴) Telefon: (⁵) Faks: E-post:	
Õhusõiduki mudel ja registreerimistunnused: (⁶)	
Lubatud erilennud: (⁷)	
Lennutegevuseks lubatud piirkond või käitamiskoht: (⁸)	
Eripiirangud: (⁹)	
Käesolevaga kinnitatakse, et _____ on lubatud teostada kõrge riskitasemega ärilisi erilende vastavalt käesolevale loale, asjaomase lennuettevõtja standardsete käitamisprotseduuridele, määruse (EL) 2018/1139 V liiale ja selle määruse alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktidele ja rakendusaktidele.	
Väljaandmise kuupäev (¹⁰):	Nimi ja allkiri (¹¹): Ametinimetus:
(¹) Pädeva asutuse nimi ja kontaktandmed. (²) Lisada asjaomase loa number. (³) Märkida lennuettevõtja registrijärgne nimi ja ärinimi, kui viimane on esimesest erinev. Ärinime ette lisada märges „Dba“ (Doing business as). (⁴) Lennuettevõtja peamise tegevuskoha aadress. (⁵) Lennuettevõtja peamise tegevuskoha telefoni- ja faksinumber koos riigikoodiga. Lisada e-posti aadress, kui see on olemas.	

- (6) Märkida CAST/ICAO määratluse kohane õhusõiduki mark, mudel ja seeria või olemasolu korral üldseeria (nt Boeing-737-3K2 või Boeing-777-232). CAST/ICAO taksonoomia on kättesaadav aadressil: <http://www.intlaviationstandards.org>. Registreerimistunnused tuleb loetleda erilubade loendis või lennutegevuskäsiraamatus. Viimasel juhul tuleb erilubade loendisse lisada viide lennutegevuskäsiraamatu vastavale leheküljele.
- (7) Märkida erilennu liik, nt põllumajandus, ehitus, fotograafia, seire, vaatlus ja patrullimine, lennureklaam, tehnilised kontroll-lennud.
- (8) Loetleda lennutegevuseks lubatud geograafilised piirkonnad (geograafilised koordinaadid või lennuinfo piirkond või riigi- või piirkonnapiirid).
- (9) Loetleda kohaldatavad eripiirangud (nt üksnes VFR, üksnes päeval jne).
- (10) Loa väljaandmise kuupäev (pp-kk-aaaa).
- (11) Pädeva asutuse esindaja nimi, amet ja allkiri. Lisaks võib loale panna ametliku templi.

EASA vorm 151, versioon 2;“;

n) V ja VI liide jäetakse välja.

3) III lisa (ORO-osa) muudetakse järgmiselt:

a) punkti ORO.GEN.110 alapunkt h asendatakse järgmisega:

„h) Käitaja võtab lennutegevuskäsiraamatu käitamisprotseduuridest kinnipidamise tagamiseks iga õhusõidukitüübi jaoks kasutusele kontroll-lehe, mida meeskonnaliikmed kasutavad õhusõiduki käitamiseks kõikidel lennuetappidel tavalistes, ebatavalistes ja hädaolukordades. Kontroll-lehtede koostamisel ja kasutamisel juhindutakse inimteguriga seotud põhimõtetest ning võetakse arvesse tüübiprojekti omaniku uusimat asjakohast dokumentatsiooni.“;

b) punkti ORO.GEN.135 alapunkt a asendatakse järgmisega:

„a) Lennuettevõtja sertifikaat kehtib juhul, kui on täidetud kõik järgmised tingimused:

- 1) käitaja vastab jätkuvalt määruse (EL) 2018/1139 ja selle määruse alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide ning rakendusaktide nõuetele, võttes arvesse käesoleva lisa punkti ORO.GEN.150 kohaseid puuduste menetlemist käsitlevaid sätteid;
- 2) pädevale asutusele on tagatud käesoleva lisa punktis ORO.GEN.140 kindlaksmääratud juurdepääs käitajale, et kontrollida tema jätkuvat vastavust määruse (EL) 2018/1139 ja selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide ning rakendusaktide nõuetele;
- 3) sertifikaadist ei ole loobunud ja seda ei ole kehtetuks tunnistatud.“;

c) punkti ORO.GEN.140 alapunkt a asendatakse järgmisega:

„a) Selleks et kontrollida määruse (EL) 2018/1139 ja selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktides ning rakendusaktides sätestatud asjakohaste nõuete järgimist, tagab käitaja igal ajal juurdepääsu kõikidele rajatistele, õhusõidukitele, dokumentidele, salvestistele, andmetele, protseduuridele või mis tahes muudele tema sertifitseeritava, erilendude loa kohase või deklareeritava tegevusega (sealhulgas allhangetega) seotud materjalidele, sellistele isikutele, keda on selleks volitanud:

- 1) käesoleva määruse III lisa punktis ORO.GEN.105 kindlaks määratud pädev asutus;
- 2) punkti ARO.GEN.300 alapunkti d, punkti ARO.GEN.300 alapunkti e või käesoleva määruse II lisa RAMP-alajao sätete kohaselt tegutsev asutus.“;

d) punkti ORO.GEN.160 muudetakse järgmiselt:

i) alapunkt a asendatakse järgmisega:

„a) Käitaja teatab pädevale asutusele ja vajaduse korral teistele organisatsioonidele, kelle teavitamist käitaja asukohariik nõuab, kõikidest õnnetustest, tõsistest intsidentidest ja vahejuhtumitest, nagu need on kindlaks määratud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) nr 996/2010 (*) ja määruses (EL) nr 376/2014.

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. oktoobri 2010. aasta määrus (EL) nr 996/2010 tsiviillennunduses toimuvate lennuõnnetuste ja intsidentide uurimise ja ennetamise kohta ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 94/56/EÜ (ELT L 295, 12.11.2010, lk 35).“;

ii) alapunkt c asendatakse järgmisega:

„c) Ilma et see mõjutaks määruse (EL) nr 996/2010 ja määruse (EL) nr 376/2014 kohaldamist, edastatakse alapunktides a ja b nimetatud teated pädeva asutuse kehtestatud vormis ja viisil ning need peavad sisaldama kõiki käitajale vastava seisundi kohta teada olevaid andmeid.“;

e) punkti ORO.GEN.205 alapunkt a asendatakse järgmisega:

„a) Juhul kui käitaja oma tegevuse käigus tellib allhankena või ostab mis tahes teenuseid või tooteid, peab ta tagama, et täidetud oleksid kõik alljärgnevad tingimused:

1) allhankena tellitud või ostetud teenused või tooted vastavad kohaldatavatele nõuetele;

2) käitaja juhtimissüsteemis on arvesse võetud allhankena tellitud või ostetud teenuste või toodetega seotud lennuohutust mõjutavaid ohte.“;

f) GEN-alajaole lisatakse 3. jaotis:

„3. jaotis

Täiendavad organisatsioonilised nõuded

ORO.GEN.310 Lennuettevõtja sertifikaadis loetletud õhusõidukite kasutamine mitteäriliste lendude ja erilendude puhul

a) Käitaja lennuettevõtja sertifikaadis loetletud õhusõidukid võivad jääda lennuettevõtja sertifikaadile, kui nende käitamine toimub mõnes järgmises olukorras:

1) lennuettevõtja sertifikaadi omanik kasutab asjaomaseid õhusõidukeid erilendudeks vastavalt VIII lisa (SPO-osa) nõuetele;

2) muud käitajad kasutavad asjaomaseid õhusõidukeid mootorõhusõidukitega teostatavateks mitteärilisteks lendudeks või erilendudeks vastavalt VI lisa (NCC-osa), VII lisa (NCO-osa) või VIII lisa (SPO-osa) nõuetele, juhul kui asjaomaseid õhusõidukeid kasutatakse pidevalt kuni 30 päeva pikkuse ajavahemiku jooksul.

b) Kui õhusõidukit kasutatakse vastavalt alapunkti a alapunktile 2, kehtestavad lennuettevõtja sertifikaadi omanik, kes õhusõiduki käitamiseks andis, ja asjaomast õhusõidukit kasutav käitaja menetluse,

1) milles iga lennu puhul määratakse selgelt kindlaks, kumb käitaja vastutab asjaomase lennu käituskontrolli eest, ja milles kirjeldatakse, kuidas toimub käituskontrolli üleandmine asjaomaste lennuettevõtjate vahel;

2) milles kirjeldatakse õhusõiduki üleandmise menetlust õhusõiduki tagastamisel lennuettevõtja sertifikaadi omanikule.

See menetlus lisatakse iga käitaja lennutegevuskäsiraamatule või lepingule, mille on sõlminud ühelt poolt lennuettevõtja sertifikaadi omanik ja teiselt poolt käitaja, kes kasutab õhusõidukit vastavalt alapunkti a alapunktile 2. Lennuettevõtja sertifikaadi omanik kehtestab selle lepingu vormi. Kõnealuste lepingute säilitamise suhtes kohaldatakse punkti ORO.GEN.220.

Lennuettevõtja sertifikaadi omanik ja õhusõiduki käitaja, kes kasutab õhusõidukit vastavalt alapunkti a alapunktile 2, tagavad, et asjaomaseid töötajaid teavitatakse lepingute säilitamise menetlusest.

- c) Lennuettevõtja sertifikaadi omanik esitab alapunkti b osutatud menetluse eelneva heakskiidu saamiseks pädevale asutusele.

Lennuettevõtja sertifikaadi omanik lepib pädeva asutusega kokku, milliste vahenditega ja kui sageli ta edastab punkti ORO.GEN.130 alapunkti c kohase käituskontrolli üleandmist käsitlevat teavet.

- d) Alapunkti a kohaselt kasutatava õhusõiduki jätkuvat lennukõlblikkust korraldab organisatsioon, kes vastutab asjaomasele lennuettevõtja sertifikaadile kantud õhusõidukite jätkuva lennukõlblikkuse eest vastavalt määrusele (EL) nr 1321/2014.
- e) Lennuettevõtja sertifikaadi omanik, kes annab õhusõiduki vastavalt alapunktile a teisele käitajale kasutamiseks, peab tegema järgmist:
- 1) märkima oma lennutegevuskäsiraamatusse teisele käitajale kasutamiseks antud õhusõiduki registreerimistunnused ja selle õhusõidukiga tehtavate lendude liigi;
 - 2) olema pidevalt informeeritud igast käitajast, kes omab mis tahes ajahetkel kontrolli asjaomase õhusõiduki käitamise üle, seni, kuni kõnealune õhusõiduk tagastatakse lennuettevõtja sertifikaadi omanikule, ja säilitama asjaomast teavet;
 - 3) tagama, et tema ohutegurite kindlakstegemise, riski hindamise ja selle vähendamise meetmete puhul on võetud arvesse kõiki kõnealuste õhusõidukitega tehtavaid lende.
- f) VI lisa (NCC-osa) ja VIII lisa (SPO-osa) kohaste lendude puhul peab õhusõidukit alapunkti a alusel kasutatav käitaja tagama, et täidetud oleksid kõik järgmised tingimused:
- 1) kõik tema käitamiskontrolli all tehtud lennud kantakse asjaomase õhusõiduki tehnilisse päevikusse;
 - 2) õhusõiduki süsteemi või konfiguratsiooni ei muudeta;
 - 3) õhusõiduki lennuettevõtja sertifikaadi omaniku jätkuvat lennukõlblikkust tagavat organisatsiooni (CAMO) teavitatakse kõikidest defektidest või tehnilistest rikestest, mis ilmnevad ajal, mil õhusõiduk on asjaomase käitaja käitamiskontrolli all;
 - 4) lennuettevõtja sertifikaadi omanik saab koopia kõikidest ettekannetest lennuohutust mõjutavate juhtumite kohta seoses lendudega, mis on teostatud asjaomase õhusõidukiga vastavalt määrusele (EL) nr 376/2014 ja komisjoni rakendusmäärusele (EL) 2015/1018 (*).

(*) Komisjoni 29. juuni 2015. aasta rakendusmäärus EL 2015/1018, millega kehtestatakse tsiviillennunduse selliste juhtumiliikide loetelu, millest vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) nr 376/2014 tuleb kohustuslikus korras teatada (ELT L 163, 30.6.2015, lk 1).“;

- g) punkti ORO.AOC.110 alapunkt c asendatakse järgmisega:

„Märgrendile võtmine

- c) Kolmanda riigi käitaja õhusõiduki märgrendile võtmiseks kinnituse taotleja peab pädevale asutusele tõendama kõike alljärgnevat:
- 1) kolmanda riigi käitajal on kehtiv lennuettevõtja sertifikaat, mis on välja antud vastavalt rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 6. lisale;
 - 2) asjaomase kolmanda riigi käitaja kohaldatavad lennukõlblikkuse ja lennutegevusega seotud ohutusstandardid on samaväärsed määruses (EL) nr 1321/2014 ja käesolevas määruses sätestatud kohaldatavate nõuetega;
 - 3) õhusõidukil on kehtiv lennukõlblikkussertifikaat, mis on välja antud vastavalt rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 8. lisale.“;

- h) punkt ORO.AOC.125 asendatakse järgmisega:

„ORO.AOC.125 Lennuettevõtja sertifikaadi omaniku lennuettevõtja sertifikaadis loetletud õhusõidukite mitteärilised lennud

- a) Lennuettevõtja sertifikaadi omanik võib kooskõlas VI lisaga (NCC-osa) või VII lisaga (NCO-osa) käitada mitteärilisi lende õhusõidukitega, mis on loetletud tema lennuettevõtja sertifikaadi käitamistingimustes või lennutegevuskäsiraamatus, tingimusel et lennuettevõtja sertifikaadi omanik on tegevuskäsiraamatus esitanud selliste lendude üksikasjaliku kirjelduse, mis muu hulgas hõlmab järgmist:
- 1) määratakse kindlaks kohaldatavad nõuded;

- 2) kirjeldatakse ärilise lennutranspordi lendude ja mitteäriliste lendude käitamisprotseduuride erinevusi;
 - 3) kirjeldatakse vahendeid, millega tagatakse, et kõik käitamisega tegelevad töötajad on põhjalikult tutvunud kõikide käitamisalaste protseduuridega.
- b) Lennuettevõtja sertifikaadi omanik peab tegema järgmist:
- 1) tehniliste kontroll-lendude teostamisel keerukate mootorõhusõidukitega järgima VIII lisa (SPO-osa) nõudeid;
 - 2) tehniliste kontroll-lendude käitamisel muude õhusõidukitega kui keerukad mootorõhusõidukid järgima VII lisa (NCO-osa) nõudeid.
- c) Lennuettevõtja sertifikaadi omanik, kes käitab alapunktides a ja b osutatud lende, ei ole kohustatud esitama käesoleva lisa kohast deklaratsiooni.
- d) Lennuettevõtja sertifikaadi omanik määrab lennuga seotud dokumentides (operatsiooniline lennuplaan, lastileht ja muud samaväärsed dokumendid) kindlaks lennu liigi, mis on märgitud lennutegevuskäsiraamatus.“;
- i) punkti ORO.AOC.135 alapunkt a asendatakse järgmisega:
- „a) Käitaja määrab vastavalt punkti ORO.GEN.210 alapunktile b isikud, kes vastutavad järgmiste valdkondade juhtimise ja järelevalve eest:
- 1) lennutegevus;
 - 2) salongimeeskonna liikmete koolitamine;
 - 3) maapealne teenindus;
 - 4) määruse (EL) nr 1321/2014 kohane jätkuv lennukõlblikkus või kõnealuse määruse kohaselt jätkuva lennukõlblikkuse tagamiseks sõlmitud leping (vastavalt vajadusele).“;
- j) punkti ORO.SPO.100 alapunkt c asendatakse järgmisega:
- „c) Äriliste erilendude käitaja peab saama pädevalt asutuselt eelneva heakskiidu ja täitma järgmisi nõudeid:
- 1) kui õhusõiduk võetakse märgrendile kolmanda riigi käitajalt:
 - i) asjaomase kolmanda riigi käitaja kohaldatavad lennukõlblikkuse ja lennutegevusega seotud ohutusstandardid on samaväärsed määruses (EL) nr 1321/2014 (*) ja käesolevas määruses sätestatud kohaldatavate nõuetega;
 - ii) kolmanda riigi käitaja õhusõidukil on kehtiv lennukõlblikkussertifikaat, mis on välja antud vastavalt rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 8. lisale;
 - iii) märgrendile võtmise kestus ei ületa seitset kuud üksteisele järgnevast 12 kuust koosneva ajavahemiku jooksul;
 - 2) kui õhusõiduk võetakse kuivrendile kolmanda riigi käitajalt:
 - i) kindlaks on tehtud operatiivne vajadus, mida ei saa rahuldada liidus registreeritud õhusõidukit rentides;
 - ii) kuivrendile võtmise kestus ei ületa seitset kuud üksteisele järgnevast 12 kuust koosneva ajavahemiku jooksul;
 - iii) asjaomase kolmanda riigi õhusõiduki suhtes kohaldatavad jätkuva lennukõlblikkusega seotud ohutusstandardid on samaväärsed määruses (EL) nr 1321/2014 sätestatud kohaldatavate nõuetega;
 - iv) õhusõidukil on VIII lisa (SPO-osa) kohane varustus.
- (*) Komisjoni 26. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1321/2014 õhusõidukite ja lennundustoodete ning nende osade ja seadmete jätkuva lennukõlblikkuse ning sellega tegelevate organisatsioonide ja isikute sertifitseerimise kohta (ELT L 362, 17.12.2014, lk 1).“;
- k) punkt ORO.CC.100 asendatakse järgmisega:

„ORO.CC.100 Salongimeeskonna suurus ja koosseis

- a) Kui õhusõiduki suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle 19 ja pardal on vähemalt üks reisija, tuleb lennule määrata vähemalt üks salongimeeskonna liige.

- b) Alapunkti a nõuete täitmiseks peab salongimeeskonna liikmete miinimumarv olema suurim alljärgnevatest:
- 1) kohaldatavate sertifitseerimisnõuete kohase sertifitseerimismenetluse käigus kindlaks määratud salongimeeskonna liikmete arv, mida käitaja kasutab asjaomase õhusõiduki salongi reisijakohtade puhul;
 - 2) kui alapunktis 1 sätestatud salongimeeskonna liikmete arv ei ole kindlaks määratud, siis salongimeeskonna liikmete arv, mis on suurima lubatud reisijakohtade arvu jaoks kindlaks määratud õhusõiduki sertifitseerimismenetluse raames ja mida vähendatakse käitaja poolt kasutatava salongimeeskonna liikmete arvu puhul ühe võrra iga 50 reisijakoha kohta, mis jääb alla suurimat lubatud reisijakohtade arvu;
 - 3) üks salongimeeskonna liige iga õhusõidukis samale tasandile paigutatud 50 reisijakoha või 50 reisijakoha osa kohta.
- c) Rohkem kui ühe salongimeeskonna liikmega lendudel määrab käitaja ühe salongimeeskonna liikme vastutavaks õhusõiduki kapteni või komandöri ees.
- d) Erandina alapunktist a võib mitteärilisi lende õhusõidukiga, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle 19, käitada salongimeeskonna liiget kaasamata, tingimusel et pädev asutus on selle eelnevalt heaks kiitnud. Heakskiidu saamiseks peab käitaja tagama, et kõik allpool loetletud tingimused oleksid täidetud:
- 1) õhusõiduki pardal on kuni 19 reisijat;
 - 2) käitaja on asjaomase lennu jaoks välja töötanud protseduurid.“;
- l) punkt ORO.CC.205 asendatakse järgmisega:

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

- a) Alati, kui õhusõidukis on reisijaid, peab õhusõidukis viibima punkti ORO.CC.100 kohane miinimumarv salongimeeskonna liikmeid, kes on valmis tegutsema.
- b) Erandina alapunktist a võib salongimeeskonna liikmete miinimumarvu vähendada järgmistel juhtudel:
- 1) maapealse tavategevuse ajaks, mil ei toimu kütuse tankimist/paakide tühjendamist ning õhusõiduk on parkimiskohal;
 - 2) ettenägematute asjaolude puhul, kui reisijate arvu lennul on vähendatud. Sel juhul esitatakse pärast lendu pädevale asutusele aruanne;
 - 3) lennuaegse puhkepausi võimaldamiseks reisilennu etapi ajal vastavalt punkti ORO.FTL.205 alapunktile e või käitaja poolt või meetmena, mida rakendatakse väsimusriski maandamiseks.
- c) Alapunkti b alapunktide 1 ja 2 kohaldamisel tagatakse käitaja lennutegevuskäsiraamatus kehtestatud protseduuridega järgmine:
- 1) salongimeeskonna liikmete vähendatud koosseisu puhul on tagatud samaväärne ohutustase, eelkõige seoses reisijate evakueerimisega;
 - 2) vaatamata salongimeeskonna liikmete arvu vähendamisele viibib õhusõidukis salongimeeskonna vanem vastavalt punkti ORO.CC.200 nõuetele;
 - 3) nõutav on vähemalt üks salongimeeskonna liige iga õhusõidukis samale tasandile paigutatud 50 või 50 reisijakoha osa kohta;
 - 4) maapealses tavategevuses õhusõidukitega, milles peab olema rohkem kui üks salongimeeskonna liige, suurendatakse alapunktiga 3 ette nähtud salongimeeskonna liikmete arvu, lisades ühe salongimeeskonna liikme iga põrandatasandi avariiväljapääsude paari kohta.
- d) Alapunkti b alapunkti 3 nõuete täitmiseks peab käitaja tegema järgmist:
- 1) korraldama riskihindamise, et määrata kindlaks õhusõidukis viibivate ja reisilennu etapi jooksul tegutsemiseks valmis olevate salongimeeskonna liikmete arv;
 - 2) tegema kindlaks meetmed, et maandada riske, mis tekivad õhusõidukis viibivate ja reisilennu etapi jooksul tegutsemiseks valmis olevate salongimeeskonna liikmete arvu vähendamisest;

- 3) kehtestama lennutegevuskäsiraamatus konkreetsed protseduurid, mis muu hulgas hõlmavad salongimeeskonna vanema lennuaegset puhkepausi, et tagada kogu käitamise jooksul reisijate asjakohane teenindamine ning ebatavalise või hädaolukorra tõhus haldamine;
- 4) määrata vastavalt punktile ORO.FTL.125 lennuaaja spetsifikatsiooniskeemis kindlaks tingimused, mille kohaselt salongimeeskonna liikmed saavad kasutada lennuaegset puhkepausi.“;

m) I liide asendatakse järgmisega:

„I liide

Deklaratsioon vastavalt lennutegevust reguleerivale komisjoni määrusele (EL) nr 965/2012					
Käitaja Nimi: Käitaja peamine tegevuskoht või kui käitajal ei ole peamist tegevuskohta, siis käitaja asu- või elukoht ja koht, kust lennutegevust juhitakse: Vastutava juhi nimi ja kontaktandmed:					
Õhusõidukite käitamine					
Käitamise alguskuupäev või muudatuse jõustumiskuupäev:					
Teave õhusõiduki, käitamise ja jätkuvat lennukõlblikkust korraldava organisatsiooni kohta ⁽¹⁾ :					
Õhusõiduki seerianumber	Õhusõiduki tüüp	Õhusõiduki registreerimistunnus ⁽²⁾	Põhibaas	Tegevuse tüüp (tüübid) ⁽³⁾	Jätkuva lennukõlblikkuse korraldamise eest vastutav organisatsioon ⁽⁴⁾
Vajaduse korral andmed olemasolevate lubade kohta (vajaduse korral lisada deklaratsioonile erilubade loend, sealhulgas kolmandate riikide poolt välja antud erilubade loend).					
Vajaduse korral andmed olemasolevate erilennulubade kohta (vajaduse korral lisada deklaratsioonile).					
Vajaduse korral nõuete täitmise alternatiivsete meetodite loend koos viidetega nõuete täitmise aktsepteeritud meetoditele, mida need asendavad (lisada deklaratsioonile alternatiivsete meetodite loend).					
Kinnitused					
☐ Käitaja täidab praegu ja ka edaspidi Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/1139 V lisa sätestatud olulisi nõudeid ja määruse (EL) nr 965/2012 nõudeid.					
☐ Juhtimissüsteemi dokumendid, sealhulgas lennutegevuskäsiraamat, vastavad määruse (EL) nr 965/2012 III lisa (ORO-osa), V lisa (SPA-osa), VI lisa (NCC-osa) või VIII lisa (SPO-osa) nõuetele ja kõik lennuk toimuvad kooskõlas lennutegevuskäsiraamatu sätetega vastavalt määruse (EL) nr 965/2012 III lisa punkti ORO.GEN.110 alapunktile b.					

☐ Kõikidel käitatavatel õhusõidukitel on kehtiv lennukõlblikkussertifikaat kooskõlas komisjoni määrusega (EL) nr 748/2012 või need vastavad kolmandas riigis registreeritud õhusõidukite suhtes kohaldatavatele konkreetsetele lennukõlblikkusnõuetele ja nende suhtes kohaldatakse rendilepingut.
☐ Kõigil lennumeeskonna liikmetel on komisjoni määruse (EL) nr 1178/2011 I lisa kohane luba vastavalt määruse (EL) nr 965/2012 III lisa punkti ORO.FC.100 alapunktile c ja salongimeeskonna liikmed (vajaduse korral) on saanud määruse (EL) nr 965/2012 III lisa CC-alajao kohase koolituse
☐ (Vajaduse korral) Käitaja rakendab ametlikult tunnustatud valdkondlikku standardit ning on tõendanud sellele vastavust. Viide standardile: Sertifitseerimisorgan: Viimase vastavuskontrolli kuupäev:
☐ Käitaja teatab pädevale asutusele kõikidest muudatustest, mis mõjutavad tema vastavust määruse (EL) 2018/1139 V lisas sätestatud olulistele nõuetele ja määruse (EL) nr 965/2012 kohastele nõuetele, mille kohta ta on pädevale asutusele esitanud deklaratsiooni, ning kõikidest muudatustest nõuete täitmise alternatiivsete meetodite (AltMoC) loendis, mis sisalduvad deklaratsioonis või on sellele lisatud vastavalt määruse (EL) nr 965/2012 III lisa punkti ORO.GEN.120 alapunkti a nõuetele.
☐ Käitaja kinnitab deklaratsioonis esitatud andmete õigsust.
Kuupäev, vastutava juhi nimi ja allkiri
(1) Kui teabe esitamiseks ei ole piisavalt ruumi, esitatakse see eraldi lisas. Palun märkida lisale kuupäev ja kinnitada see allkirjaga. (2) Kui õhusõiduk on registreeritud ka lennuettevõtja sertifikaadi omaniku juures, märkida lennuettevõtja sertifikaadi omaniku number. (3) „Käitamise liik/liigid“ tähendab asjaomase õhusõidukiga teostatavate lendude liiki, näiteks mitteärilised lennud või erilennud (aerofotograafia, õhureklaam, uudiste-, tele- ja filmilennud, langevarjulennud, langevarjusport, tehnilised kontrolllennud. (4) Teave jätkuva lennukõlblikkuse korraldamise eest vastutava organisatsiooni kohta sisaldab organisatsiooni nime, aadressi ja sertifikaadi viitenumbrit.“;

4) IV lisa (CAT-osa) muudetakse järgmiselt:

a) punkti CAT.GEN.MPA.105 muudetakse järgmiselt:

i) alapunkti a muudetakse järgmiselt:

— punktid 12 ja 13 asendatakse järgmisega:

„12) tagama, et on tehtud määruse (EL) nr 1321/2014 I lisa (M-osa) nõuete kohane lennueelne ülevaatus;

13) kontrollima, et vajalik avariivarustus oleks koheseks kasutamiseks hõlpsasti kättesaadav;“;

— lisatakse alapunkt 14:

„14) jätkuva lennuohutuse tagamiseks registreerima pärast lennu lõppu kasutamisega seotud andmed ning õhusõiduki kõik teadaolevad või arvatavad defektid õhusõiduki tehnilises päevikus või lennupäevikus.“;

ii) lisatakse alapunkt e:

„e) Õhusõiduki komandör peab võimalikult kiiresti teatama asjaomasele lennuliiklusteenindusüksusele (ATS-üksusele) ohtlikest ilma- või lennutingimustest, mis võivad ohustada teisi õhusõidukeid.“;

- b) punkt CAT.GEN.MPA.150 asendatakse järgmisega:

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

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

- c) punkti CAT.GEN.MPA.180 alapunkti a alapunkt 10 asendatakse järgmisega:

„10) määruse (EL) nr 1321/2014 I lisa (M-osa) kohane õhusõiduki tehniline päevik;“;

- d) punkt CAT.GEN.MPA.210 asendatakse järgmisega:

„CAT.GEN.MPA.210 Hädaolukorras õhusõiduki asukoha määramine – Lennukid

Alljärgnevalt loetletud lennukid peavad olema varustatud töökindla automaatseadmega, mis suudab pärast õnnetust ka lennuki ränkade kahjustuste korral täpselt kindlaks teha lennu lõppemise punkti:

- 1) kõik lennukid, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) on üle 27 000 kg, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle 19 ning mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2023 või pärast seda;
- 2) kõik lennukid, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) on üle 45 500 kg ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2023 või pärast seda.“;

- e) punkti CAT.OP.MPA.170 alapunkt b asendatakse järgmisega:

„b) reisijatele antakse kaart ohutusteabega, millel olevatel pildidel on näha, kuidas kasutada ohutusvahendeid ja avariivarustust ning reisijatele ette nähtud avariiväljapääse.“;

- f) punkt CAT.OP.MPA.320 asendatakse järgmisega:

„CAT.OP.MPA.320 Lennukite kategooriad

- a) Lennukite kategoriseerimisel võetakse arvesse näidatud õhkkiirust künnise kohal (V_{AT}), mis saadakse, kui varisemiskiirus (V_{SO}) korrutatakse 1,3ga või kui varisemiskiirus ülekoormusel 1 g (V_{S1g}) korrutatakse 1,23ga maandumiskonfiguratsiooni maksimaalse maandumismassi juures. Kui on teada nii V_{SO} kui ka V_{S1g} , tuleb kasutada suuremat saadavat V_{AT} väärtust.

- b) Kasutatakse allpool tabelis esitatud lennukite kategooriaid.

Tabel 1. Lennukite kategooriad vastavalt V_{AT} väärtustele

Lennuki kategooria	V_{AT}
A	Vähem kui 91 sõlme
B	91–120 sõlme
C	121–140 sõlme
D	141–165 sõlme
E	166–210 sõlme

- c) Aluseks võetav maandumiskonfiguratsioon peab olema sätestatud lennutegevuskäsiraamatus.

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

- g) punkti CAT.IDE.A.100 alapunkt b asendatakse järgmisega:
- „b) Instrumendid ja seadmed, mis ei ole käesoleva lisa (CAT-osa) kohaselt nõutavad, ning mis tahes muu varustus, mis ei ole käesoleva määruse kohaselt nõutav, kuid mida veetakse lennul, peab vastama järgmistele nõuetele:
- 1) lennumeeskond ei kasuta nende mõõteriistade, seadmete või lisavarustuse abil saadud teavet määruse (EL) 2018/1139 II lisa või punktides CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 ja CAT.IDE.A.345 sätestatud nõuete täitmiseks;
 - 2) need mõõteriistad ja seadmed ning nende rikked või häired ei kahjusta lennuki lennukõlblikkust.“;
- h) punkti CAT.IDE.A.105 alapunkt b asendatakse järgmisega:
- „b) käitajal on pädeva asutuse luba käitada lennukit minimaalvarustuse põhiloetelu (MMEL) piires kooskõlas III lisa punkti ORO.MLR.105 alapunktiga j.“;
- i) punkti CAT.IDE.A.125 muudetakse järgmiselt:
- i) alapunkti a alapunkti 1 alapunkt iii asendatakse järgmisega:
„iii) baromeetrilist kõrgust;“
 - ii) alapunkti b alapunkt 1 asendatakse järgmisega:
„1) baromeetrilist kõrgust;“
- j) punkti CAT.IDE.A.130 muudetakse järgmiselt:
- i) alapunkt b asendatakse järgmisega:
„b) Kaks vahendit baromeetrilise kõrguse mõõtmiseks ja kuvamiseks.“;
 - ii) alapunkti h alapunkt 1 asendatakse järgmisega:
„1) baromeetrilist kõrgust;“
- k) punkti CAT.IDE.A.205 muudetakse järgmiselt:
- i) alapunkti a alapunkt 3 asendatakse järgmisega:
„3) lennukitel, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on kuni 5 700 kg ja suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on kuni üheksa, ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 8. aprillil 2015 või hiljem, turvavöö koos keha ülaosa kinnitussüsteemiga igal reisijaistmel ning ohutusrihm igal magamisasemel;“
 - ii) alapunkti b alapunkt 3 asendatakse järgmisega:
„3) lennumeeskonna liikmete istmetel ja kõigil piloodiistme kõrval asuvatel istmetel üks järgmistest:
 - i) kaks õlarihma ja turvavöö, mida saab kasutada teineteisest sõltumatult;
 - ii) diagonaalne õlarihm ja turvavöö, mida saab kasutada sõltumatult järgmiste lennukite puhul:
 - A) lennukid, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on kuni 5 700 kg ja suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on kuni üheksa, ning mis vastavad kohaldatavates sertifitseerimisnõuetes kindlaks määratud tingimustele hädamaandumise dünaamika kohta;
 - B) lennukid, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on kuni 5 700 kg ja suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on kuni üheksa, ja mis ei vasta kohaldatavates sertifitseerimisnõuetes kindlaks määratud tingimustele hädamaandumise dünaamika kohta, ning mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud enne 28. oktoobrit 2014;
 - C) lennukid, mis on sertifitseeritud ülikerglennukite suhtes kohaldatavate sertifitseerimisnõuete (CS-VLA) või samaväärsete nõuete alusel ja kergete sportlennukite suhtes kohaldatavate sertifitseerimisnõuete (CS-LSA) või samaväärsete nõuete alusel.“;
- l) punkti CAT.IDE.A.245 alapunkt d asendatakse järgmisega:
- „d) Lennukitel peab olema veel üks kaasaskantav hingamisteede kaitsevahend (PBE), mis paikneb punkti CAT.IDE.A.250 alapunktides b ja c osutatud käsitulekustuti juures või lastiruumi sissepääsu juures, kui käsitulekustuti asub lastiruumis.“;

m) punkti CAT.IDE.A.275 alapunktid c ja d asendatakse järgmisega:

- „c) Lennukitel suurima lubatud reisijakohtade arvuga (MOPSC) kuni 19, mille tüübisertifikaat on välja antud ameti sertifitseerimisnõuete alusel, peab alapunktis a osutatud avariivalgustussüsteem hõlmama alapunkti b alapunktides 1–3 nimetatud seadmeid.
- d) Lennukitel suurima lubatud reisijakohtade arvuga (MOPSC) kuni 19, mille tüübisertifikaat ei ole välja antud ameti sertifitseerimisnõuete alusel, peab alapunktis a osutatud avariivalgustussüsteem hõlmama alapunkti b alapunktis 1 nimetatud seadmeid.“;

n) punkti CAT.IDE.A.285 alapunkt c asendatakse järgmisega:

- „c) Veekogu kohal käitatavates vesilennukites peab olema järgmine:
- (1) mereankur ja muu kopteri suurusele, kaalule ja käitamisomadustele vastav varustus, mida on vaja vees randumiseks, ankurdamiseks või manööverdamiseks;
 - (2) vajaduse korral rahvusvaheliste eeskirjadega ette nähtud helisignaalide tekitamise vahendid kokkupõrgete vältimiseks merel.“;

o) punkti CAT.IDE.A.345 alapunkt c asendatakse järgmisega:

- „c) Olenemata alapunktist b peab sellistel lennukitel, mida kasutatakse Atlandi ookeani põhjaosa õhuruumi kõrgemal lennutasandil (NAT HLA) käitatavateks lühimaalendudeks, mis ei ületa Atlandi ookeani põhjaosa, olema vähemalt üks suure tegevusraadiusega sidesüsteem, kui kõnealuse õhuruumi kohta on avaldatud alternatiivsed sideprotseduurid.“;

p) punkti CAT.IDE.H.100 muudetakse järgmiselt:

i) alapunkt a asendatakse järgmisega:

- „a) Käesoleva alajaoga ette nähtud mõõteriistad ja seadmed peavad olema sertifitseeritud vastavalt kohaldatavatele lennukõlblikkusnõuetele, välja arvatud järgmised esemed:
- 1) kaasaskantav valgusti;
 - 2) täppiskell;
 - 3) kaardihoide;
 - 4) esmaabikomplekt;
 - 5) megafonid;
 - 6) pääste- ja signalisatsioonivahendid;
 - 7) mereankrud ja sildumisvahendid;
 - 8) laste turvavahendid.“;

ii) alapunkt b asendatakse järgmisega:

- „b) Instrumendid ja seadmed, mis ei ole käesoleva lisa (CAT-osa) kohaselt nõutavad, ning mis tahes muu varustus, mis ei ole käesoleva määruse kohaselt nõutav, kuid mida veetakse lennul, peab vastama järgmistele nõuetele:
- 1) lennumeeskond ei kasuta nende mõõteriistade, seadmete või lisavarustuse abil saadud teavet määruse (EL) 2018/1139 II lisa või punktides CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 ja CAT.IDE.H.345 sätestatud nõuete täitmiseks;
 - 2) need mõõteriistad ja seadmed ning nende rikked või häired ei kahjusta kopteri lennukõlblikkust.“;

q) punkti CAT.IDE.H.105 alapunkt b asendatakse järgmisega:

- „b) käitajal on pädeva asutuse luba kasutada kopterit minimaalvarustuse põhiloetelu (MMEL) piires kooskõlas III lisa punkti ORO.MLR.105 alapunktiga j.“;

- r) punkti CAT.IDE.H.125 muudetakse järgmiselt:
- i) alapunkti a alapunkti 1 alapunkt iii asendatakse järgmisega:
„iii) baromeetrilist kõrgust;“
 - ii) alapunkti b alapunkt 1 asendatakse järgmisega:
„1) baromeetrilist kõrgust;“
- s) punkti CAT.IDE.H.130 muudetakse järgmiselt:
- i) alapunkt b asendatakse järgmisega:
„b) Kaks vahendit baromeetrilise kõrguse mõõtmiseks ja kuvamiseks. Ühe piloodiga öistel lendudel visuaallennureeglite (VFR) järgi võib ühe baromeetrilise kõrgusemõõtja asendada raadioaltimeetriga;“
 - ii) alapunkti h alapunkt 1 asendatakse järgmisega:
„1) baromeetrilist kõrgust;“
- t) punkti CAT.IDE.H.315 alapunkt a asendatakse järgmisega:
- „a) mereankur ja muu kopteri suurusele, massile ja käitamisomadustele vastav varustus, mida on vaja vees randumiseks, ankurdamiseks või manööverdamiseks, ning“;
- u) punkt CAT.IDE.H.320 asendatakse järgmisega:

„CAT.IDE.H.320 Kõigi kopterite lennud veekogu kohal – hädamaandumine vette

- a) Kopterid, mida käitatakse 1. või 2. suutlikkusklassis avamerelendudel maandumiseks sobimatu ala kohal maast reisilennu tavakiirusel rohkem kui kümne minuti kaugusel, peavad olema vette maandumiseks projekteeritud või vette hädamaandumiseks sertifitseeritud vastavalt asjaomastele sertifitseerimisnõuetele.
 - b) Kopterid peavad olema projekteeritud vette maandumiseks või sertifitseeritud vette hädamaandumiseks vastavalt kohaldatavatele sertifitseerimisnõuetele või varustatud hädaolukorras ette nähtud ujuvvahenditega, kui neid käitatakse:
 - 1) 1. või 2. suutlikkusklassi lendudel veekogu kohal maandumiseks sobival alal maast reisilennu tavakiirusel rohkem kui kümne minuti kaugusel;
 - 2) 2. suutlikkusklassis, kui start või maandumine toimub vee kohal, välja arvatud kopterite kiirabilendudel (HEMS), kus tihedalt asustatud alal asuvas kopteri kiirabitööde kohas starditakse või maandatakse ohu minimeerimiseks vee kohal;
 - 3) 3. suutlikkusklassi lendudel veekogu kohal maast kaugemal kui ohutu hädamaandumise distants.“;
- 5) V lisa (SPA-osa) muudetakse järgmiselt:
- a) punkt SPA.GEN.100 asendatakse järgmisega:

„SPA.GEN.100 Pädev asutus

- a) Eriloo väljaandmiseks pädev asutus on:
 - 1) ärilise käitaja puhul selle liikmesriigi asutus, kus asub asjaomase käitaja peamine tegevuskoht;
 - 2) mitteärilise käitaja puhul selle liikmesriigi asutus, kus asub asjaomase käitaja peamine tegevuskoht või asu- või elukoht.

- b) Olenemata alapunkti a alapunktist 2 ei kohaldata kolmandas riigis registreeritud õhusõidukeid kasutava mitteärilike lendude käitaja suhtes käesoleva lisa kohaseid nõudeid järgimise lendude lubamisel, kui asjaomase loa on välja andnud kolmandast riigist registririik:
- 1) sooritusel põhinev navigatsioon (PBN);
 - 2) navigatsiooni miinimumnõuded (MNPS);
 - 3) vähendatud kõrgushajutusmiinimumiga (RVSM) õhuruum;
 - 4) lennud halva nähtavusega (LVO).“;
- b) punkti SPA.DG.110 alapunkt e asendatakse järgmisega:
- „e) tagama, et koopia kaptenile või komandörile esitatud teabest jääb maa peale ning kõnealune koopia või selles sisalduv teave on hõlpsasti kättesaadav lennukorraldajale või asjaomase lennu eest vastutavatele määratud maapealsetele töötajatele seni, kuni lend, millele teabes osutatakse, on lõppenud;“
- c) punkti SPA.NVIS.110 alapunkt b asendatakse järgmisega:
- „b) *Raadioaltimeeter*. Kopteril peab olema raadioaltimeeter, mis suudab kõikidel öönägemissüsteemiga (NVIS) lennu etappidel hoiatada eelnevalt kindlaksmääratud kõrgusest läbivajumisel helisignaali ja piloodi määratud kõrgusest läbivajumisel visuaalse signaaliga.“;
- d) punkt SPA.HHO.110 asendatakse järgmisega:

„SPA.HHO.110 Nõuded varustusele kopterite ripplastiga lendudel

- a) Kõikidel kopterile paigaldatavatel ripplastiseadmetel (v.a lihtne isikuvintsimissüsteem), kaasa arvatud punkti SPA.HHO.115 nõuete täitmiseks vajalikel raadioseadmetel ja nende hilisematel modifikatsioonidel peab olema kavandatavaks kasutusotstarbeks sobiv lennukõlblikkussertifikaat. Lisaseadmed tuleb projekteerida ja neid katsetada pädeva asutuse nõutavate asjakohaste standardite kohaselt.
- b) Käitaja peab koostöös tootjaga kehtestama kopterite ripplastiseadmete hooldusjuhendid, mis tuleb lisada käitaja koostatud kopteri hooldusprogrammile, nagu see on sätestatud määruses (EL) nr 1321/2014.“;
- 6) VI lisa (NCC-osa) muudetakse järgmiselt:
- a) punkt NCC.GEN.100 asendatakse järgmisega:

„NCC.GEN.100 Pädev asutus

Pädev asutus on selle liikmesriigi määratud asutus, kus asub asjaomase käitaja peamine tegevuskoht või asu- või elukoht.“;

- b) lisatakse punkt NCC.GEN.101:

„NCC.GEN.101 Täiendavad nõuded lennukoolitusorganisatsioonidele

Sertifitseeritud koolitusorganisatsioonid, kes peavad vastama käesoleva lisa nõuetele, peavad vajaduse korral vastama ka III lisa punkti ORO.GEN.310 nõuetele.“;

- c) punkti NCC.IDE.A.100 alapunkt c asendatakse järgmisega:
- „c) Mõõteriistad ja seadmed või lisavarustus, mis ei ole käesoleva lisa kohaselt nõutavad, ning mis tahes muu varustus, mis ei ole käesoleva määruse kohaselt nõutav, kuid mida veetakse lennul, peab vastama järgmistele nõuetele:
- 1) lennumeeskond ei kasuta nende mõõteriistade, seadmete või lisavarustuse abil saadud teavet määruse (EL) 2018/1139 II lisa või punktides NCC.IDE.A.245 ja NCC.IDE.A.250 sätestatud nõuete täitmiseks;
 - 2) need mõõteriistad ja seadmed ning nende rikked või häired ei kahjusta lennuki lennukõlblikkust.“;

- d) punkti NCC.IDE.A.105 alapunkt b asendatakse järgmisega:
- „b) käitajal on pädeva asutuse luba kasutada lennukit minimaalvarustuse põhiloetelu (MMEL) piires kooskõlas III lisa punkti ORO.MLR.105 alapunktiga j või“;
- e) punkti NCC.IDE.A.120 muudetakse järgmiselt:
- i) alapunkti a alapunkt 3 asendatakse järgmisega:
- „3) baromeetriline kõrgus;“
- ii) alapunkti c alapunkt 1 asendatakse järgmisega:
- „1) baromeetriline kõrgus;“
- f) punkti NCC.IDE.A.125 muudetakse järgmiselt:
- i) alapunkti a alapunkt 3 asendatakse järgmisega:
- „3) baromeetriline kõrgus;“
- ii) alapunkti c alapunkt 1 asendatakse järgmisega:
- „1) baromeetriline kõrgus;“
- iii) alapunkt h asendatakse järgmisega:
- „h) põhitoitesüsteemist sõltumatu avariitoiteallikas, millega saab aviohorisondi süsteemi vähemalt 30 minutit töös hoida ja valgustada. Avariitoiteallikas peab põhitoitesüsteemi täieliku rikke korral automaatselt sisse lülituma ning aviohorisondi avariitoitel töötamine peab mõõteriistal või selle paneelil selgelt näha olema.“;
- g) punkti NCC.IDE.A.180 alapunkt b asendatakse järgmisega:
- „b) Turvavööd koos keha ülaosa kinnitussüsteemiga peab olema:
- 1) üks avamispunkt;
 - 2) istmetel, mis on ette nähtud nõutavale miinimumarvule salongimeeskonna liikmetele, kaks õlarihma ja turvavöö, mida saab kasutada teineteisest sõltumatult;
 - 3) lennumeeskonna liikmete istmetel ja kõigil piloodiistme kõrval asuvatel istmetel üks järgmistest:
 - i) kaks õlarihma ja turvavöö, mida saab kasutada teineteisest sõltumatult;
 - ii) diagonaalne õlarihm ja turvavöö, mida saab kasutada teineteisest sõltumatult järgmiste lennukite puhul:
 - A) lennukid, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on kuni 5 700 kg ja suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on kuni üheksa, ning mis vastavad kohaldatavates sertifitseerimisnõuetes kindlaks määratud tingimustele hädamaandumise dünaamika kohta;
 - B) lennukid, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on kuni 5 700 kg ja suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on kuni üheksa, ning mis ei vasta kohaldatavates sertifitseerimisnõuetes kindlaks määratud tingimustele hädamaandumise dünaamika kohta, ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud enne 25. augustit 2016.“;
- h) punktile NCC.IDE.A.250 lisatakse alapunkt e:
- „e) Lennukitel peavad olema asjaomase õhuruumi suhtes kohaldatavate nõuetega ette nähtud seireseadmed.“;
- i) punkti NCC.IDE.H.100 alapunkt c asendatakse järgmisega:
- „c) Mõõteriistad ja seadmed või lisavarustus, mis ei ole käesoleva lisa kohaselt nõutavad, ning mis tahes muu varustus, mis ei ole käesoleva määruse kohaselt nõutav, kuid mida veetakse lennul, peab vastama järgmistele nõuetele:
- 1) lennumeeskond ei kasuta nende mõõteriistade, seadmete või lisavarustuse abil saadud teavet määruse (EL) 2018/1139 II lisa või punktides NCC.IDE.H.245 ja NCC.IDE.H.250 sätestatud nõuete täitmiseks;
 - 2) need mõõteriistad ja seadmed ning nende rikked või häired ei kahjusta kopteri lennukõlblikkust.“;

- j) punkti NCC.IDE.H.105 alapunkt b asendatakse järgmisega:
 - „b) käitajal on pädeva asutuse luba käitada kopterit minimaalvarustuse põhiloetelu (MMEL) piires kooskõlas III lisa punkti ORO.MLR.105 alapunktiga j või“;
- k) punkti NCC.IDE.H.120 muudetakse järgmiselt:
 - i) alapunkti a alapunkt 3 asendatakse järgmisega:
 - „3) baromeetiline kõrgus;“
 - ii) alapunkti c alapunkt 1 asendatakse järgmisega:
 - „1) baromeetiline kõrgus;“
- l) punkti NCC.IDE.H.125 muudetakse järgmiselt:
 - i) alapunkti a alapunkt 3 asendatakse järgmisega:
 - „3) baromeetiline kõrgus;“
 - ii) alapunkti c alapunkt 1 asendatakse järgmisega:
 - „1) baromeetiline kõrgus;“
- m) punkt NCC.IDE.H.235 asendatakse järgmisega:

„NCC.IDE.H.235 Kõik veekogu kohal lendavad kopterid – hädamaandumine vette

Kopterid, mida kasutatakse maandumiseks sobimatu alal veekogu kohal reisilennu tavakiirusel rohkem kui kümne minuti kaugusel maast, peavad olema projekteeritud vette maandumiseks, sertifitseeritud vette hädamaandumiseks vastavalt asjaomastele sertifitseerimisnõuetele või varustatud hädaolukorra ujuv vahenditega.“;

- n) punktile NCC.IDE.H.250 lisatakse alapunkt e:
 - „e) Kopteritel peavad olema asjaomase õhuruumi suhtes kohaldatavate nõuetega ette nähtud seireseadmed.“;
- 7) VII lisa (NCO-osa) muudetakse järgmiselt:
 - a) punkti NCO.GEN.100 alapunkt b asendatakse järgmisega:
 - „b) Kolmandas riigis registreeritud õhusõiduki puhul on pädev asutus selle liikmesriigi määratud asutus, kus asub asjaomase käitaja peamine tegevuskoht või asu- või elukoht.“;
 - b) lisatakse punkt NCO.GEN.104:

„NCO.GEN.104 Lennuettevõtja sertifikaadile kantud õhusõiduki kasutamine muude õhusõidukite kui keerukate mootorõhusõidukite käitaja poolt

- a) Muude õhusõidukite kui keerukate mootorõhusõidukite käitaja võib kasutada tema lennuettevõtja sertifikaadile kantud mootorõhusõidukeid, mis ei ole keerukad mootorõhusõidukid, mitteäriliste lendude teostamiseks kooskõlas käesoleva lisaga.
- b) Muude õhusõidukite kui keerukate mootorõhusõidukite käitaja, kes kasutab õhusõidukit vastavalt alapunktile a, peab kehtestama protseduuri,
 - 1) milles kirjeldatakse selgelt, kuidas toimub asjaomase õhusõiduki käituskontrolli üleandmine lennuettevõtja sertifikaadi omaniku ning muude õhusõidukite kui keerukate mootorõhusõidukite käitaja vahel, nagu on osutatud III lisa punktis ORO.GEN.310;
 - 2) milles kirjeldatakse menetlust, mida kohaldatakse õhusõiduki tagastamisel lennuettevõtja sertifikaadi omanikule.

See menetlus lisatakse lennuettevõtja sertifikaadi omaniku ja muude õhusõidukite kui keerukate mootorõhusõidukite käitaja vahel sõlmitud lepingule.

Muude õhusõidukite kui keerukate mootorõhusõidukite käitaja peab tagama, et asjaomaseid töötajaid teavitatakse kõnealusest menetlusest.
- c) Alapunkti a kohaselt kasutatava õhusõiduki jätkuvat lennukõlblikkust korraldab organisatsioon, kes vastutab asjaomasele lennuettevõtja sertifikaadile kantud õhusõidukite jätkuva lennukõlblikkuse eest vastavalt määrusele (EL) nr 1321/2014.
- d) Muude õhusõidukite kui keerukate mootorõhusõidukite käitaja, kes kasutab õhusõidukit vastavalt alapunktile a, peab tagama järgmise:
 - 1) kõik tema käituskontrolli all toimuvad lennud kantakse õhusõiduki tehnilise päeviku süsteemi;
 - 2) õhusõiduki süsteeme või konfiguratsiooni ei muudeta;

- 3) asjaomase käitaja käituskontrolli all toimuva lennu ajal ilmnenud mis tahes defektidest või tehnilistest rikestest teavitatakse kohe pärast lennu lõppu alapunktis c osutatud organisatsiooni;
- 4) lennuettevõtja sertifikaadi omanik saab koopia kõikidest ettekannetest lennuohutust mõjutavate juhtumite kohta seoses lendudega, mis on teostatud asjaomase õhusõidukiga vastavalt määrusele (EL) nr 376/2014 ja määrusele (EL) 2015/1018.“;
- d) punkti NCO.IDE.A.100 alapunktid b ja c asendatakse järgmisega:
- „b) Järgmised seadmed, kui need on ette nähtud käesoleva alajaoga, ei pea olema sertifitseeritud:
- 1) varukaitsmed;
 - 2) kaasaskantav valgusti;
 - 3) täppiskell;
 - 4) esmaabikomplekt;
 - 5) pääste- ja signalisatsioonivahendid;
 - 6) mereankur ja sildumisvahendid;
 - 7) laste turvavahendid;
 - 8) lihtne isikuvintsimissüsteem, mida eritööde spetsialist kasutab kinnitusvahendina.
- c) Instrumendid ja seadmed, mis ei ole VII lisa (NCO-osa) kohaselt nõutavad, ning mis tahes muu varustus, mis ei ole käesoleva määruse kohaselt nõutav, kuid mida veetakse lennul, peab vastama järgmistele nõuetele:
- 1) lennumeeskond ei kasuta nende mõõteriistade või seadmete abil saadud teavet määruse (EL) 2018/1139 II lisa või VII lisa punktides NCO.IDE.A.190 ja NCO.IDE.A.195 sätestatud nõuete täitmiseks;
 - 2) need mõõteriistad ja seadmed ning nende rikked või häired ei kahjusta lennuki lennukõlblikkust.“;
- e) punkti NCO.IDE.A.120 alapunkti a alapunkt 3 asendatakse järgmisega:
- „3) baromeetiline kõrgus;“
- f) punkti NCO.IDE.A.125 alapunkti a alapunkt 3 asendatakse järgmisega:
- „3) baromeetiline kõrgus;“
- g) punkti NCO.IDE.A.140 alapunkti a alapunkt 2 asendatakse järgmisega:
- „2) turvavöö igal istmel ning ohutusrihm igal magamisasemel;“
- h) punktile NCO.IDE.A.195 lisatakse alapunkt e:
- „e) Lennukitel peavad olema asjaomase õhuruumi suhtes kohaldatavate nõuetega ette nähtud seireseadmed.“;
- i) Punkti NCO.IDE.H.100 alapunktid b ja c asendatakse järgmisega:
- „b) Järgmised seadmed, kui need on ette nähtud käesoleva alajaoga, ei pea olema sertifitseeritud:
- 1) kaasaskantav valgusti;
 - 2) täppiskell;
 - 3) esmaabikomplekt;
 - 4) pääste- ja signalisatsioonivahendid;
 - 5) mereankur ja sildumisvahendid;
 - 6) laste turvavahendid;
 - 7) lihtne isikuvintsimissüsteem, mida eritööde spetsialist kasutab kinnitusvahendina.

- c) Mõõteriistad ja seadmed või lisavarustus, mis ei ole VII lisa (NCO-osa) kohaselt nõutavad, ning mis tahes muu varustus, mis ei ole käesoleva määruse kohaselt nõutav, kuid mida veetakse lennul, peab vastama järgmistele nõuetele:
- 1) lennumeeskond ei kasuta nende mõõteriistade, seadmete või lisavarustuse abil saadud teavet määruse (EL) 2018/1139 II lisa või VII lisa punktides NCO.IDE.H.190 ja NCO.IDE.H.195 sätestatud nõuete täitmiseks;
 - 2) need mõõteriistad, seadmed või lisavarustus ning nende rikked või häired ei kahjusta kopteri lennukõlblikkust.“;
- j) punkti NCO.IDE.H.120 alapunkti a alapunkt 3 asendatakse järgmisega:
- „3) baromeetiline kõrgus;“
- k) punkti NCO.IDE.H.125 alapunkti a alapunkt 3 asendatakse järgmisega:
- „3) baromeetiline kõrgus;“
- l) punkti NCO.IDE.H.140 alapunkti a alapunktid 1 ja 2 asendatakse järgmisega:
- „1) istmed või magamisasemed kõigile pardal olevatele 24 kuu vanustele või sellest vanematele isikutele või istekohad kõikidele pardal viibivale meeskonnaliikmetele või eritööde spetsialistidele;
- 2) turvavöö igal reisijaistmel ning ohutusrihm igal magamisasemel ning igal istekohal turvasüsteem;“
- m) punkt NCO.IDE.H.185 asendatakse järgmisega:

„NCO.IDE.H.185 Kõik veekogu kohal käitatavad kopterid – hädamaandumine vette

Kopterid, mida käitatakse maandumiseks sobimatul alal veekogu kohal rohkem kui 50 meremiili kaugusel maast, peavad olema kas

- a) projekteeritud vette maandumiseks vastavalt kohaldatavatele sertifitseerimisnõuetele;
 - b) sertifitseeritud vette hädamaandumiseks vastavalt kohaldatavatele sertifitseerimisnõuetele;
 - c) varustatud hädaolukorra ujuvvahenditega.“;
- n) punktile NCO.IDE.H.195 lisatakse alapunkt e:
- „e) Kopteritel peavad olema asjaomase õhuruumi suhtes kohaldatavate nõuetega ette nähtud seireseadmed.“;
- o) punkti NCO.SPEC.HEC.105 alapunkt b asendatakse järgmisega:
- „b) Kõigil ripplasti- ja lastikonksuseadmetel (v.a lihtne isikuvintsimissüsteem) ning nende hilisematel modifikatsioonidel peab olema kavandatavaks kasutusotstarbeks sobiv lennukõlblikkussertifikaat.“;
- p) punkt NCO.SPEC.PAR.120 asendatakse järgmisega:

„NCO.SPEC.PAR.120 Ohtlike kaupade transport ja väljutamine

Olenemata punktist NCO.SPEC.160 võivad langevarjurid teha tihedalt asustatud linna- või asulapiirkonna või inimeste vabaõhukogunemise kohal õhusõidukist näidishüppeid ja kanda seejuures suitsujäljeseadmeid, tingimusel et need on toodetud spetsiaalselt selleks otstarbeks.“;

- q) E-alajaole lisatakse 6. jaotis:

„6. JAOTIS

Tehnilised kontroll-lennud (MCF)

NCO.SPEC.MCF.100 Tehniliste kontroll-lendude klassid

Käitaja teeb enne tehnilise kontroll-lennu alustamist kindlaks, millisesse tehniliste kontroll-lendude klassi see kuulub, võttes arvesse järgmist:

- a) A-klassi tehnilised kontroll-lennud on lennud, mille puhul on kavas kasutada lennukäsiraamatus kindlaks määratud ebatavalisi ja hädaolukorra protseduure, või lennud, mille käigus tuleb tõendada, et varusüsteem või muud ohutusseadmed on töökorras;

- b) B-klassi tehnilised kontroll-lennud on kõik tehnilised kontroll-lennud, mis ei kuulu A-klassi tehniliste kontroll-lendude hulka.

NCO.SPEC.MCF.105 Käitamispiirangud

- a) Erandina käesoleva lisa punkti NCO.GEN.105 alapunkti a alapunktist 4 võib tehnilise kontroll-lennu teha õhusõidukiga, mille hooldustõend on välja antud piirangute raames vastavalt komisjoni määruse (EL) nr 1321/2014 I lisa punkti M.A.801 alapunktile g või punkti 145.A.50 alapunktile e.
- b) Erandina punktidest NCO.IDE.A.105 või NCO.IDE.H.105 võib õhusõiduki kapten teha lennu õhusõidukiga, kus nõutavad seadmed või funktsioonid ei tööta või puuduvad, kui need mittetöötavad või puuduvad seadmed või funktsioonid on kindlaks määratud punktis NCO.SPEC.MCF.110 osutatud kontrollkaardil.

NCO.SPEC.MCF.110 Kontrollkaart ja ohutuslane teavitamine

- a) Punktis NCO.SPEC.105 osutatud kontrollkaarti ajakohastatakse vajaduse korral enne iga tehnilist kontroll-lendu, võttes arvesse käitamisprotseduure, mida on kavas järgida konkreetse tehnilise kontroll-lennu ajal.
- b) Olenemata punkti NCO.SPEC.125 alapunktist b tuleb eritööde spetsialisti enne iga tehnilist kontroll-lendu ohutusalaselt teavitada.

NCO.SPEC.MCF.120 Nõuded lennumeeskonnale

Tehnilise kontroll-lennu jaoks lennumeeskonnaliikmeid valides võtab käitaja arvesse õhusõiduki keerukust ja tehnilise kontroll-lennu klassi, mis on kindlaks määratud punktis NCO.SPEC.MCF.100.

NCO.SPEC.MCF.125 Meeskonna koosseis ja pardal viibivad isikud

- a) Õhusõiduki kapten teeb enne iga tehnilist kontroll-lendu kindlaks, kas lennule tuleks kaasa võtta täiendavaid meeskonnaliikmeid või eritööde spetsialiste või mõlemaid, võttes arvesse lennumeeskonnaliikmete või eritööde spetsialistide eeldatavat töökoormust ja riskihindamist.
- b) Õhusõiduki kapten ei luba A-klassi tehniliste kontroll-lendude puhul pardale muid isikuid kui alapunkti a kohaselt nõutavad isikud.

NCO.SPEC.MCF.130 Ebatavalise või hädaolukorra protseduuride jälgendamine lennu ajal

Erandina punktist NCO.SPEC.145 võib õhusõiduki kapten jälgendada olukordi, mis nõuavad ebatavalise või hädaolukorra protseduuride kohaldamist lendudel, mille pardal on eritööde spetsialist, kui sellist jälgendamist on vaja lennu eesmärgi täitmiseks ja kui see on kindlaks määratud punktis NCO.SPEC.MCF.110 osutatud kontrollnimekirjas või käitamisprotseduurides.

NCO.SPEC.MCF.140 Süsteemid ja seadmed

Kui tehnilise kontroll-lennu eesmärk on välja selgitada, kas süsteem või seade töötab nõuetekohaselt, tuleb asjaomast süsteemi või seadet käsitada potentsiaalselt ebausaldusväärseks enne lennu lepitakse kokku asjakohased leevendusmeetmed, et minimeerida lennuohutusega seotud riske.“;

8) VIII lisa (SPO-osa) muudetakse järgmiselt:

- a) punkti SPO.GEN.005 alapunkt a asendatakse järgmisega:

„a) Käesolevat lisa kohaldatakse kõikidel juhtudel, kus õhusõidukit kasutatakse erilennuks näiteks põllumajanduse, ehituse, fotograafia, seire, vaatluse ja patrullimise ning lennureklaami valdkonnas või tehnilisteks kontroll-lendudeks.“;

- b) punkt SPO.GEN.100 asendatakse järgmisega:

„SPO.GEN.100 Pädev asutus

Pädev asutus on selle liikmesriigi määratud asutus, kus asub käitaja peamine tegevuskoht või asu- või elukoht.“;

- c) punkti SPO.POL.110 alapunkt a asendatakse järgmisega:

„a) Käitaja kehtestab massi ja balansseeringu süsteemi, et määrata kindlaks iga lennu või lendude seeria kohta järgmised andmed:

- 1) õhusõiduki käitamise tühimass;
- 2) tegeliku lasti mass;
- 3) kütuselasti mass;
- 4) õhusõiduki last ja selle paigutus;
- 5) stardimass, maandumismass ja mass ilma kütuseta;
- 6) kohaldatavad õhusõiduki raskuskeskme (CG) asukohad.“;

- d) punkti SPO.IDE.A.100 alapunktid b ja c asendatakse järgmisega:

„b) Järgmised seadmed, kui need on ette nähtud käesoleva alajaoga, ei pea olema sertifitseeritud:

- 1) varukaitsmed;
- 2) kaasaskantav valgusti;
- 3) täppiskell;
- 4) kaardihoideid;
- 5) esmaabivahendite komplektid;
- 6) pääste- ja signalisatsioonivahendid;
- 7) mereankur ja sildumisvahendid;
- 8) lihtne isikuvintsimisüsteem, mida eritööde spetsialist kasutab kinnitusvahendina.

- c) Instrumendid, seadmed või lisavarustus, mis ei ole käesoleva lisa (SPO-osa) kohaselt nõutavad, ning mis tahes muu varustus, mis ei ole käesoleva määruse kohaselt nõutav, kuid mida veetakse lennul, peab vastama järgmistele nõuetele:

- 1) lennueeskond ei kasuta nende mõõteriistade, seadmete või lisavarustuse abil saadud teavet määruse (EL) 2018/1139 II lisa või käesoleva lisa punktides SPO.IDE.A.215 ja SPO.IDE.A.220 sätestatud nõuete täitmiseks;
- 2) need mõõteriistad, seadmed või lisavarustus ning nende rikked või häired ei kahjusta lennuki lennukõlblikkust.“;

- e) punkt SPO.IDE.A.105 asendatakse järgmisega:

„SPO.IDE.A.105 Lennu minimaalvarustus

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

- a) lennukit käitatakse vastavalt minimaalvarustuse loetelule (MEL);
- b) keerukate mootorlennukite ja ärilises lennutegevuses kasutatavate mis tahes lennukite käitajal on pädeva asutuse luba käitada lennukit minimaalvarustuse põhiloetelu (MMEL) piires kooskõlas III lisa punkti ORO. MLR.105 alapunktiga j;
- c) lennukile on kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt välja antud lennuluba.“;

- f) punkti SPO.IDE.A.120 muudetakse järgmiselt:
- i) alapunkti a alapunkt 3 asendatakse järgmisega:
„3) baromeetriline kõrgus;“
 - ii) alapunkti e alapunkt 1 asendatakse järgmisega:
„1) baromeetriline kõrgus;“
- g) punkti SPO.IDE.A.125 muudetakse järgmiselt:
- i) alapunkti a alapunkt 3 asendatakse järgmisega:
„3) baromeetriline kõrgus;“
 - ii) alapunkti c alapunkt 1 asendatakse järgmisega:
„1) baromeetriline kõrgus;“
 - iii) alapunkti e alapunkt 4 asendatakse järgmisega:
„4) põhitoitesüsteemist sõltumatu avariitoiteallikas, millega saab aviohorisondi süsteemi vähemalt 30 minutit töös hoida ja valgustada. Avariitoiteallikas peab põhitoitesüsteemi täieliku rikke korral automaatselt sisse lülituma ning aviohorisondi avariitoitel töötamine peab mõõteriistal või selle paneelil selgelt näha olema.“;
- h) punkti SPO.IDE.A.160 alapunkt e asendatakse järgmisega:
- „e) Alapunkti d kohaselt nõutaval õlarihmaga turvavöö peab olema:
- 1) üks avamispunkt;
 - 2) lennueeskonna liikmete istmetel ja kõigil piloodiistme kõrval asuvatel istmetel üks järgmistest:
 - i) kaks õlarihma ja turvavöö, mida saab kasutada teineteisest sõltumatult;
 - ii) diagonaalne õlarihm ja turvavöö, mida saab kasutada sõltumatult järgmiste lennukite puhul:
 - A) lennukid, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on kuni 5 700 kg ja suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on kuni üheksa, ning mis vastavad kohaldatavates sertifitseerimisnõuetes kindlaks määratud tingimustele hädamaandumise dünaamika kohta;
 - B) lennukid, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on kuni 5 700 kg ja suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on kuni üheksa, ja mis ei vasta kohaldatavates sertifitseerimisnõuetes kindlaks määratud tingimustele hädamaandumise dünaamika kohta, ning mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud enne 25. augustit 2016.“;
- i) punktile SPO.IDE.A.220 lisatakse alapunkt e:
- „e) Lennukitel peavad olema asjaomase õhuruumi suhtes kohaldatavate nõuetega ette nähtud seireseadmed.“;
- j) punkti SPO.IDE.H.100 muudetakse järgmiselt:
- i) alapunkt b asendatakse järgmisega:
„b) Järgmised seadmed, kui need on ette nähtud käesoleva alajaoga, ei pea olema sertifitseeritud:
 - 1) kaasaskantav valgusti;
 - 2) täppiskell;
 - 3) esmaabikomplekt;
 - 4) pääste- ja signalisatsioonivahendid;
 - 5) mereankur ja sildumisvahendid;
 - 6) laste turvavahendid;
 - 7) lihtne isikuvintsimissüsteem, mida eritööde spetsialist kasutab kinnitusvahendina.“;

ii) alapunkt c asendatakse järgmisega:

„c) Mõõteriistad, seadmed või lisavarustus, mis ei ole käesoleva lisa (SPO-osa) kohaselt nõutavad, ning mis tahes muu varustus, mis ei ole käesoleva määruse kohaselt nõutav, kuid mida veetakse lennul, peab vastama järgmistele nõuetele:

- 1) lennumeeskond ei kasuta nende mõõteriistade, seadmete või lisavarustuse abil saadud teavet määruse (EL) 2018/1139 II lisa või punktides SPO.IDE.H.215 ja SPO.IDE.H.220 sätestatud nõuete täitmiseks;
- 2) need mõõteriistad, seadmed või lisavarustus ning nende rikked või häired ei kahjusta kopteri lennukõlblikkust.“;

k) punkt SPO.IDE.H.105 asendatakse järgmisega:

„SPO.IDE.H.105 Lennu minimaalvarustus

Lendu ei alustata, kui mõni kavandatud lennuks vajalik kopteri mõõteriist, varustuse osa või funktsioon ei tööta või puudub, välja arvatud juhul, kui on täidetud üks järgmistest tingimustest:

- a) kopterit käitatakse vastavalt minimaalvarustuse loetelule (MEL);
 - b) keerukate mootorkopterite ja ärilises lennutegevuses kasutatavate mis tahes kopterite käitajal on pädeva asutuse luba kasutada kopterit minimaalvarustuse põhiloetelu (MMEL) piires kooskõlas III lisa punkti ORO.MLR.105 alapunktiga j;
 - c) kopterile on kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt välja antud lennuluba.“;
- l) punkti SPO.IDE.H.120 muudetakse järgmiselt:
- i) alapunkti a alapunkt 3 asendatakse järgmisega:
„3) baromeetriline kõrgus;“
 - ii) alapunkti d alapunkt 1 asendatakse järgmisega:
„1) baromeetriline kõrgus;“
- m) punkti SPO.IDE.H.125 muudetakse järgmiselt:
- i) alapunkti a alapunkt 3 asendatakse järgmisega:
„3) baromeetriline kõrgus;“
 - ii) alapunkti c alapunkt 1 asendatakse järgmisega:
„1) baromeetriline kõrgus;“
- n) punktile SPO.IDE.H.220 lisatakse alapunkt e:
- „e) Kopteritel peavad olema asjaomase õhuruumi suhtes kohaldatavate nõuetega ette nähtud seireseadmed.“;
- o) punkt SPO.SPEC.HESLO.100 asendatakse järgmisega:

„SPO.SPEC.HESLO.100 Standardsed käitamisprotseduurid

Kopterite rippvälislastiga lendude (HESLO) standardsetes käitamisprotseduurides tuleb kindlaks määrata järgmine:

- a) pardal olevad seadmed, sealhulgas nende käitamispäästangud ning vajaduse korral vastavad kanded minimaalvarustuse loetelus (MEL);
- b) meeskonna koosseis ning meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide töökogemuse nõuded;
- c) asjakohane teoreetiline ja praktiline koolitus, mis võimaldab meeskonnaliikmetel oma ülesandeid täita, eritööde spetsialisti ülesannete täitmiseks vajalik koolitus ning nõuded, mida kohaldatakse meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistidele asjaomast koolitust korraldavate isikute kvalifikatsiooni ja nimetamise suhtes;
- d) meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide kohustused ja tööülesanded;
- e) kopterite rippvälislastiga lendude (HESLO) sooritamiseks vajalikud suutlikkuskriteeriumid;
- f) tavalise, ebatavalise ja hädaolukorra protseduurid.“;

- p) punkt SPO.SPEC.HEC.100 asendatakse järgmisega:

„SPO.SPEC.HEC.100 Standardsed käitamisprotseduurid

Kopterite inimvälislastiga lendude (HEC) standardsetes käitamisprotseduurides tuleb kindlaks määrata järgmine:

- a) pardal olevad seadmed, sealhulgas nende käitamispiirangud ning vajaduse korral vastavad kanded minimaalvarustuse loetelus (MEL);
 - b) meeskonna koosseis ning meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide töökogemuse nõuded;
 - c) asjakohane teoreetiline ja praktiline koolitus, mis võimaldab meeskonnaliikmetel oma ülesandeid täita, eritööde spetsialisti ülesannete täitmiseks vajalik koolitus ning nõuded, mida kohaldatakse meeskonnaliikmetele ja eritööde spetsialistidele asjaomast koolitust korraldavate isikute kvalifikatsiooni ja nimetamise suhtes;
 - d) meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide kohustused ja tööülesanded;
 - e) kopterite inimvälislastiga lendude (HEC) sooritamiseks vajalikud suutlikkuskriteeriumid;
 - f) tavalise, ebatavalise ja hädaolukorra protseduurid.“;
- q) punkti SPO.SPEC.HEC.105 alapunkt b asendatakse järgmisega:
- „b) Kõigil ripplasti- ja lastikonksuseadmetel (v.a lihtne isikuvintsimissüsteem) ning nende hilisematel modifikatsioonidel peab olema kavandatavaks kasutusotstarbeks sobiv lennukõlblikkussertifikaat.“;
- r) punkt SPO.SPEC.PAR.125 asendatakse järgmisega:

„SPO.SPEC.PAR.125 Ohtlike kaupade väljutamine

Olenemata punktist SPO.GEN.155 võivad langevarjurid teha tihedalt asustatud linna- või asulapiirkonna või inimeste vabaõhukogunemise kohal õhusõidukist näidishüppeid ja kanda seejuures suitsujäljeseadmeid, tingimusel et need on toodetud spetsiaalselt selleks otstarbeks.“;

- s) E-alajaole lisatakse 5. jaotis:

„5. JAOTIS

Tehnilised kontroll-lennud

SPO.SPEC.MCF.100 Tehniliste kontroll-lendude klassid

Käitaja teeb enne tehnilise kontroll-lennu alustamist kindlaks, millisesse tehniliste kontroll-lendude klassi see kuulub, võttes arvesse järgmist:

- a) A-klassi tehnilised kontroll-lennud on lennud, mille puhul on kavas kasutada lennukäsiraamatus kindlaks määratud ebatavalisi ja hädaolukorra protseduure, või lennud, mille käigus tuleb tõendada, et varusüsteem või muude ohutusseadmed on töökorras;
- b) B-klassi tehnilised kontroll-lennud on kõik tehnilised kontroll-lennud, mis ei kuulu A-klassi tehniliste kontroll-lendude hulka.

SPO.SPEC.MCF.105 A-klassi tehnilise kontroll-lennu lennukava

Enne A-klassi tehnilise kontroll-lennu teostamist keeruka mootorõhusõidukiga peab käitaja välja töötama ja dokumenteerima lennukava.

SPO.SPEC.MCF.110 A-klassi tehnilise kontroll-lennu lennukäsiraamat

A-klassi tehnilise kontroll-lennu käitaja peab tegema järgmist:

- a) kirjeldama asjaomast lendu ja sellega seotud protseduure III lisa punktis ORO.MLR.100 osutatud lennutegevuskäsiraamatus või spetsiaalselt tehniliste kontroll-lendude jaoks ette nähtud lennukäsiraamatus;
- b) vajaduse korral käsiraamatut ajakohastama;

- c) tutvustama käsiraamatut kõikidele asjaomastele töötajatele ja teavitama neid kõikidest käsiraamatu muudatustest, mis on nende tööülesannetega seotud;
- d) esitama pädevale asutusele käsiraamatu ja selle ajakohastatud versioonid.

SPO.SPEC.MCF.115 A-klassi tehniliste kontroll-lendude lennumeeskonna suhtes kohaldatavad nõuded

- a) Tehnilise kontroll-lennu jaoks sobiva lennumeeskonna liikmeid valides võtab käitaja arvesse õhusõiduki keerukust ja tehnilise kontroll-lennu klassi. Käitaja, kes valib lennumeeskonna liikmeid A-klassi tehnilise kontroll-lennu teostamiseks keeruka mootorõhusõidukiga, peab tagama, et täidetud oleksid kõik järgmised nõuded:
 - 1) õhusõiduki kapten on läbinud punkti SPO.SPEC.MCF.120 kohase koolituskursuse; kui koolitus on läbitud imitaatoril, peab piloot enne, kui ta võib tegutseda A-klassi tehnilise kontroll-lennu kaptenina, olema kaasa teinud vähemalt ühe A-klassi tehnilise kontroll-lennu jälgiva piloodina või vaatljana;
 - 2) tehnilist kontroll-lendu teostava õhusõiduki kapten peab olema lennanud sama liiki õhusõidukiga vähemalt 1 000 lennutundi, sealhulgas vähemalt 400 lennutundi keeruka mootorõhusõiduki kaptenina, ning vähemalt 50 tundi asjaomase õhusõidukitüübiga.

Olenemata esimese lõigu alapunktist 2 võib käitaja, kes alustab uue õhusõidukitüübi käitamist, valida A-klassi tehnilise kontroll-lennu käitamiseks piloodi, kellel on asjaomase õhusõidukitüübiga alla 50 tunni lennukogemust, pärast seda, kui ta on hinnanud asjaomase piloodi kvalifikatsiooni vastavalt kindlaksmääratud hindamismenetlusele.

- b) Selliste pilootide puhul, kellel on määruse (EL) nr 1178/2011 kohane katselennupädevusmärke, loetakse käesoleva punkti alapunkti a alapunktis 1 nimetatud koolituse läbimise nõue täielikult täidetuks, kui asjaomased katselennupädevusega piloodid on läbinud meeskonnatöö korraldamise algkoolituse ja jätkuõppe vastavalt III lisa punktidele ORO.FC.115 ja ORO.FC.215.
- c) Õhusõiduki kapten võib keerukate mootorõhusõidukite A-klassi tehnilisi kontroll-lende teha vaid juhul, kui ta on eelneva 36 kuu jooksul teinud vähemalt ühe A-klassi tehnilise kontroll-lennu.
- d) A-klassi tehniliste kontroll-lendude puhul taastatakse õhusõiduki kapteni õigused pärast seda, kui asjaomane piloot on kaasa teinud vähemalt ühe A-klassi tehnilise kontroll-lennu jälgiva piloodina või vaatljana või läbinud A-klassi tehnilise kontroll-lennu õhusõiduki kaptenina imitaatoril.

SPO.SPEC.MCF.120 A-klassi tehnilise kontroll-lennu lennumeeskonna koolitus

- a) A-klassi tehniliste kontroll-lendude tegemiseks nõutav koolituskursus toimub vastavalt üksikasjalikule õppekavale.
- b) Koolituskursuse raames toimuv lennuõpe viiakse läbi kas
 - 1) imitaatoril, mis koolituse käigus kajastab piisaval määral õhusõiduki ja selle süsteemide reageerimist asjaomastele kontrollidele, või
 - 2) õhusõidukil, kus tehnilise kontroll-lennu metoodikat tutvustatakse lennu käigus.
- c) Ühes õhusõidukikategoorias läbitud koolituskursust arvestatakse kõikide asjaomasesse kategooriasse kuuluvate õhusõidukiliikide puhul.
- d) Käitaja võrdleb koolituseks kasutatud õhusõidukit õhusõidukiga, millega on kavas hakata tegema tehnilisi kontroll-lende, ja määrab kindlaks, kas erinevus- või tutvumisõpet on vaja või mitte, ning kirjeldab asjaomase koolituse sisu.

SPO.SPEC.MCF.125 Meeskonna koosseis ja pardal viibivad isikud

- a) Käitaja kehtestab protseduurid, et teha kindlaks, kas vajatakse täiendavaid eritööde spetsialiste.
- b) A-klassi tehnilise kontroll-lennu puhul määrab käitaja oma käsiraamatus kindlaks poliitika, mida kohaldatakse pardal viibivate muude isikute suhtes.

- c) A-klassi tehnilise kontroll-lennu puhul peab piloodikabiinis viibima eritööde spetsialist või lisapiloot, kelle ülesanne on abistada lennumeeskonna liikmeid; kõnealust nõuet ei kohaldata juhul, kui seda ei võimalda õhusõiduki konfiguratsioon või kui käitaja suudab lennumeeskonna liikmete lennukava kohast töökoormust arvesse võttes põhjendada, et lennumeeskonna liikmed ei vaja täiendavat abi.

SPO.SPEC.MCF.130 Ebatavalise või hädaolukorra protseduuri jälgendamine lennu ajal

Erandina punktist SPO.OP.185 võib A-klassi tehnilise kontroll-lennu pardal olla eritööde spetsialist, kui see on nõutav lennu eesmärgi täitmiseks ja kindlaks määratud lennukavas.

SPO.SPEC.MCF.135 Lennuaja piirangud ja puhkeaja nõuded

Käitajad, kelle suhtes kohaldatakse III lisa (ORO-osa) FTL-alajao sätteid, kohaldavad meeskonnaliikmete määramisel tehnilistele kontroll-lendudele kõnealuse alajao sätteid.

SPO.SPEC.MCF.140 Süsteemid ja seadmed

Kui tehnilise kontroll-lennu eesmärk on välja selgitada, kas süsteem või seade töötab nõuetekohaselt, tuleb asjaomast süsteemi või seadet käsitada potentsiaalselt ebausaldusväärseks ning enne lendu lepatakse kokku asjakohased leevendusmeetmed, et minimeerida lennuohutusega seotud riske.

SPO.SPEC.MCF.145 Kabiini helisalvestusseadme, pardaregistraatori ja andmeside salvestamisega seotud nõuded, mida kohaldatakse lennuettevõtja sertifikaadi omanike suhtes

Tehniliste kontroll-lendude teostamisel õhusõidukiga, mida üldjuhul kasutatakse ärilise lennutranspordi lendudeks, kohaldatakse jätkuvalt IV lisas (CAT-osa) õhusõiduki kabiini helisalvestusseadmete (CVR), pardaregistraatorite (FDR) ja andmeside salvestusseadmete (DLR) suhtes kehtestatud nõudeid.“

II LISA

Määruse (EL) nr 1321/2014 I ja Vb lisa muudetakse järgmiselt:

1) I lisa (osa M) punktile M.A.201 lisatakse järgmine alapunkt k:

„k) Kui lennuettevõtja sertifikaadis loetletud õhusõidukit kasutatakse mitteärilisteks lendudeks või erilendudeks vastavalt määruse (EL) nr 965/2012 III lisa punktile ORO.GEN.310 või VII lisa punktile NCO.GEN.104, peab käitaja tagama, et jätkuva lennukõlblikkusega seotud ülesandeid teostab vastavalt vajadusele kas asjaomase lennuettevõtja sertifikaadi omaniku jätkuvat lennukõlblikkust korraldav organisatsioon (CAMO), mis on sertifitseeritud Vc lisa (osa CAMO) kohaselt, või kombineeritud lennukõlblikkust korraldav organisatsioon (CAO), mis on sertifitseeritud Vd lisa (osa CAO) kohaselt.“;

2) Vb lisa (osa ML) punktile ML.A.201 lisatakse järgmine alapunkt h:

„h) Kui lennuettevõtja sertifikaadis loetletud õhusõidukit kasutatakse mitteärilisteks lendudeks või erilendudeks vastavalt määruse (EL) nr 965/2012 III lisa punktile ORO.GEN.310 või VII lisa punktile NCO.GEN.104, peab käitaja tagama, et jätkuva lennukõlblikkusega seotud ülesandeid teostab vastavalt vajadusele kas asjaomase lennuettevõtja sertifikaadi omaniku jätkuvat lennukõlblikkust korraldav organisatsioon (CAMO), mis on sertifitseeritud Vc lisa (osa CAMO) kohaselt, või kombineeritud lennukõlblikkust korraldav organisatsioon (CAO), mis on sertifitseeritud Vd lisa (osa CAO) kohaselt.“
