

Teataja



Eestikeelne väljaanne

Õigusaktid

64. aastakäik

5. august 2021

Sisukord

II Muud kui seadusandlikud aktid

MÄÄRUSED

- ★ Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2021/1294, 4. august 2021, millega tühistatakse kaitse päritolunimetusele „Südburgenland“ (KPN) 1
- ★ Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2021/1295, 4. august 2021, millega tehakse 2021. aastal erand Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 1306/2013 artikli 75 lõike 1 kolmanda lõigu kohaldamisel otsetoetuste ning pindalapõhiste ja loomadega seotud maaelu arengu meetmetega seotud ettemaksete suuruse osas 3
- ★ Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2021/1296, 4. august 2021, millega muudetakse ja parandatakse määrust (EL) nr 965/2012 kütuse/energia planeerimise ja nende kasutamise kontrolli nõuete osas ning toetusprogrammide, lennumeeskonna psühholoogilise hindamise ja psühhoaktiivsetest ainetest põhjustatud joobe kontrolli nõuete osas ⁽¹⁾ 5
- ★ Komisjoni määrus (EL) 2021/1297, 4. august 2021, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1907/2006 XVII lisa seoses 9–14 süsinikuaatomit sisaldava ahelaga perfluorokarboksüülhapetega (C₉₋₁₄ PFCA_d), nende sooladega ja nendega seotud ainetega ⁽¹⁾ 29

OTSUSED

- ★ Nõukogu otsus (EL) 2021/1298, 30. juuli 2021, millega nimetatakse ametisse Hispaania Kuningriigi esitatud Regioonide Komitee asendusliige 34
- ★ Komisjoni rakendusotsus (EL) 2021/1299, 4. august 2021, millega lükatakse edasi tooteliiki 18 kuuluvates biotsiidides heksaflumurooni kasutamise heakskiitmise otsuse aegumiskuupäeva ⁽¹⁾ ... 36

⁽¹⁾ EMPs kohaldatav tekst

Parandused

- ★ Komisjoni 14. juuli 2020. aasta delegeeritud määruse (EL) 2020/1737 (millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 273/2004 ning nõukogu määrust (EÜ) nr 111/2005 seoses teatavate narkootikumide lähteainete lisamisega nimekirjas loetletud lähteainete hulka) parandus (ELT L 392, 23.11.2020) 38
- ★ Komisjoni 20. veebruari 2015. aasta määruse (EL) 2015/340 (millega kehtestatakse lennujuhtide lubade ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 216/2008 kohaste sertifikaatidega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused, muudetakse komisjoni rakendusmäärust (EL) nr 923/2012 ja tunnistatakse kehtetuks komisjoni määrus (EL) nr 805/2011) parandus (ELT L 63, 6.3.2015) 39

II

(Muud kui seadusandlikud aktid)

MÄÄRUSED

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2021/1294,

4. august 2021,

millega tühistatakse kaitse päritolunimetusele „Südburgenland“ (KPN)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. detsembri 2013. aasta määrust (EL) nr 1308/2013, millega kehtestatakse põllumajandustoodete ühine turukorraldus ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrused (EMÜ) nr 922/72, (EMÜ) nr 234/79, (EÜ) nr 1037/2001 ja (EÜ) nr 1234/2007, ⁽¹⁾ eriti selle artiklit 106,

ning arvestades järgmist:

- (1) Komisjoni delegeeritud määruse (EL) 2019/33 ⁽²⁾ artiklis 19 on sätestatud, et kaitstud päritolunimetuse tühistamise taotluse korral, nagu on osutatud määruse (EL) nr 1308/2013 artiklis 106, järgitakse *mutatis mutandis* menetlust, mis on sätestatud määruse (EL) nr 1308/2013 artiklis 94 ja artiklites 96 kuni 99.
- (2) Vastavalt delegeeritud määruse (EL) 2019/33 artiklile 19 avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* Austria taotlus tühistada kaitstud päritolunimetus „Südburgenland“ ⁽³⁾.
- (3) Kuna komisjonile ei ole esitatud ühtegi määruse (EL) nr 1308/2013 artikli 98 kohast vastuväidet, tuleks kaitstud päritolunimetus „Südburgenland“ tühistada.
- (4) Võttes arvesse päritolunimetuse „Südburgenland“ kaitse tühistamist, tuleks vastav kanne jätta välja veine hõlmavast liidu kaitstud päritolunimetuste ja kaitstud geograafiliste tähiste registrist, mis on loodud määruse (EL) nr 1308/2013 artikliga 104.
- (5) Käesoleva määrusega ette nähtud meetmed on kooskõlas põllumajandusturgude ühise korralduse komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Päritolunimetusele „Südburgenland“ (KPN) antud kaitse tühistatakse.

⁽¹⁾ ELT L 347, 20.12.2013, lk 671.

⁽²⁾ Komisjoni 17. oktoobri 2018. aasta delegeeritud määrus (EL) 2019/33, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) nr 1308/2013 veinisektori kaitstud päritolunimetuste, geograafiliste tähiste ja traditsiooniliste nimetuste kaitsetaotluste, vastuväite esitamise menetluse, kasutuspiirangute, tootespetsifikaatide muutmise, tühistamise ning märgistamise ja esitlusviisi osas (ELT L 9, 11.1.2019, lk 2).

⁽³⁾ ELT C 57, 17.2.2021, lk 30.

Artikkel 2

Kanne päritolunimetuse „Südburgenland“ (KPN) kohta jäetakse veinide kaitstud päritolunimetuste ja kaitstud geograafiliste tähiste registrist välja.

Artikkel 3

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

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 4. august 2021

Komisjoni nimel
president
Ursula VON DER LEYEN

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2021/1295,**4. august 2021,****millega tehakse 2021. aastal erand Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 1306/2013 artikli 75 lõike 1 kolmanda lõigu kohaldamisel otsetoetuste ning pindalapõhiste ja loomadega seotud maaelu arengu meetmetega seotud ettemaksete suuruse osas**

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. detsembri 2013. aasta määrust (EL) nr 1306/2013 ühise põllumajanduspoliitika rahastamise, haldamise ja seire kohta ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrused (EMÜ) nr 352/78, (EÜ) nr 165/94, (EÜ) nr 2799/98, (EÜ) nr 814/2000, (EÜ) nr 1290/2005 ja (EÜ) nr 485/2008, ⁽¹⁾ eriti selle artikli 75 lõiget 3,

ning arvestades järgmist:

- (1) Vastavalt määruse (EL) nr 1306/2013 artikli 75 lõike 1 kolmandale lõigule võivad liikmesriigid teha Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 1307/2013 ⁽²⁾ alusel 16. oktoobrist kuni 30. novembrini otsetoetuste puhul ettemakseid kuni 50 % ulatuses ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 1305/2013 ⁽³⁾ alusel kuni 1. detsembrini pindalapõhiste ja loomadega seotud toetusmeetmete puhul kuni 75 % ulatuses.
- (2) COVID-19 pandeemiast tingitud kriisi tõttu on liikmesriikide põllumajandustootjad erakordselt suurtes majandus- ja finantsraskustes. Arvestades just põllumajandusettevõtjate haavatavust ning püüdes vähendada kriisi tagajärgi finants- ja rahavoogudele, on komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2020/531 ⁽⁴⁾ ette nähtud erand määruse (EL) nr 1306/2013 artikli 75 lõike 1 kolmanda lõigu kohaldamisel ja liikmesriikidel on lubatud 2020. aasta puhul teha toetusesaajatele ettemakseid suuremas ulatuses. Kuna COVID-19 pandeemia on jätkunud ka 2021. aastal ja põllumajandustootjad seisavad endiselt silmitsi majandusraskustega, tuleks liikmesriikidel lubada jätkata suuremate ettemaksete tegemist ka 2021. taotlusaasta eest.
- (3) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas põllumajandusfondide komitee, otsetoetuste korralduskomitee ja maaelu arengu komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Erandina määruse (EL) nr 1306/2013 artikli 75 lõike 1 kolmandast lõigust võivad liikmesriigid teha määruse (EL) nr 1307/2013 I lisas loetletud otsetoetuste puhul 2021. taotlusaasta osas ettemakseid kuni 70 % ulatuses ja määruse (EL) nr 1306/2013 artikli 67 lõikes 2 osutatud maaelu arengu raames antava toetuse puhul kuni 85 % ulatuses.

⁽¹⁾ ELT L 347, 20.12.2013, lk 549.

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. detsembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1307/2013, millega kehtestatakse ühise põllumajanduspoliitika raames toetuskavade alusel põllumajandustootjatele makstavate otsetoetuste eeskirjad ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrused (EÜ) nr 637/2008 ja (EÜ) nr 73/2009 (ELT L 347, 20.12.2013, lk 608).

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. detsembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1305/2013 Euroopa Maaelu Arengu Põllumajandusfondist (EAFRD) antavate maaelu arengu toetuste kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EÜ) nr 1698/2005 (ELT L 347, 20.12.2013, lk 487).

⁽⁴⁾ Komisjoni 16. aprilli 2020. aasta rakendusmäärus (EL) 2020/531, millega tehakse erand Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 1306/2013 artikli 75 lõike 1 kolmandast lõigust taotlusaasta 2020 kohta seoses otsetoetuste ettemaksete suurusega ning pindalapõhiste ja loomadega seotud maaelu arengu meetmetega ning kõnealuse määruse artikli 75 lõike 2 esimesest lõigust seoses otsetoetustega (ELT L 119, 17.4.2020, lk 1).

Artikkel 2

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

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 4. august 2021

Komisjoni nimel
President
Ursula VON DER LEYEN

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2021/1296,**4. august 2021,****millega muudetakse ja parandatakse määrust (EL) nr 965/2012 kütuse/energia planeerimise ja nende kasutamise kontrolli nõuete osas ning toetusprogrammide, lennumeeskonna psühholoogilise hindamise ja psühhoaktiivsetest ainetest põhjustatud joobe kontrolli nõuete osas****(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 artiklit 31,

ning arvestades järgmist:

- (1) Komisjoni määruses (EL) nr 965/2012 ⁽²⁾ on sätestatud üksikasjalikud eeskirjad lennutegevuse ning eelkõige kütuse planeerimise ja selle kasutamise kontrolli kohta. Neid eeskirju tuleks ajakohastada, et võtta arvesse hiljutisi edusamme mootoritehnoloogias, parimaid tavasid lennutegevuse valdkonnas, ülemaailmseid lennunduskogemusi ning teaduse ja tehnika arengut lennutegevuses.
- (2) Määrusesse (EL) nr 965/2012 tuleks lisada rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni (ICAO) 6. lisa kütusega seotud viimased muudatused, milleks on I osa (11. väljaanne), III osa (9. väljaanne) ja uus ICAO juhenddokument 9976 „Kütuse planeerimise käsiraamat“, välja arvatud teatavad kopteritele kohaldatavad nõuded, mille puhul EASA leiab, et muud lahendused vastavad nõutud ohutustasemele.
- (3) Uued kütuse/energia planeerimise ja nende kasutamise kontrolli eeskirjad peaksid võimaldama kõigile lennunduse siseturul tegutsevatele huvitatud isikutele võrdseid võimalusi ja parandama liidu lennunduse konkurentsivõimet.
- (4) Uued kütuse/energia planeerimise ja nende kasutamise kontrolli nõuded peaksid toetama innovatsiooni ja võimaldama uusi tehnoloogiaid sujuvalt lennutegevuse valdkonda integreerida. Seetõttu tuleks vajaduse korral mõiste „kütus“ asemel kasutada mõistet „kütus/energia“, et võtta arvesse toiminguid selliste õhusõidukitega, mis kasutavad muid energiaallikaid kui tavapärase süsivesinikel põhinev kütus.
- (5) Eri liiki toimingutega seotud nõuded peaksid olema proportsionaalsed selliste toimingute ulatuse ja keerukusega ning selliste toimingutega kaasnevate riskidega.
- (6) Lennuettevõtjatel peaks olema võimalik kasutada tulemuspõhist planeerimis- ja kontrollikorda, mis suurendab tegevuse tõhusust, tuues rahalist ja keskkonnavalast kasu, säilitades samal ajal ohutustaseme või isegi parandades seda. Seepärast tuleks ärilikes lennutranspordis kasutatavatele lennukitele esitatavate uute nõuetega kehtestada terviklik kütusekava, mis hõlmab kolme peamist kütusega seotud põhimõtet: kütuse/energia planeerimine, lennuvälja valik ning kütuse ja energia kasutuse kontrollimine lennu ajal. See peaks võimaldama käitajal riske paindlikumalt juhtida, mis võib suurendada tõhusust.

⁽¹⁾ ELT L 212, 22.8.2018, lk 1.

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

- (7) EASA kogutud ohutusteabest nähtub, et tuleks kehtestada uued nõuded, et vähendada tankimisega seotud riske, täpsemalt riske tankimisel reisijate pardalviibimise, väljumise või sisenemise ajal ning riske pöörlevate rootoritega kopteri tankimisel.
- (8) Keerukate kütuse-/energiakavade hindamiseks on vaja pädevate asutuste suuremat suutlikkust, seepärast tuleb kehtestada kriteeriumid, millest pädevad asutused saavad juhinduda käitamisega seotud ohutusriskide hindamisel, et toetada täielikult tulemuspõhiste kütuse-/energiakavade kohaldamist.
- (9) Järgides proportsionaalsuse ja parema õigusloome põhimõtteid, tuleks keerukate mootorõhusõidukite (NCC) mitteääriliste lendude ja mitteääriliste erilendude (SPO) kütuse- ja energianõuded viia paremini kooskõlla ärilise lennutranspordi lendude nõuetega. Teisalt peaksid mittekeerukate mootorõhusõidukite mitteääriliste käitajate suhtes kohaldatavad kütuse- ja energianõuded põhinema ohutuseemärkidel ja võimaldama rakendada tulemuspõhist lähenemisviisi. Uued kütuse- ja energiakasutuse planeerimise ning kontrollimise nõuded peaksid vähendama regulatiivset koormust, suurendama kulutõhusust ja mõnede eranditega viima ühtlustamiseni ICAO kehtestatud nõuetega.
- (10) Komisjoni määrusega (EL) 2018/1042 ⁽³⁾ lisati määrusele (EL) nr 965/2012 nõuded toetusprogrammidele, lennumeeskonna psühholoogilisele hindamisele ning psühhoaktiivsetest ainetest põhjustatud joobe süstemaatilisele ja pistelisele kontrollile lennu- ja salongimeeskonna liikmete hea tervises seisundi tagamiseks. Neid nõudeid hakati kohaldama alates 2021. aasta veebruarist. Ametile tehti ülesandeks pidevalt hinnata uute sätete tõhusust ja koostada 2022. aasta augustiks esimene hindamisaruanne. Võttes arvesse COVID-19 pandeemia mõju lennundusele, on soovitatav anda ametile rohkem aega hindamiseks vajalike andmete kogumiseks. Seepärast on vaja hindamisaruande esitamise tähtaega edasi lükata kuni 14. augustini 2023.
- (11) Määrusega (EL) 2018/1042 lisati määruse (EL) nr 965/2012 I lissasse punkti 98 alapunkt a, milles määratleti mõiste „psühhoaktiivne aine“. Komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2020/2036, ⁽⁴⁾ millega hiljem muudeti määruse (EL) nr 965/2012 I lisa, asendati tahtmatult punkti 98 alapunkti a tekst uue tekstiga, lisades mõiste „pädev“ määratluse ning kustutades mõiste „psühhoaktiivne aine“ määratluse. See määratlus on oluline määrusega (EL) 2018/1042 kehtestatud sätete ühetaoliseks tõlgendamiseks ja eelkõige selleks, et selgelt määratleda, milliste ainete suhtes neid sätteid kohaldatakse ja milliste suhtes mitte. Selleks et kaitsta nende isikute õiguspäraseid ootusi, kelle suhtes asjaomaseid sätteid kohaldatakse, tuleks kõnealune määratlus uuesti lisada määruse (EL) nr 965/2012 I lissasse nii, et see oleks jõus alates määrusega (EL) 2018/1042 kehtestatud asjaomaste muudatuste kohaldamise kuupäevast, st alates 14. veebruarist 2021.
- (12) Euroopa Liidu Lennundusohutusamet on ette valmistanud rakenduseeskirja eelnõu ja esitanud selle arvamusega nr 02/2020 ⁽⁵⁾ vastavalt määruse (EL) 2018/1139 artikli 75 lõike 2 punktidele b ja c ning artikli 76 lõikele 1.
- (13) Seepärast tuleks määrust (EL) nr 965/2012 vastavalt muuta ja parandada.
- (14) Et tagada käesoleva määruse nõuetekohane rakendamine, tuleb liikmesriikidele ja asjaomastele sidusrühmadele anda piisavalt aega oma menetlusi uue õigusraamistikuga vastavusse viia. Seetõttu tuleks käesoleva määruse kohaldamist edasi lükata.
- (15) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas määruse (EL) 2018/1139 artikli 127 kohaselt asutatud komitee arvamusega,

⁽³⁾ Komisjoni 23. juuli 2018. aasta määrus (EL) 2018/1042, millega muudetakse määrust (EL) nr 965/2012 seoses järgmisega: toetusprogrammide kasutuselevõttuga seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused, lennumeeskonna psühholoogiline hindamine, psühhoaktiivsetest ainetest põhjustatud joobe süstemaatiline ja pisteline kontroll lennu- ja salongimeeskonna liikmete hea tervises seisundi tagamiseks ning turbiinmootoriga, maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga kuni 5 700 kg, 6–9 reisijale ettenähtud hiljuti toodetud lennukite varustamine reljeefi jälgimise ja hoiatussüsteemiga (ELT L 188, 25.7.2018, lk 3).

⁽⁴⁾ Komisjoni 9. detsembri 2020. aasta rakendusmäärus (EL) 2020/2036, millega muudetakse määrust (EL) nr 965/2012 seoses lennumeeskonna pädevusele ja koolitusmeetoditele esitatavate nõuetega ning teatavate meetmete kohaldamise kuupäevade edasilükkamisega COVID-19 pandeemia tõttu (ELT L 416, 11.12.2020, lk 24).

⁽⁵⁾ <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määruse (EL) nr 965/2012 muutmine

Määrust (EL) nr 965/2012 muudetakse järgmiselt:

1) artikli 9b teine lõik asendatakse järgmisega:

„Amet kontrollib pidevalt II ja IV lisa sätestatud toetusprogramme, lennumeeskonna psühholoogilist hindamist ning psühhoaktiivsetest ainetest põhjustatud joobe süstemaatilist ja pistelist kontrolli (et tagada lennu- ja salongimeeskonna hea tervises seisund) käsitlevate sätete tõhusust. Hiljemalt 14. augustiks 2023 esitab amet esimese aruande kõnealuse läbivaatamise tulemuste kohta.

Kõnealusel kontrollimisel võetakse arvesse asjaomast eksperditeavet ja see põhineb andmetel, mis on kogutud pikaajaliselt koostöös liikmesriikide ja ametiga.“;

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

Artikkel 2

Määruse (EL) nr 965/2012 parandamine

Määruse (EL) nr 965/2012 I lisa parandatakse vastavalt käesoleva määruse II lisale.

Artikkel 3

Jõustumine ja kohaldamine

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

Seda kohaldatakse alates 30. oktoobrist 2022.

II lisa kohaldatakse alates 14. veebruarist 2021.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 4. august 2021

Komisjoni nimel
president
Ursula VON DER LEYEN

I LISA

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

1) I lisa muudetakse järgmiselt:

a) lisatakse punkt 8c:

„8c. „Varulennuväli“ – sobiv lennuväli, kuhu õhusõiduk võib lennata, kui lennu jätkamine sihtlennuväljale või sihtlennuväljal maandumine osutub võimatuks või ebasoovitavaks, kus osutatakse vajalikke teenuseid ja on olemas vajalikud seadmed ning mis vastab õhusõiduki suutlikkusnõuetele ja on kavandataval kasutamisel töökorras. Varulennuväljad hõlmavad järgmist:

- a) „stardi-varulennuväli“ – varulennuväli, kuhu õhusõiduk saaks maanduda vahetult pärast starti tekkinud vajaduse korral, juhul kui lähtelennuvälja ei saa selleks kasutada;
- b) „varulennuväli marsruudil (ERA)“ – varulennuväli, kus õhusõiduk saaks maanduda, kui marsruudil olles tekib vajadus marsruudilt kõrvale pöörata;
- c) „marsruudi varulennuväli kütuse-/energiajäägi alusel“ – marsruudil asuv varulennuväli (ERA), mis on nõutav kavandamise etapis kütuse-/energiajäägi arvutamiseks;
- d) „sihtlennuvälja varulennuväli“ – varulennuväli, kuhu õhusõiduk saaks maanduda, kui maandumine kavandatud sihtlennuväljal osutub võimatuks või ebasoovitavaks.“;

b) punkt 26 asendatakse järgmisega:

„26. „Kütuse/energia erivaru“ – kütus/energia, mis on nõutav selliste ettenägematute tegurite kompenseerimiseks, mis võivad mõjutada sihtlennuväljale jõudmiseks vajalikku kütuse-/energiakulu.“;

c) lisatakse punkt 31a:

„31a. „Kehtiv kütuse-/energiakava“ – heakskiidetud kütuse-/energiakava, mida käitaja antud hetkel kasutab“;

d) punkt 46 jäetakse välja;

e) lisatakse punktid 49d ja 49e:

„49d. „Lennu vaatlus“ – väljumis- ja saabumisteade reaalajas salvestamine käitamistöötajate poolt, et teha kindlaks, et lend toimub ja on saabunud sihtlennuväljale või varulennuväljale.

49e. „Lennu seire“ – lennu vaatluse jaoks kehtestatud nõuetele lisanduvad:

- a) lendude operatiivseire sobiva kvalifikatsiooniga lennujuhtimistöötajate poolt alates väljumisest lennu kõikides etappides;
- b) kogu olemasoleva ja asjakohase ohutusteabe edastamine maapealsete lennuliikluse operatiivjuhtimisega tegelevate töötajate ja lennumeeskonna vahel ja
- c) hädavajalik abi lennumeeskonnale lennuaege hädalukorra või turvaprobleemi korral või lennumeeskonna taotlusel.“;

f) lisatakse punktid 50a ja 50b:

„50a. „Lennuaeg“ –

- a) lennukite puhul ajavahemik lennuki stardiks liikuma hakkamise algusest kuni lõpliku peatumiseni pärast lennu lõppemist;
- b) kopterite puhul ajavahemik kopteri tiivikulabade pöörlema hakkamisest stardi eesmärgil kuni kopteri lõpliku peatumise ja tiivikulabade seiskumiseni lennu lõppedes.

50b. „Lennu valve“ – lisaks kõikidele lennu seire raames määratletud elementidele lennu aktiivne jälgimine sobiva kvalifikatsiooniga lennujuhtimistöötaja poolt lennu kõigis etappides, tagamaks, et lend järgib ettenähtud marsruuti ilma plaaniväliste kõrvalekallete, ümbersuunamiste või hiline misteta.“;

g) punkt 51 jäetakse välja;

h) punkt 73 asendatakse järgmisega:

„73. „Kohalik kopterilend (LHO)“ – ärilise lennutranspordi lend, mis toimub päeva ajal visuaalsete märkide järgi navigeeritavatel marsruutidel lennutegevuskäsiraamatus sätestatud kohalikus kindlaksmääratud geograafilises piirkonnas ja milleks kasutatakse kopterit, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) on suurem kui 3 175 kg ja mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on kuni üheksa.“;

i) lisatakse punkt 104a:

„104a. „Ohutu maandumine“ – kütuse-/energiapoliitika või kütuse-/energiakavade kontekstis, maandumine sobival lennuväljal või käitamiskohas, pärast mida on alles vähemalt minimaalne lõplik kütuse-/energiavaru ning mis on kooskõlas kohaldatavate käitamisprotseduuride ja lennuvälja käitamisiinimumidega.“;

2) II lisa muudetakse järgmiselt:

a) punkt ARO.OPS.225 asendatakse järgmisega:

„ARO.OPS.225 Kütuse-/energiakavade heakskiitmine

a) Pädev asutus kiidab heaks ärilise lennutranspordi käitaja esitatud kütuse-/energiakava, kui käitaja tõendab, et ta täidab kõiki käesolevas määruses sätestatud nõudeid, mis on seotud ärilise lennutranspordiga seotud lennukite või kopterite kütuse/energiaga.

b) Pädev asutus hindab ja kontrollib kütuse-/energiakavadega seotud kütuse/energia planeerimist ja lennuagset ümberplaneerimist, lennuvälja valimist ning kütuse-/energiakavadega seotud kütuse-/energiakasutuse kontrolli poliitikat lennu ajal ning kõnealuste kütuse-/energiakavade rakendamist toetavaid protsesse.

c) Lisaks punktidele a ja b teeb pädev asutus individuaalsete kütuse-/energiakavade heakskiitmisel järgmist:

1) kontrollib, et käitaja on tõendanud kehtiva kütuse-/energiakava baasohutustaset;

2) hindab käitaja suutlikkust toetada kavandatud individuaalse kütuse-/energiakava rakendamist; arvesse võetakse vähemalt järgmisi elemente:

i) käitaja juhtimissüsteemi,

ii) käitaja tegevussuutlikkust;

3) kontrollib, et käitaja kavandatud individuaalset kütuse-/energiakava toetava ohutusriskide hindamise abil saavutatakse kehtiva kütuse-/energiakava ohutustasemega samaväärne ohutustase ning

4) kehtestab järelevalvekava heakskiidetud individuaalse kütuse-/energiakava perioodiliseks hindamiseks, et kontrollida kava nõuetele vastavust või otsustada, kas kava tuleks muuta või tühistada.

d) Punkti CAT.OP.MPA.182 alapunkti d alapunktis 2 osutatud luba peab sisaldama nende eraldatud lennuväljade loetelu, mille käitaja on kindlaks määranud iga õhusõidukitüübi kohta, mille suhtes luba kehtib.

e) Ilma et see piiraks punkti ARO.GEN.120 alapunktide d ja e kohaldamist, teavitab pädev asutus ametit kütuse-/energiasüsteemidega seotud nõuete täitmise alternatiivsete meetodite hindamise algusest.“;

3) III lisa I liide asendatakse järgmisega:

„I liide

KINNITUS

vastavalt lennutegevust reguleerivale komisjoni määrusele (EL) nr 965/2012

Käitaja

Nimi:

Käitaja peamine tegevuskoht või kui käitajal ei ole peamist tegevuskohta, siis käitaja asu- või elukoht ja koht, kust lennutegevust juhitakse:

Vastutava juhi nimi ja kontaktandmed:

Õhusõidukite käitamine

Käitamise alguskuupäev ja muudatuse jõustumiskuupäev:

Teave õhusõiduki, käitamise ja jätkuvat lennukõlblikkust korraldava organisatsiooni kohta⁽¹⁾:

Õhusõidukitüüp/-tüübid, registreerimistunnus(ed) ja põhibaas:

Õhusõiduki seerianumber ⁽²⁾	Õhusõiduki tüüp	Õhusõiduki registreerimistunnus ⁽³⁾	Põhibaas	Käitamise liik/liigid ⁽⁴⁾	Jätkuva lennukõlblikkuse korraldamise eest vastutav organisatsioon ⁽⁵⁾

Käitaja peab saama teatavateks lendudeks eelneva loa⁽⁶⁾ või eriloa⁽⁷⁾ enne selliste lendude tegemist.

Vajaduse korral andmed olemasolevate lubade kohta (vajaduse korral lisada erilubade loend, sealhulgas kolmandate riikide poolt välja antud erilubade loend).

Vajaduse korral andmed olemasolevate erilennulubade kohta (lisada luba või load).

Vajaduse korral nõuete täitmise alternatiivsete meetodite (AltMoC) loend koos viidetega nõuete täitmise aktsepteeritud meetoditele (AMC), mida need asendavad (lisada AltMoC).

Kinnitused

- Käitaja täidab praegu ja ka edaspidi Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/1139 V lisas 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 lennud toimuvad kooskõlas lennutegevuskäsiraamatu sätetega vastavalt III lisa ORO-osa 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 III lisa ORO-osa CC-alajao kohase koolituse.
-
- Vajaduse korral rakendab käitaja 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 lisa sätestatud olulistele nõuetele ja määruse (EL) nr 965/2012 nõuetele, mille kohta ta on pädevale asutusele esitanud deklaratsiooni, ning kõikidest muudatustest nõuete täitmise alternatiivsete meetodite (AltMoC) loendis, mis sisalduvad deklaratsioonis ja on sellele lisatud vastavalt III lisa (ORO-osa) punkti ORO.GEN.120 alapunkti a nõuetele.
-
- Käitaja kinnitab deklaratsioonis esitatud andmete õigsust.
-

Kuupäev, vastutava juhi nimi ja allkiri“

- ¹⁾ Kui nõutud teabe esitamiseks ei ole deklaratsioonis piisavalt ruumi, esitatakse see eraldi lisa. Palun märkida lisale kuupäev ja kinnitada see allkirjaga.
- ²⁾ Tootja seerianumber
- ³⁾ Kui õhusõiduk on registreeritud ka lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) omaniku juures, märkida lennuettevõtja sertifikaadi omaniku number (AOC number).
- ⁴⁾ „Käitamise liik/liigid“ tähendab asjaomase õhusõidukiga teostatavate lendude liiki, näiteks mitteärilised lennud või erilennud, nt aerofotograafia, õhureklaam, uudiste-, tele- ja filmilennud, langevarjusport, tehnilised kontroll-lennud.
- ⁵⁾ Teave jätkuva lennukõlblikkuse eest vastutava organisatsiooni kohta peab sisaldama organisatsiooni nime, selle aadressi ja sertifikaadi viitenumbrit.
- ⁶⁾ a) käitamine defektse instrumendi, seadme, osa või funktsiooniga vastavalt minimaalvarustuse loetelule (MEL) (punkti ORO.MLR.105 alapunktid b, f ja j ning punktid NCC.IDE.A.105, NCC.IDE.H.105, SPO.IDE.A.105 ja SPO.IDE.H.105).
b) eelnevat luba või heakskiitu nõudvad lennud, sealhulgas kõik järgmised lennud:
— erilendude puhul kolmandas riigis registreeritud õhusõiduki märgrendile võtmine ja kuivrendile võtmine (punkti ORO.SPO.100 alapunkt c);
— suure riskiga ärilised erilennud (punkt ORO.SPO.110);
— mitteärilised lennud õhusõidukitega, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle 19 ja mida sooritatakse ilma töötava salongipersonalita (punkti ORO.CC.100 alapunkt d);
— kasutatakse instrumentaallennureeglite (IFR) käitamismiinimume, mis on madalamad kui riigi avaldatud miinimumid (punktid NCC.OP.110 ja SPO.OP.110);
— tankimine töötavate mootori(te) ja/või rootoritega (punkt NCC.OP.157);
— erilennud ilma hapnikuta rohkem kui 10 000 jala kõrgusel (punkt SPO.OP.195).
- ⁷⁾ lennud kooskõlas määruse (EL) nr 965/2012 V lisa (SPA-osa), sealhulgas B-alajao „LENNUD SOORITUSEL PÕHINEVA NAVIGATSIOONIGA (PBN)“, C-alajao „NAVIGATSIOONI MIINIMUMNÕUETEGA (MNPS) LENNUTEGEVUS“, D-alajao „LENNUTEGEVUS VÄHENDATUD KÕRGUSHAJUTUSMIINIMUMIDEGA (RVSM) ÕHURUUMIS“, E-alajao „LENNUD HALVA NÄHTAVUSEGA (LVO)“, G-alajao „OHTLIKE KAUPADE VEDU“, K-alajao „KOPTERI AVAMERELENNUD“ ja M-alajao „ELEKTROONILINE LENNUDOKUMENTATSIOON (EFB)“ nõuetele.

4) IV lisa muudetakse järgmiselt:

- a) punkti CAT.OP.MPA.100 alapunkti b alapunkt 3 asendatakse järgmisega:
„CAT.OP.MPA.100 Lennuliiklusteenuste kasutamine
„3) kohalikel kopterilendudel (LHOd),““;
- b) punkt CAT.OP.MPA.106 jäetakse välja;
- c) punkt CAT.OP.MPA.150 asendatakse järgmisega:
„CAT.OP.MPA.150
TÜHJAKS JÄETUD“;

- d) punkt CAT.OP.MPA.151 jäetakse välja;
- e) punkti CAT.OP.MPA.175 alapunkti b alapunkt 7 asendatakse järgmisega:
„7) planeeritud lennul on võimalik täita lennutegevuskäsiraamatus toodud tingimusi kütuse/energia, õli ja hapniku, minimaalsete ohutuskõrguste, lennuvälja käitamismiinimumide ja vajaduse korral ka varulennuväljade kohta;“
- f) lisatakse punkt CAT.OP.MPA.177:
„CAT.OP.MPA.177 ATS-lennuplaani esitamine
a) Kui lennuliiklusteeninduse lennuplaani (ATS-lennuplaani) ei esitata, kuna lennureeglid seda ei nõua, tuleb esitada nõuetekohane teave, mis võimaldaks vajaduse korral aktiveerida hoiatamisteenused.
b) Kui lend algab kohast, kus ei ole võimalik ATS-lennuplaani esitada, edastab õhusõiduki kapten või käitaja ATS-lennuplaani lennuliiklusteenuste üksusele esimesel võimalusel pärast starti.“;
- g) punkt CAT.OP.MPA.180 asendatakse järgmisega:
„CAT.OP.MPA.180 Kütuse-/energiakava – lennukid
a) Käitaja kehtestab, rakendab ja haldab kütuse-/energiakava, mis:
1) vastab teostatava(te) toimingu(te) liigile;
2) vastab käitaja suutlikkusele toetada selle rakendamist ning
3) on kas:
i) kütuse/energia põhikava, mille põhjal koostatakse kütuse/energia variantidega põhikava ning individuaalne kütuse/energia kava; kütuse/energia põhikava põhineb tööstusharu varasematest tulemustest ja kogemustest saadud ohutus- ja käitamisandmete ulatuslikul analüüsil, milles kohaldatakse teaduslikke põhimõtteid; kütuse/energia põhikavaga tagatakse õhusõiduki ohutu, tulemuslik ja tõhus (selles järjekorras) käitamine või
ii) kütuse/energia variantidega põhikava, mis on selline kütuse/energia põhikava, mille puhul alapunktis i osutatud analüüsi põhjal töötatakse väljakütuse/energia põhikava variant, millega tagatakse õhusõiduki ohutu, tulemuslik ja tõhus (selles järjekorras) käitamine, või
iii) individuaalne kütuse-/energiakava, mis põhineb käitaja ohutus- ja käitamisandmete võrdleval analüüsil, kohaldades teaduslikke põhimõtteid; analüüsi kasutatakse sellise kütuse-/energiakava kehtestamiseks, mille ohutustase on kõrgem või samaväärne kütuse-/energia põhikava ohutustasemega, millega tagatakse õhusõiduki ohutu, tulemuslik ja tõhus (sellises järjekorras) käitamine.
- b) Kõik kütuse-/energiakavad peavad sisaldama:
1) kütuse/energia planeerimise ja lennuaegse ümberplaneerimise poliitikat;
2) lennuväljade valimise poliitikat ning
3) lennuaegse kütuse-/energiakasutuse kontrolli poliitikat.
- c) Kütuse-/energiakava ja kõik selle muudatused peab eelnevalt heaks kiitma pädev asutus.
- d) Kui käitaja kavatses taotleda individuaalset kütuse-/energiakava, peab ta:
1) kindlaks määrama oma kehtiva kütuse-/energiakava ohutuse baasnäitajad;
2) tõendama oma suutlikkust toetada kavandatud individuaalse kütuse-/energiakava rakendamist, sealhulgas suutlikkust teostada piisavat käitamiskontrolli ning tagada asjakohase ohutusteabe vahetamine käituskontrolli töötajate ja lennumeeskonna vahel ning
3) tegema ohutusriskide hindamise, mis näitab, kuidas saavutatakse kehtiva kütuse-/energiakava ohutustasemega samaväärne ohutustase.“;

h) punkt CAT.OP.MPA.181 asendatakse järgmisega:

„CAT.OP.MPA.181 Kütuse-/energiakava – kütuse/energia planeerimise ja lennuaegse ümberplaneerimise poliitika – lennukid

a) Käitaja peab:

- 1) kehtestama kütuse-/energiakava osana kütuse/energia planeerimise ning lennuaegse ümberplaneerimise poliitika;
- 2) tagama, et lennukis on piisavalt kütust/energiat, et kavandatud lend ohutult lõpetada ja võimaldada kavandatud lennust kõrvalekaldumist;
- 3) töötama välja kütuse/energia planeerimise ja lennuaegse ümberplaneerimise protseduurid, mis peavad sisalduma lennutegevuskäsiraamatus;
- 4) tagama, et lennu kütuse-/energiakava aluseks on:
 - i) konkreetse õhusõiduki kehtivad andmed, mis saadakse kütuse/energia kasutamise monitooringu-süsteemist, või kui need ei ole kättesaadavad, siis
 - ii) lennuki tootjalt saadud andmed.

b) Käitaja tagab, et lendude kavandamisel võetakse arvesse käitamistingimusi, milles lend peab toimuma; käitamistingimused hõlmavad vähemalt järgmist:

- 1) õhusõiduki kütuse-/energiakulu andmed;
- 2) eeldatavad massid;
- 3) prognoositavad ilmastikutingimused;
- 4) edasilükatud hooldusega objektide ja/või konfiguratsiooni kõrvalekallete mõjud;
- 5) eeldatav väljumis- ja saabumismarsruut ning lennurajad ja
- 6) eeldatavad viivitused.

c) Käitaja tagab, et lennuelsel kütuse/energia arvutamisel loetakse lennuks vajaliku kütuse hulka järgmine:

- 1) ruleerimiseks vajalik kütus/energia, mille kogus ei tohi olla väiksem kui enne õhukütõusmist eeldatavasti kasutatav kütuse/energia kogus;
- 2) reisikütus/-energia, mille kogus peab olema piisav, et võimaldada lennukil lennata stardikohast või lennuaegsest ümberplaneerimise kohast sihtlennuväljal maandumiseni;
- 3) kütuse/energia erivaru, mille kogus peab olema piisav ettenägematute tegurite kompenseerimiseks;
- 4) sihtlennuvälja varulennuväljale lendamiseks vajalik kütus/energia:
 - i) kui lennul on vähemalt üks sihtlennuvälja varulennuväli, on see sihtlennuväljalt sihtlennuvälja varulennuväljale lendamiseks vajalik kütuse/energia kogus või
 - ii) kui lennul ei kasutata sihtlennuvälja varulennuvälja, on see sihtlennuväljal nõutav alleshoitud kütuse/energia kogus, mis võimaldab lennukil ohutult maanduda ja kavandatud lennutegevusest kõrvale kalduda; see kütuse/energia kogus peab võimaldama vähemalt 15-minutilist lendu ootekiirusel lennuvälja kohal 1 500 jala (450 m) kõrgusel standardtingimustes, arvatuna vastavalt lennuki arvestuslikule massile saabumisel sihtlennuväljale;
- 5) lõplik kütuse/energiavaru, mis võimaldab lennata ootekiirusel lennuvälja kohal 1 500 jala (450 m) kõrgusel standardtingimustes, arvatuna vastavalt lennuki arvestuslikule massile saabumisel sihtlennuvälja varulennuväljale (või sihtlennuväljale, kui sihtlennuvälja varulennuväli ei ole nõutav), ning mis ei tohi olla väiksem kui:
 - i) kolbmootoriga lennukite puhul 45-minutiliseks lennuks vajalik kütus/energia või
 - ii) turbiinmootoriga lennukitel 30-minutiliseks lennuks vajalik kütus/energia;

- 6) lisakütus-/energia, kui see on konkreetse lennuliigi puhul vajalik, see on kütuse/energia kogus, mis võimaldab lennukil maanduda marsruudi varulennuväljale kütuse-/energiajäägi alusel (kütuse-/energiajäägi alusel valitud ERA lennuvälja kriitiline stsenaarium) õhusõiduki sellise rikke korral, mis märkimisväärselt suurendab kütuse/energia tarbimist marsruudi kõige kriitilisemas punktis; see lisakütus-/energia on nõutav ainult juhul, kui alapunkti c alapunktide 2–5 kohaselt arvatud kütuse/energia miinimumkogus ei ole sellise juhtumi korral piisav;
 - 7) lisakütus-/energia, et võtta arvesse eeldatavaid viivitusi või konkreetseid tegevuspiiranguid ning
 - 8) otsustuspõhine kütus/energia, kui õhusõiduki kapten seda nõuab.
- d) Käitaja tagab, et lennuaege ümberplaneerimise protseduurid, mida kasutatakse algselt planeeritud erineval marsruudil või algselt planeeritud erinevale sihtlennuväljale suunduvaks lennuks vajaliku kasutatava kütuse-/energiakoguse arvutamiseks, hõlmavad alapunkti c alapunkte 2–7.“;
- i) punkt CAT.OP.MPA.182 asendatakse järgmisega:
- „CAT.OP.MPA.182 Kütuse-/energiajäägi – lennuvälja valiku poliitika – lennukid
- a) Kavandamisetaapis tagab käitaja, et kui lend on alanud, siis on piisavalt kindel, et ohutult maanduda võimaldav lennuväli on selle hinnangulisel kasutusajal kättesaadav.
 - b) Pärast starti tekkiva ebatavalise või hädaolukorra juhul ohutu maandumise võimaldamiseks valib käitaja stardi-varulennuvälja ja määrab selle kindlaks operatsioonilises lennuplaanis, kui:
 - 1) lähtelennuvälja ilmastikutingimused on käitaja poolt kõnealuseks lennuks kehtestatud lennuvälja maandumismiinimumist madalamad või
 - 2) muudel põhjustel on võimatu lähtelennuväljale tagasi pöörduda.
 - c) Stardi-varulennuväli peab asuma lähtelennuväljast sellisel kaugusel, mis minimeerib kokkupuute riski võimalike ebatavaliste või hädaolukordadega. Stardi-varulennuvälja valimisel võtab käitaja arvesse vähemalt järgmised:
 - 1) tegelikud ja prognoositud ilmastikutingimused;
 - 2) lennuvälja taristu kättesaadavus ja kvaliteet;
 - 3) õhusõiduki navigatsiooni- ja maandumisvõime ebatavalistes või hädaolukordades, võttes arvesse kriitiliste süsteemide liiasust ning
 - 4) olemasolevad load (nt kahemootoriliste lennukite kauglennud (ETOPS), halva nähtavusega lennud (LVO) jne).
 - d) Iga instrumentaallennureeglite (IFR) kohase lennu planeerimise etapis valib käitaja ühe või mitu lennuvälja ja määrab need kindlaks operatsioonilises lennuplaanis ja lennuliiklusteeninduse (ATS) lennuplaanis, nii et tavapärasel käitamisel on kaks ohutu maandumise võimalust sel ajal kui:
 - 1) lennuk jõuab sihtlennuväljale või
 - 2) kui lennuk jõuab tagasipöördumispunkti, siis eraldatud lennuväljale suunduva lennu ajal mis tahes olemasolevale marsruudi varulennuväljale kütuse-/energiajäägi alusel; eraldatud lennuväljale suunduvat lendu ei tohi jätkata tagasipöördumispunktist kaugemale, välja arvatud juhul, kui ilmastikutingimuste, lennuliikluse ja muude käitamistingimuste kehtiv hinnang näitab, et eeldataval kasutamisaajal on sihtlennuväljal võimalik ohutult maanduda.

Käitaja peab saama pädevalt asutuselt eelneva loa eraldatud lennuvälja kasutamiseks sihtlennuväljana.
 - e) Käitaja tagab lennu planeerimiseks asjakohased ohutusvarud, et võtta arvesse prognoositavate ilmastikutingimuste võimalikku halvenemist eeldataval maandumisaajal.
 - f) Iga instrumentaallennureeglite (IFR) kohase lennu korral peab käitaja tagama piisavad vahendid, mis võimaldavad sihtlennuväljale või millisele tahes sihtlennuvälja varulennuväljale navigeerida ja seal maanduda sündmuse korral, mil kaob suutlikkus kavakohaselt läheneda ja maanduda.“;

- j) punkt CAT.OP.MPA.185 asendatakse järgmisega:
„CAT.OP.MPA.185 Kütuse-/energiakava – kütuse/energia kasutamise kontroll lennu ajal – lennukid
- a) Käitaja kehtestab kütuse/energia kasutamise kontrolli protseduurid, millega tagatakse järgmine:
- 1) planeerimisetapil tehtud eelduste pidev valideerimine (lennueelne või lennuaegne ümberplaneerimine või mõlemad);
 - 2) järelanalüüs ja vajaduse korral kohandamine;
 - 3) pardal olev kasutatav kütuse-/energiakogus on kaitstud ja vähemalt sama suur kui kütuse-/energiakogus, mis on vajalik lennu jätkamiseks lennuväljale, kus on võimalik ohutult maanduda ning
 - 4) punktides 1, 2 ja 3 osutatud asjakohased kütuse/energia andmed registreeritakse.
- b) Käitaja kehtestab protseduurid, millega nõutakse õhusõiduki kaptenilt, et ta hangiks usaldusväärsest allikast teavet viivituste kohta, kui ettenägematute asjaolude tõttu võib lennuki kütuse-/energiavaru sihtlennuväljal maandudes olla väiksem kui lõplik kütuse/energiavaru pluss üks alljärgnevatest:
- 1) vajaduse korral kütuse-/energiakogus, mis on piisav lennu jätkamiseks varulennuväljale või
 - 2) kütuse-/energiakogus, mis on vajalik lennu jätkamiseks eraldatud lennuväljale.
- c) Õhusõiduki kapten teatab lennujuhtimisüksusele (ATC) minimaalse kütusega/energiaga olekust, saates teate „MINIMUM FUEL“, kui õhusõiduki kapten on:
- 1) otsustanud maanduda konkreetsel lennuväljal ning
 - 2) välja arvanud, et olemasoleva loa muutmine sellel lennuväljal võib kaasa tuua maandumise planeeritud lõplikust kütuse-/energiavarust väiksema kütuse-/energiavaruga.
- d) Õhusõiduki kapten kuulutab välja kütuse-/energiaalase hädaolukorra, saates raadiolevisse teate „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL“, kui lähimal ohutult maandumist võimaldaval lennuväljal maandumise korral kättesaadav kütuse/energia kogus on arvutuste kohaselt väiksem kui kavandatud lõplik kütuse-/energiavaru.“;
- k) punkt CAT.OP.MPA.186 jäetakse välja;
- l) punkt CAT.OP.MPA.190 asendatakse järgmisega:
„CAT.OP.MPA.190 Kütuse-/energiakava – kopterid
- a) Käitaja kehtestab, rakendab ja haldab kütuse-/energiakava, mis hõlmab järgmist:
- 1) kütuse/energia planeerimise ja lennuaegse ümberplaneerimise poliitikat ning
 - 2) lennuaegse kütuse-/energiakasutuse kontrolli poliitikat.
- b) Kütuse-/energiakava peab
- 1) vastama teostatava(te) toimingute liigile ja
 - 2) vastama käitaja suutlikkusele toetada selle rakendamist.
- c) Kütuse-/energiakava ja kõik selle muudatused peab eelnevalt heaks kiitma pädev asutus.“;
- m) lisatakse punktid CAT.OP.MPA.191 ja CAT.OP.MPA.192:
„CAT.OP.MPA.191 Kütuse-/energiakava – Kütuse/energia planeerimise ning lennuaegse ümberplaneerimise poliitika – kopterid
- a) Kütuse-/energiakava osana kehtestab käitaja kütuse/energia planeerimise ja lennuaegse ümberplaneerimise poliitika, millega tagatakse, et õhusõidukis on piisavalt kütust/energiat, et planeeritud lend ohutult lõpule viia ja võimaldada kõrvalekaldumisi planeeritud lennutegevusest.
- b) Käitaja tagab, et lendude kütuse- ja energiaplaneerimine põhineb vähemalt järgmistel elementidel:
- 1) lennutegevuskäsiraamatus sätestatud protseduurid ning:
 - i) konkreetse õhusõiduki kehtivad andmed, mis saadakse kütuse/energia kasutamise monitooringusüsteemist, või

- ii) õhusõiduki tootjalt saadud andmed ning
 - 2) käitamistingimused, mille kohaselt tuleb lend sooritada, sealhulgas:
 - i) õhusõiduki kütusekulu/energiakulu andmed;
 - ii) eeldatavad massid;
 - iii) prognoositavad ilmastikutingimused;
 - iv) edasilükatud hooldusega objektide või konfiguratsiooni kõrvalekallete või mõlema mõju ning
 - v) aeronavigatsiooniteenuse osutajate kehtestatud menetlused ja piirangud.
- c) Käitaja tagab, et lennueelsel kütuse/energia arvutamisel loetakse lennuks vajaliku kütuse hulka järgmine:
 - 1) ruleerimiseks vajalik kütus, mille kogus ei ole väiksem kui enne starti eeldatavasti kasutatav kütus;
 - 2) reisikütus/-energia;
 - 3) kütuse/energia erivaru;
 - 4) sihtlennuvälja varulennuväljale lendamiseks vajalik kütuse/energia kogus juhul, kui sihtlennuvälja varulennuväli on nõutav;
 - 5) lõplik kütuse-/energiavaru, mis ei tohi olla väiksem kui järgmine:
 - i) juhul kui lennatakse visuaallennureeglite (VFR) järgi ja navigeeritakse päevasel ajal visuaalsete märkide järgi, siis kütus/energia, mis on vajalik 20-minutiliseks lennuks maksimaalse lennukauguse kiirusel, või
 - ii) juhul kui lennatakse visuaallennureeglite (VFR) järgi ja navigeeritakse muul viisil kui visuaalsete märkide järgi või öisel ajal, siis kütus/energia, mis on vajalik 30-minutiliseks lennuks maksimaalse lennukauguse kiirusel, või
 - iii) juhul kui lennatakse instrumentaallennureeglite (IFR) järgi, siis kütus/energia, mis võimaldab 30-minutist lendu ootekiirusel sihtlennuvälja kohal 1 500 jala (450 m) kõrgusel standardtingimustes, arvatatuna vastavalt kopteri arvestuslikule massile saabumisel sihtlennuvälja varulennuväljale (või sihtlennuväljale, kui sihtlennuvälja varulennuväli ei ole nõutav);
 - 6) lisakütus/-energia, et võtta arvesse eeldatavaid viivitusi või konkreetseid tegevuspiiranguid ning
 - 7) otsustuspõhine kütus/energia, kui õhusõiduki kapten seda nõuab.
- d) Käitaja tagab, et kui lend jätkub algselt planeeritud erineval marsruudil või suundub algselt planeeritud erinevale sihtlennuväljale, võetakse lennuaegse ümberplaneerimise protseduurides nõutava kasutatava kütuse-/energiakoguse arvutamisel arvesse järgmist:
 - 1) reisikütus/-energiat ülejäänud lennuks jaoks;
 - 2) kütuse/energiavaru, sealhulgas:
 - i) kütuse/energia erivaru;
 - ii) sihtlennuvälja varulennuväljale lendamiseks vajalik kütus/energia juhul, kui sihtlennuvälja varulennuväli on nõutav;
 - iii) lõplik kütuse-/energiavaru ning
 - iv) lisakütus/-energia, kui see on konkreetse lennuliigi puhul vajalik;
 - 3) lisakütus/-energia, et võtta arvesse eeldatavaid viivitusi või konkreetseid tegevuspiiranguid ning
 - 4) otsustuspõhine kütus/energia, kui õhusõiduki kapten seda nõuab.
- e) Alternatiivina alapunktidele b–d tagab kütuse- ja energiapoliitika, et kopterite puhul, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) on 3 175 kg või väiksem ning mis lendavad päevasel ajal visuaalsete märkide järgi navigeeritavatel marsruutidel, või kohalike kopterilendude (LHO) puhul on lõplik kütuse-/energiavaru lennu või lendude seeria lõppedes piisav:
 - 1) 30-minutiliseks lennuks maksimaalse lennukauguse kiirusel või
 - 2) 20-minutiliseks lennuks maksimaalse lennukauguse kiirusel, kui lend toimub piirkonnas, kus on pidevalt olemas sobivad maandumiskohad.“

CAT.OP.MPA.192 Lennuväljade ja käitamiskohtade valimine – kopterid

- a) Lendudel instrumentaallennuilma (IMC) tingimustes valib käitaja reisilennu tavakiirusel ühe lennutunni kaugusel asuva stardi-varulennuvälja, juhuks kui lähtelennuväljale naasmine on ilmastiku tõttu võimatu.
 - b) Iga instrumentaallennureeglite kohase (IFR) lennu planeerimise etapis valib käitaja ühe või mitu lennuvälja või käitamiskohta ning määrab need kindlaks operatsioonilises lennuplaanis ja lennuliiklusteeninduse (ATS) lennuplaanis nii, et tavapärasel käitamisel on kaks ohutu maandumise võimalust, välja arvatud punkti SPA.HOFO.120 alapunktis b sätestatud juhtudel.
 - c) Käitaja kohaldab lennu planeerimisel asjakohaseid ohutusvarusid, et võtta arvesse prognoositavate ilmastikutingimuste võimalikku halvenemist eeldataval maandumisajal.
 - d) Iga instrumentaallennureeglite (IFR) kohase lennu korral peab käitaja tagama piisavad vahendid, mis võimaldavad sihtlennuväljale või mis tahes sihtlennuvälja varulennuväljale navigeerida ja seal maanduda juhul, kui kaob suutlikkus kavakohaselt läheneda ja maanduda.“;
- n) punkt CAT.OP.MPA.195 asendatakse järgmisega:
- „CAT.OP.MPA.195 Kütuse-/energiakava – kütuse-/energiakasutuse kontrolli poliitika lennu ajal – kopterid
- a) Käitaja peab kehtestama protseduurid, millega tagatakse kütuse-/energiakoguse jälgimine ja kütuse/energia kasutamise kontroll lennu ajal.
 - b) Õhusõiduki kapten jälgib pardale jäävat kasutatava kütuse/energia kogust, et see oleks kaitstud ja vähemalt sama suur kui kütuse-/energia kogus, mis on vajalik lennu jätkamiseks lennuväljale või käitamiskohta, kus on võimalik ohutult maanduda.
 - c) Õhusõiduki kapten teatab lennujuhtimiskesusele (ATC) minimaalse kütusega/energiaga olekust, saates teate „MINIMUM FUEL“, kui õhusõiduki kapten on:
 - 1) otsustanud maanduda lennuväljal või käitamiskohas ning
 - 2) välja arvanud, et lennuvälja või käitamiskoha olemasoleva loa muutmise või muude lennuliiklusviivituste tulemuseks võib olla maandumine planeeritud lõplikust kütuse-/energiavarust väiksema kütuse-/energiavaruga.
 - d) Õhusõiduki kapten kuulutab välja kütuse-/energiaalase hädaolukorra, saates raadiolevisse teate „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL“, kui lähimal ohutult maandumist võimaldaval lennuväljal või lähimas ohutult maandumist võimaldavas käitamiskohas maandumise korral kättesaadav kütuse/energia kogus on hinnangu kohaselt väiksem kui kavandatud lõplik kütuse-/energiavaru.“;
- o) punkt CAT.OP.MPA.200 asendatakse järgmisega:
- „CAT.OP.MPA.200 Õhusõiduki tankimise või kütusest tühendamise eriprotseduurid
- a) Tankimise või kütusest tühendamise eriprotseduuri võib läbi viia ainult juhul, kui käitaja:
 - 1) on teinud riskihindamise;
 - 2) on välja töötanud asjakohased protseduurid ning
 - 3) on kehtestanud selliste protseduuridega seotud töötajate koolitusprogrammi.
 - b) Tankimise või kütusest tühendamise eriprotseduurina käsitatakse järgmist:
 - 1) tankimine töötava mootori või pöörleva rootoriga;
 - 2) tankimine või kütusepaakide tühendamine reisijate sisenemise, pardaloleku või väljumise ajal ning
 - 3) reaktiivkütuse tankimine või paakide reaktiivkütusest tühendamine.
 - c) Lennukite puhul on kõigi kütuse tankimise või kütusest tühendamise eriprotseduuride ja nende muudatuste jaoks vaja pädeva asutuse eelnevat heakskiitu.
 - d) Kopterite puhul on pöörlevate rootoriga tankimise protseduuride ja nende muudatuste jaoks vaja pädeva asutuse eelnevat luba.“;

- p) punkti CAT.OP.MPA.245 alapunkti a alapunkt 1 asendatakse järgmisega:
„1) alustab lendu või“;
- q) punkti CAT.OP.MPA.246 alapunkt a asendatakse järgmisega:
„a) kütuse/energia erivaru vähendamise (RCF) protseduuri korral otsusepunktist kaugemale või“;
- r) punkt CAT.OP.MPA.260 asendatakse järgmisega:
„CAT.OP.MPA.260 Kütuse-/energia- ja õlivaru
Õhusõiduki kapten alustab lendu või jätkab seda pärast lennuaesget ümberplaneerimist üksnes juhul, kui ta on veendunud, et õhusõidukil on vähemalt selline kogus kütust ja õli, mis on planeeritud lennu ohutuks sooritamiseks, võttes arvesse eeldatavaid käitamistingimusi.“;
- s) punkt CAT.OP.MPA.280 „Kütuse kasutamise kontrollimine lennu ajal – lennukid“ asendatakse järgmisega:
„CAT.OP.MPA.280
[TÜHJAKS JÄETUD].“;
- t) punkt CAT.OP.MPA.281 jäetakse välja;
- u) punkti CAT.POL.A.220 alapunkt f asendatakse järgmisega:
„f) Lennuki arvestuslik mass eeldatavas kahe mootori seiskumise punktis peab sisaldama vähemalt kütuse-/energiakogust, mis on piisav lennu jätkamiseks lennuväljale, kus kavatakse maanduda, ja sinna jõudmiseks vähemalt 450 m (1 500 jala) kõrgusele maandumisala kohale, ning sellele järgnevalt 15 minuti pikkuseks lennuks reisilennuvõimsusel või tõmbejõuga (vastavalt vajadusele).“;
- v) punkti CAT.POL.A.420 alapunkt d asendatakse järgmisega:
„d) Lennuki arvestuslik mass eeldatavas kahe mootori seiskumise punktis peab sisaldama vähemalt kütuse-/energiakogust, mis on piisav lennu jätkamiseks lennuväljale, kus kavatakse maanduda, ja sinna jõudmiseks vähemalt 450 m (1 500 jala) kõrgusele maandumisala kohale, ning sellele järgnevalt 15 minuti pikkuseks lennuks reisilennuvõimsusel või tõmbejõuga (vastavalt vajadusele).“;
- w) punkti CAT.IDE.A.195 alapunkt e asendatakse järgmisega:
„e) Nõuded salvestusseadme käivitumis- ja peatumisskeemile on samad, mis on kabiini helisalvestusseadme (CVR) käivitumis- ja peatumisskeemi jaoks sätestatud punktis CAT.IDE.A.185.“;
- 5) V lisa muudetakse järgmiselt:
- a) punkt SPA.HEMS.150 asendatakse järgmisega:
„SPA.HEMS.150 Kütuse-/energiavaru – leebemad nõuded
Alternatiivina punkti CAT.OP.MPA.191 alapunktidele b, c ja d tuleb kopteri kiirabilennu (HEMS) käitamisel visuaallennureeglite (VFR) järgi kohalikus kindlaksmääratud geograafilises piirkonnas kütuse-/energiapoliitikaga tagada, et lennu lõppedes ei ole lõplik kütuse-/energiavaru väiksem kogusest, mis on vajalik:
a) 30-minutiliseks lennuks maksimaalse lennukauguse kiirusel või
b) 20-minutiliseks lennuks maksimaalse lennukauguse kiirusel päeval ajal, kui lend toimub piirkonnas, kus on pidevalt olemas sobivad maandumiskohad.“;
- b) punkt SPA.HEMS.155 asendatakse järgmisega:
„SPA.HEMS.155 Tankimine reisijate pardalviibimise ajal
Tankimine peatatud või pöörlevate rootoritega peab toimuma vastavalt punktile CAT.OP.MPA.200 „Õhusõiduki tankimise või kütusest tühjendamise eriprotseduurid.““;
- c) punkti SPA.HOFO.120 alapunkt a asendatakse järgmisega:
„a) *Maismaal asuv sihtlennuvälja varulennuväli.* Erandina punktidest CAT.OP.MPA.192, NCC.OP.152 ja SPO.OP.151 ei pea õhusõiduki kapten/komandör avamerel asuvast kohast maismaal asuvale lennuväljale suunduvate lendude korral määrama operatsioonilises lennuplaanis sihtlennuvälja varulennuvälja, kui täidetud on üks järgmisest kahest tingimusest:
1) sihtlennuväljaks on määratud rannikul asuv lennuväli või

- 2) täidetud on järgmised kriteeriumid:
- i) sihtlennuvälja puhul on avaldatud instrumentaallähenemise protseduur;
 - ii) lennuaeg on lühem kui kolm tundi ning
 - iii) avaldatud ilmaprognoos näitab, et tund aega enne arvatavat maandumisaega ja tund aega pärast arvatavat maandumisaega:
 - A) pilvede alumine piir paikneb vähemalt 700 jalga kõrgemal instrumentaallähenemise protseduuriks ette nähtud miinimumkõrgusest või 1 000 jalga kõrgemal sihtlennuväljast, olenevalt sellest, kumb on kõrgemal, ja
 - B) nähtavus on vähemalt 2 500 meetrit.“;
- d) punkti SPA.SET-IMC.110 alapunkt l asendatakse järgmisega:
- „l) mootori võimsuse juhtseade, mis on ette nähtud kasutamiseks hädaolukorras ja mis võimaldab mootoril kütuse/energia juhtseadme põhjendatult eeldatava rikke korral jätkuvalt töötada piisavas võimsuste vahemikus lennu ohutuks lõpetamiseks.“
- 6) VI lisa muudetakse järgmiselt:
- a) punkt NCC.OP.105 asendatakse järgmisega:
- „NCC.OP.105 Eraldatud lennuväljade määratlemine – lennukid
- Varulennuväljade valimisel ja kütuse-/energiakoguse arvestamisel ei käsita käitaja eraldatud lennuväljana, välja arvatud juhul, kui lennuaeg lähima ilmastikutingimuste poolest sobiva sihtlennuvälja varulennuväljani on pikem kui:
- a) kolbmootoriga lennukite puhul 60 minutit või
 - b) turbiinmootoriga lennukite puhul 90 minutit.“;
- b) punktid NCC.OP.130 ja NCC.OP.131 asendatakse järgmisega:
- „NCC.OP.130 Kütuse-/energiakava – lennukid ja kopterid
- a) Käitaja kehtestab, rakendab ja haldab kütuse-/energiakava, mis hõlmab järgmist:
 - 1) kütuse/energia planeerimise ja lennuaegse ümberplaneerimise poliitikat ning
 - 2) lennuaegse kütuse-/energiakasutuse kontrolli poliitikat.
 - b) Kütuse-/energiakava peab
 - 1) vastama teostatava(te) toimingute liigile ning
 - 2) vastama käitaja suutlikkusele toetada selle rakendamist.
- NCC.OP.131 Kütuse-/energiakava – kütuse/energia planeerimise ning lennuaegse ümberplaneerimise poliitika – lennukid ja kopterid
- a) Kütuse-/energiakava osana kehtestab käitaja kütuse/energia planeerimise ja lennuaegse ümberplaneerimise poliitika, millega tagatakse, et õhusõidukis on piisavalt kütust/energiat, et planeeritud lend ohutult lõpule viia ja võimaldada kõrvalekaldumisi planeeritud lennutegevusest.
 - b) Käitaja tagab, et lendude kütuse- ja energiaplaneerimine põhineb vähemalt järgmistel elementidel:
 - 1) lennutegevuskäsiraamatus sätestatud protseduurid ning:
 - i) konkreetse õhusõiduki kehtivad andmed, mis saadakse kütuse/energia kasutamise monitooringu-süsteemist, või kui need ei ole kättesaadavad, siis
 - ii) õhusõiduki tootjalt saadud andmed ning
 - 2) käitamistingimused, mille kohaselt tuleb lend sooritada, sealhulgas:
 - i) õhusõiduki kütusekulu/energiakulu andmed;
 - ii) eeldatavad massid;
 - iii) prognoositavad ilmastikutingimused;

- iv) edasilükatud hooldusega objektide või konfiguratsiooni kõrvalekallete või mõlema mõju ning
 - v) eeldatavad viivitused.
- c) Lennukite puhul tagab käitaja, et lennueelsel kütuse/energia arvutamisel loetakse lennuks vajaliku kütuse hulka järgmine:
- 1) ruleerimiseks vajalik kütus/energia, mille kogus ei tohi olla väiksem kui enne õhku tõusmist eeldatavasti kasutatav kütuse/energia kogus;
 - 2) reisikütus/-energia, mille kogus peab olema piisav, et võimaldada lennukil lennata stardikohast või lennuaegsest ümberplaneerimise kohast sihtlennuväljal maandumiseni;
 - 3) kütuse/energia erivaru, mille kogus peab olema piisav ettenägematute tegurite kompenseerimiseks;
 - 4) sihtlennuvälja varulennuväljale lendamiseks vajalik kütus/energia:
 - i) kui lennul on vähemalt üks sihtlennuvälja varulennuvälja, on see sihtlennuväljalt sihtlennuvälja varulennuväljale lendamiseks vajalik kütuse/energia kogus või
 - ii) kui lennul ei ole sihtlennuvälja varulennuvälja, on see sihtlennuväljal nõutav alleshoitud kütuse/energia kogus selleks, et kompenseerida sihtlennuvälja varulennuvälja puudumist;
 - 5) lõplik kütuse/energiavaru, mille kogus arvutatakse ootekiirusel 1 500 jala (450 m) kõrgusel lennuvälja kohal standardtingimustel vastavalt õhusõiduki arvestuslikule massile saabumisel sihtlennuvälja varulennuväljale (või sihtlennuväljale, kui sihtlennuvälja varulennuvälja ei ole nõutav), ning mis ei tohi olla väiksem kui:
 - i) kolbmootoriga lennukitel visuaallennureeglite (VFR) järgi toimuvatel öistel lendudel ja instrumentaallennureeglite (IFR) järgi toimuvatel lendudel kütuse/energia kogus, millest piisab 45-minutiliseks lennuks; või
 - ii) kolbmootoriga lennukitel visuaallennureeglite (VFR) järgi toimuvatel päevastel lendudel kütuse/energia kogus, millest piisab 30-minutiliseks lennuks;
 - iii) turbiinmootoriga lennukitel 30-minutiliseks lennuks vajalik kütus/energia;
 - 6) lisakütus/-energia, kui see on konkreetse lennuliigi puhul vajalik; see on kütuse/energia kogus, mis võimaldab lennukil mootoririkke või rõhukao korral ohutult maanduda marsruudi varulennuväljal (kütuse-/energiajäägi alusel valitud ERA lennuvälja kriitiline stsenaarium), olenevalt sellest, kumb nõuab suuremat kütuse/energia kogust, lähtudes eeldusest, et selline rike ilmneb marsruudi kõige kriitilisemas punktis; see lisakütus/-energia on nõutav ainult juhul, kui alapunkti c alapunktide 2–5 kohaselt arvutatud kütuse/energia miinimumkogus ei ole sellise juhtumi korral piisav;
 - 7) lisakütus/-energia, et võtta arvesse eeldatavaid viivitusi või konkreetseid tegevuspiiranguid ning
 - 8) otsustuspõhine kütus/energia, kui õhusõiduki kapten seda nõuab.
- d) Kopterite puhul tagab käitaja, et lennueelsel kütuse/energia arvutamisel loetakse lennuks vajaliku kütuse hulka kõike järgmist:
- 1) kütus/energia lendamiseks lennuväljale või käitamiskohta, kus kavatakse maanduda;
 - 2) kui sihtlennuvälja varulennuvälja on nõutav, siis sihtlennuvälja varulennuväljale lendamiseks vajalik kütus/energia, mille kogus peab olema piisav katkestatud lähenemiseks lennuväljal või käitamiskohas, kus kavatakse maanduda, ning seejärel lendamiseks kindlaksmääratud sihtlennuvälja varulennuväljale, lähenemiseks ja maandumiseks ning
 - 3) lõplik kütuse-/energiavaru, mis ei tohi olla väiksem kui järgmine:
 - i) visuaallennureeglite (VFR) järgi lennates piisavalt kütust/energiat, et lennata vähemalt 20 minutit maksimaalse lennukauguse kiirusel või
 - ii) IFR-lendude puhul piisavalt kütust/energiat, et lennata vähemalt 30 minutit ootekiirusel 450 m (1 500 jala) kõrgusel kavandatava maandumiskoha lennuväljast või käitamiskohast või sihtlennuvälja varulennuväljast standardsetes temperatuuritingimustes.

- e) Käitaja tagab, et kui lend suundub planeeritust erinevale sihtlennuväljale, on olemas lennuaege ümberplaneerimise protseduurid nõutava kütuse-/energiakoguse arvutamiseks ning need protseduurid vastavad lennukite puhul alapunkti c alapunktide 2–7 nõuetele ja kopterite puhul alapunkti d nõuetele.
- f) Õhusõiduki kapten alustab lendu või jätkab seda pärast lennuaeget ümberplaneerimist üksnes juhul, kui ta on veendunud, et õhusõidukil on vähemalt selline kogus kütust/energiat ja õli, mis on planeeritud lennu ohutuks lõpuleviimiseks.“;
- c) punkti NCC.OP.151 alapunkt b asendatakse järgmisega:
- „b) kavandatud maandumiskoht on määratud eraldatud lennuväljaks ja:
- 1) lennuväljal, kus kavatakse maanduda, on kehtestatud instrumentaallähenemise protseduur ning
 - 2) kättesaadav ajakohane meteoroloogiateave näitab, et ajavahemikul kaks tundi enne kuni kaks tundi pärast arvestuslikku saabumisaega valitsevad järgmised ilmastikutingimused:
 - i) pilvede alumise piiri kõrgus on vähemalt 300 m (1 000 jalga) üle instrumentaallähenemise protseduuriks ettenähtud miinimumikõrguse ning
 - ii) nähtavus on vähemalt 5,5 km või 4 km võrra parem kui protseduuriks ettenähtud miinimumnähtavus.“;
- d) punkti NCC.OP.155 alapunkt b asendatakse järgmisega:
- „b) Kõikide muude kütuse-/energialiikide puhul tuleb rakendada vajalikke ettevaatusabinõusid ning õhusõidukis peab viibima kvalifitseeritud personal, kes on valmis õhusõidukist evakueerimise algatama ja selle läbi viima kõige praktilisemal ja kiiremal viisil.“;
- e) lisatakse punkt NCC.OP.157:
- „NCC.OP.157 Tankimine töötava(te) mootori(te) ja/või pöörlevate rootoritega – kopterid
- a) Tankimine töötava(te) mootori(te)ga ja/või pöörlevate rootoritega võib toimuda ainult:
- 1) ajal, mil reisijad ei ole sisenemas ega väljumas;
 - 2) kui lennuvälja/käitamiskoha käitaja lubab sellist tegevust;
 - 3) võttes arvesse kõiki õhusõiduki lennukäsiraamatus (AFM) sätestatud konkreetseid protseduure ja piiranguid;
 - 4) kütuseliikidega JET A või JET A-1 ning
 - 5) asjakohaste pääste- ja tuletõrjerajatiste (RFF) või -varustuse läheduses.
- b) Käitaja hindab töötava(te) mootori(te) ja/või pöörlevate rootoritega tankimise riske.
- c) Käitaja kehtestab asjakohased protseduurid, mida peavad järgima kõik asjaomased töötajad, näiteks meeskonnaliikmed ja maapealse teeninduse töötajad.
- d) Käitaja koolitab oma meeskonnaliikmeid ja tagab, et asjaomased maapealse teeninduse töötajad on saanud asjakohase väljaõppe.
- e) Käitaja tagab, et töötava(te) mootori(te)ga ja/või pöörlevate rootoritega tankimise protseduur on sätestatud lennutegevuskäsiraamatus. Selle protseduuri ja selle kõik muudatused peab eelnevalt heaks kiitma pädev asutus.“;
- f) punkt NCC.OP.205 asendatakse järgmisega:
- „NCC.OP.205 Kütuse-/energiakava – kütuse-/energiakasutuse kontrolli poliitika lennu ajal
- a) Käitaja peab kehtestama protseduurid, millega tagatakse kütuse-/energiakoguse jälgimine ja kütuse/energia kasutamise kontroll lennu ajal.
- b) Õhusõiduki kapten jälgib pardale jäävat kütuse/energia kogust, et see oleks kaitstud ja vähemalt sama suur kui kütuse/energia kogus, mis on vajalik lennu jätkamiseks lennuväljale või käitamiskohta, kus on võimalik ohutult maanduda.
- c) Õhusõiduki kapten teatab lennujuhtimisüksusele (ATC) minimaalse kütusega/energiaga olekust, saates teate „MINIMUM FUEL“, kui õhusõiduki kapten on:
- 1) otsustanud maanduda konkreetsel lennuväljal või käitamiskohas ning

- 2) välja arvutanud, et lennuvälja või käitamiskoha olemasoleva loa muutmise või muude lennuliiklusviivituste tulemuseks võib olla maandumine planeeritud lõplikust kütuse-/energiavarust väiksema kütuse-/energiavaruga.
- d) Õhusõiduki kapten kuulutab välja kütuse-/energiaalase hädaolukorra, saates raadiolevisse teate „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL“, kui lähimal ohutult maandumist võimaldaval lennuväljal või lähimas ohutult maandumist võimaldavas käitamiskohas maandumise korral kättesaadav kütuse/energia kogus on hinnangu kohaselt väiksem kui kavandatud lõplik kütuse-/energiavaru.“;
- g) punkti NCC.POL.110 alapunkti a alapunktid 6–9 asendatakse järgmisega:
- „6) kütuse/energia mass stardi ajal ja reisikütuse-/energia mass;
 - 7) kütusest/energiast erinevate muude kuluainete mass (vajaduse korral);
 - 8) lasti osad, sealhulgas reisijad, pagas, kaup ja ballast;
 - 9) stardimass, maandumismass ja mass ilma kütuseta/energiata.“
- 7) VII lisa muudetakse järgmiselt:
- a) punkt NCO.OP.105 asendatakse järgmisega:
- „NCO.OP.105 Eraldatud lennuväljade määramine – lennukid
- Varulennuväljade ja kütuse/energiavarustuse valimisel ei käsita õhusõiduki kapten lennuvälja eraldatud lennuväljana, välja arvatud juhul, kui lennuaeg lähima ilmastikutingimuste poolest sobiva sihtlennuvälja varulennuväljani on pikem kui:
- a) kolbmootoriga lennukite puhul 60 minutit või
 - b) turbiinmootoriga lennukite puhul 90 minutit.“;
- b) punkt NCO.OP.125 asendatakse järgmisega:
- „NCO.OP.125 Kütuse/energia ja õliga varustamine – lennukid ja kopterid
- a) Õhusõiduki kapten tagab, et pardal oleva kütuse/energia ja õli kogus on piisav, võttes arvesse ilmastikutingimusi, kõiki õhusõiduki toimimist mõjutavaid tegureid, kõiki eeldatavaid viivitusi lennu ajal ja mis tahes ettenägematuid asjaolusid, mille puhul võib põhjendatult eeldada, et need mõjutavad lendu.
 - b) Õhusõiduki kapten kavandab ohutu maandumise tagamiseks kütuse/energia koguse, mida tuleb alles hoida lõpliku kütuse-/energiavaruna. Õhusõiduki kapten võtab lõpliku kütuse-/energiavaru kindlaksmääramisel arvesse kõike järgmist ja järgmises tähtsuse järjekorras:
 - 1) inimestele või varale põhjustatava ohu suurus, mis võib tuleneda hädamaandumisest pärast kütuse/energia puudujääki, ning
 - 2) tõenäosus, et ilmnevad ootamatud asjaolud, mille korral lõplik kütuse-/energiavaru ei pruugi enam olla kaitstud.
 - c) Õhusõiduki kapten alustab lendu üksnes juhul, kui õhusõidukis on piisavalt kütust/energiat ja õli järgmisteks toiminguteks:
 - 1) kui sihtlennuvälja varulennuväli ei ole nõutav, lendamiseks lennuväljale või käitamiskohta, kus kavatakse maanduda, pluss lõplik kütuse-/energiavaru või
 - 2) kui sihtlennuvälja varulennuväli on nõutav, lendamiseks lennuväljale või käitamiskohta, kus kavatakse maanduda, ning seejärel varulennuväljale, pluss lõplik kütuse-/energiavaru.“;
- c) punkt NCO.OP.126 jäetakse välja;
- d) punkti NCO.OP.145 alapunkt b asendatakse järgmisega:
- „b) Kõikide muude kütuse-/energialiikide puhul tohib õhusõidukit tankida reisijate sisenemise, väljumise või pardaloleku ajal üksnes juhul, kui selles viibib õhusõiduki kapten või muu kvalifitseeritud personal, kes on valmis õhusõidukist evakueerimise algatama ja selle läbi viima kõige praktilisemal ja kiiremal viisil.“;
- e) lisatakse punkt NCO.OP.147:
- „NCO.OP.147 Tankimine mootori(te) töötamise ja/või rootorite pöörlemise ajal – kopterid

Mootori(te) töötamise ja/või rootorite pöörlemise ajal tohib tankida ainult juhul, kui on üheaegselt täidetud kõik järgnevad tingimused:

- a) mootori seiskamine või taaskäivitamine ei ole otstarbekas;
- b) võetakse arvesse kõiki õhusõiduki lennukäsiraamatus (AFM) sätestatud konkreetseid protseduure ja piiranguid;
- c) tangitakse kütuseliikidega JET A või JET A-1;
- d) reisijaid ega eritööde spetsialiste ei ole pardal, sisenemas ega väljumast;
- e) lennuvälja või käitamiskoha käitaja lubab sellist tegevust;
- f) läheduses on asjakohased pääste- ja tuletõrjerajatised (RFF) või -varustus ning
- g) vastavalt kontrollnimekirjale, millega on ette nähtud:
 - 1) protseduurid tavaolukorra ja hädaolukordade jaoks;
 - 2) nõuetekohane varustus;
 - 3) mis tahes piirangud ning
 - 4) õhusõiduki kapteni ning vajaduse korral meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide kohustused ja tööülesanded.“;

f) punkt NCO.OP.185 asendatakse järgmisega:

„NCO.OP.185 Kütuse/energia kasutamise kontroll lennu ajal

- a) Õhusõiduki kapten jälgib pardale jäävat kütuse/energia kogust, et see oleks kaitstud ja vähemalt sama suur kui kütuse/energia kogus, mis on vajalik lennu jätkamiseks lennuväljale või käitamiskohta, kus on võimalik ohutult maanduda.
- b) Juhitava lennu õhusõiduki kapten teatab lennujuhtimisüksusele (ATC) minimaalse kütusega/energiaga olekut, saates teate „MINIMUM FUEL“, kui õhusõiduki kapten on:
 - 1) otsustanud maanduda konkreetsel lennuväljal või käitamiskohas ning
 - 2) välja arvutanud, et lennuvälja või käitamiskoha olemasoleva loa muutmise või muude lennuliiklusviivituste tulemuseks võib olla maandumine planeeritud lõplikust kütuse-/energiavarust väiksema kütuse-/energiavaruga.
- c) Kontrollitava lennu õhusõiduki kapten kuulutab välja kütuse-/energiaalase hädaolukorra, saates raadiolevisse teate „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL“, kui lähimal ohutult maandumist võimaldaval lennuväljal või lähimas ohutult maandumist võimaldavas käitamiskohas maandumise korral kättesaadav kütuse/energia kogus on hinnangu kohaselt väiksem kui kavandatud lõplik kütuse-/energiavaru.“;

g) punktid NCO.SPEC.135 ja NCO.SPEC.140 jäetakse välja;

8) VIII lisa muudetakse järgmiselt:

a) punkt SPO.OP.105 asendatakse järgmisega:

„SPO.OP.105 Eraldatud lennuväljade määratlemine – lennukid

Varulennuväljade valimisel ja kütuse-/energiakoguse arvestamisel ei käsita käitaja lennuvälja eraldatud lennuväljana, välja arvatud juhul, kui lennuaeg lähima ilmastikutingimuste poolest sobiva sihtlennuvälja varulennuväljani on pikem kui:

- a) kolbmootoriga lennukite puhul 60 minutit või
- b) turbiinmootoriga lennukite puhul 90 minutit.“;

b) punktid SPO.OP.130 ja SPO.OP.131 asendatakse järgmisega:

„SPO.OP.130 Kütuse-/energiakava – lennukid ja kopterid

- a) Käitaja kehtestab, rakendab ja haldab kütuse-/energiakava, mis hõlmab järgmist:
 - 1) kütuse/energia planeerimise ja lennuaegse ümberplaneerimise poliitikat ning
 - 2) lennuaegse kütuse-/energiakasutuse kontrolli poliitikat.

b) Kütuse-/energiakava peab

- 1) vastama teostatava(te) toimingu(te) liigile ning
- 2) vastama käitaja suutlikkusele toetada selle rakendamist.

SPO.OP.131 Kütuse-/energiakava – kütuse/energia planeerimise ning lennuaege ümberplaneerimise poliitika – lennukid ja kopterid

a) Kütuse-/energiakava osana kehtestab käitaja kütuse/energia planeerimise ja lennuaege ümberplaneerimise poliitika, millega tagatakse, et õhusõidukis on piisavalt kütust/energiat, et planeeritud lend ohutult lõpule viia ja võimaldada kõrvalekaldumisi planeeritud lennutegevusest.

b) Käitaja tagab, et lendude kütuse- ja energiaplaneerimine põhineb vähemalt järgmistel elementidel:

- 1) lennutegevuskäsiraamatus sätestatud protseduurid ning:
 - i) konkreetse õhusõiduki kehtivad andmed, mis saadakse kütuse/energia kasutamise monitooringu-süsteemist, või kui need ei ole kättesaadavad, siis
 - ii) õhusõiduki tootjalt saadud andmed ning
- 2) käitamistingimused, mille kohaselt tuleb lend sooritada, sealhulgas:
 - i) õhusõiduki kütusekulu/energiakulu andmed;
 - ii) eeldatavad massid;
 - iii) prognoositavad ilmastikutingimused;
 - iv) edasilükatud hooldusega objektide ja/või konfiguratsiooni kõrvalekallete mõjud ning
 - v) eeldatavad viivitused.

c) Lennukite puhul tagab käitaja, et lennueelsel kütuse/energia arvutamisel loetakse lennuks vajaliku kütuse hulka järgmine:

- 1) ruleerimiseks vajalik kütus/energia, mille kogus ei tohi olla väiksem kui enne õhkuõhusmist eeldatavasti kasutatav kütuse/energia kogus;
- 2) reisikütus-/energia, mille kogus peab olema piisav, et võimaldada lennukil lennata stardikohast või lennuaege ümberplaneerimise kohast sihtlennuväljal maandumiseni;
- 3) kütuse/energia erivaru, mille kogus peab olema piisav ettenägematute tegurite kompenseerimiseks;
- 4) sihtlennuvälja varulennuväljale lendamiseks vajalik kütus/energia:
 - i) kui lennul on vähemalt üks sihtlennuvälja varulennuväli, on see sihtlennuväljalt sihtlennuvälja varulennuväljale lendamiseks vajalik kütuse/energia kogus või
 - ii) kui lennul ei ole sihtlennuvälja varulennuvälja, on see sihtlennuväljal nõutav alleshoidud kütuse/energia kogus selleks, et kompenseerida sihtlennuvälja varulennuvälja puudumist;
- 5) lõplik kütuse/energiavaru, mis tuleb ohutu maandumise tagamiseks alles hoida; lõpliku kütuse/energiavaru koguse kindlaksmääramisel võtab käitaja arvesse kõike järgmist ja järgmises tähtsuse järjekorras:
 - i) inimestele või varale põhjustatava ohu suurus, mis võib tuleneda hädamaandumisest pärast kütuse/energia puudujääki,
 - ii) tõenäosus, et ilmnevad ootamatud asjaolud, mille korral lõplik kütuse-/energiavaru ei pruugi enam olla kaitstud.
- 6) lisakütus-/energia, kui see on konkreetse lennuliigi puhul vajalik; see on kütuse/energia kogus, mis võimaldab lennukil mootoririkke või rõhukao korral ohutult maanduda marsruudi varulennuväljal (kütuse-/energiajäägi alusel valitud ERA lennuvälja kriitiline stsenaarium), olenevalt sellest, kumb nõuab suuremat kütuse/energia kogust, lähtudes eeldusest, et selline rike ilmneb marsruudi kõige kriitilisemas punktis; see lisakütus-/energia on nõutav ainult juhul, kui alapunkti c alapunktide 2–5 kohaselt arvatud kütuse/energia miinimumkogus ei ole sellise juhtumi korral piisav;

- 7) lisakütus-/energia, et võtta arvesse eeldatavaid viivitusi või konkreetseid tegevuspiiranguid ning
 - 8) otsustuspõhine kütus-/energia, kui õhusõiduki kapten seda nõuab.
- d) Kopterite puhul tagab käitaja, et lennueelsel kütuse/energia arvutamisel loetakse lennuks vajaliku kütuse hulka kõike järgmist:
- 1) kütus-/energia lendamiseks lennuväljale või käitamiskohta, kus kavatakse maanduda;
 - 2) kui sihtlennuvälja varulennuväli on nõutav, siis sihtlennuvälja varulennuväljale lendamiseks vajalik kütus-/energia, mille kogus peab olema piisav katkestatud lähenemiseks lennuväljal või käitamiskohas, kus kavatakse maanduda, ning seejärel lendamiseks kindlaksmääratud sihtlennuvälja varulennuväljale, lähenemiseks ja maandumiseks ning
 - 3) lõplik kütuse-/energiavaru, mis peab olema alles jäetud ohutu maandumise tagamiseks; lõpliku kütuse/energiavaru koguse kindlaksmääramisel võtab käitaja arvesse kõike järgmist ja järgmises tähtsuse järjekorras:
 - i) inimestele või varale põhjustatava ohu suurus, mis võib tuleneda hädamaandumisest pärast kütuse/energia puudujääki, ning
 - ii) tõenäosus, et esinevad sellised ootamatud asjaolud, mille korral lõplik kütuse-/energiavaru ei pruugi enam olla kaitstud.
 - 4) lisakütus-/energia, et võtta arvesse eeldatavaid viivitusi või konkreetseid tegevuspiiranguid ning
 - 5) otsustuspõhine kütus-/energia, kui õhusõiduki kapten seda nõuab.
 - e) Käitaja tagab, et kui lend suundub planeeritust erinevale sihtlennuväljale, on olemas lennuegse ümberplaneerimise protseduurid nõutava kasutatava kütuse-/energiakoguse arvutamiseks ning need protseduurid vastavad lennukite puhul alapunkti c alapunktide 2–7 nõuetele ja kopterite puhul alapunkti d nõuetele.
 - f) Õhusõiduki kapten alustab lendu või jätkab seda pärast lennuegset ümberplaneerimist üksnes juhul, kui ta on veendunud, et õhusõidukil on vähemalt selline kogus kütust/energiat ja õli, mis on planeeritud lennu ohutuks lõpuleviimiseks.“;
- c) punkti SPO.OP.150 alapunkt b asendatakse järgmisega:
- „b) kavandatud maandumiskoht on määratud eraldatud lennuväljaks ja:
- 1) lennuväljal, kus kavatakse maanduda, on kehtestatud instrumentaallähenemise protseduur ning
 - 2) kättesaadav ajakohane meteoroloogiateave näitab, et ajavahemikul kaks tundi enne kuni kaks tundi pärast arvestuslikku saabumise või tegelikust väljumisajast kuni kaks tundi pärast arvestuslikku saabumisaega, olenevalt sellest, kumb ajavahemik on lühem, valitsevad järgmised ilmastikutingimused:
 - i) pilvede alumise piiri kõrgus on vähemalt 300 m (1 000 jalga) üle instrumentaallähenemise protseduuriks ettenähtud miinimumikõrguse;
 - ii) nähtavus on vähemalt 5,5 km või 4 km võrra parem kui protseduuriks ettenähtud miinimumnähtavus.“;
- d) punkti SPO.OP.155 alapunkt b asendatakse järgmisega:
- „b) Kõikide muude kütuse-/energialiikide puhul tuleb rakendada vajalikke ettevaatusabinõusid ning õhusõidukis peab viibima kvalifitseeritud personal, kes on valmis õhusõidukist evakueerimise algatama ja selle läbi viima kõige praktilisemal ja kiiremal viisil.“;
- e) lisatakse punkt SPO.OP.157:
- „SPO.OP.157 Tankimine töötava(te) mootori(te) ja/või pöörlevate rootoritega – kopterid
- a) Tankimine töötava(te) mootori(te)ga ja/või pöörlevate rootoritega võib toimuda ainult:
 - 1) ajal, mil eritööde spetsialistid ei ole sisenemas ega väljumas;
 - 2) kui lennuvälja või käitamiskoha käitaja lubab sellist tegevust;
 - 3) võttes arvesse kõiki õhusõiduki lennukäsiraamatus (AFM) sätestatud konkreetseid protseduure ja piiranguid;

- 4) kütuseliikidega JET A või JET A-1 ning
 - 5) asjakohaste pääste- ja tuletõrjerajatiste (RFF) või -varustuse läheduses.
- b) Käitaja hindab töötava(te) mootori(te) ja/või pöörlevate rootoritega tankimise riske.
- c) Käitaja kehtestab asjakohased protseduurid, mida peavad järgima kõik asjaomased töötajad, näiteks meeskonnaliikmed, eritööde spetsialistid ja maapealse teeninduse töötajad.
- d) Käitaja tagab, et tema meeskonnaliikmed, maapealse teeninduse töötajad ja kõik protseduuridega seotud eritööde spetsialistid on saanud asjakohase väljaõppe.
- e) Käitaja tagab, et töötava(te) mootori(te)ga ja/või pöörlevate rootoritega tankimise protseduur on sätestatud lennutegevuskäsiraamatus.;
- f) punkt SPO.OP.190 asendatakse järgmisega:
„SPO.OP.190 Kütuse-/energiakava – kütuse-/energiakasutuse kontrolli poliitika lennu ajal
- a) Keeruka mootorõhusõiduki käitaja peab kehtestama protseduuri, millega tagatakse kütuse-/energiakoguse jälgimine ja kütuse/energia kasutamise kontroll lennu ajal.
 - b) Õhusõiduki kapten jälgib pardale jäävat kütuse/energia kogust, et see oleks kaitstud ja vähemalt sama suur kui kütuse/energia kogus, mis on vajalik lennu jätkamiseks lennuväljale või käitamiskohta, kus on võimalik ohutult maanduda.
 - c) Õhusõiduki kapten annab lennujuhtimisüksusele (ATC) teada minimaalse kütusega/energiaga olekust, saates teate „MINIMUM FUEL“, kui õhusõiduki kapten on:
 - 1) otsustanud maanduda konkreetsel lennuväljal või käitamiskohas ning
 - 2) välja arvutanud, et lennuvälja või käitamiskoha olemasoleva loa muutmise või muude lennuliiklusviivituste tulemuseks võib olla maandumine planeeritud lõplikust kütuse-/energiavarust väiksema kütuse-/energiavaruga.
 - d) Õhusõiduki kapten kuulutab välja kütuse-/energiaalase hädaolukorra, saates raadiolevisse teate „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL“, kui lähimal ohutult maandumist võimaldaval lennuväljal või lähimas ohutult maandumist võimaldavas käitamiskohas maandumise korral kättesaadav kütuse/energia kogus on hinnangu kohaselt väiksem kui kavandatud lõplik kütuse-/energiavaru.“;
- g) punkt SPO.POL.110 asendatakse järgmisega:
„SPO.POL.110 Massi ja balansseeringu süsteem – äriiline lennutegevus lennukite ja kopteritega ning mitteäriiline lennutegevus keerukate mootorõhusõidukitega
- a) Käitaja kehtestab massi ja balansseeringu süsteemi, et määrata kindlaks iga lennu või lendude seeria kohta järgmised andmed:
 - 1) õhusõiduki käitamise tühimag;
 - 2) tegeliku lasti mass;
 - 3) kütuse-/energialasti mass;
 - 4) õhusõiduki last ja selle paigutus;
 - 5) stardimass, maandumismass ja mass ilma kütuseta/energiata ning
 - 6) kohaldatavad õhusõiduki raskuskeskme (CG) asukohad.
 - b) Lennumeeskonnal peab olema vahend, millega saab massi ja balansseeringu arvutusi elektrooniliselt korrata ja kontrollida.
 - c) Käitaja kehtestab protseduurid, millega õhusõiduki kapten saab kindlaks määrata kütuse-/energialasti massi selle tegeliku tiheduse alusel või kui tegelik tihedus ei ole teada, siis lennutegevuskäsiraamatus sätestatud meetodi kohaselt arvatud tiheduse alusel.“;
- h) punkti SPO.POL.115 alapunkti a alapunktid 6–9 asendatakse järgmisega:
„6) kütuse/energia mass stardi ajal ja reisikütuse/-energia mass;
- 7) kütusest/energiast erinevate muude kuluainete mass (vajaduse korral);
 - 8) lasti osad;

- 9) stardimass, maandumismass ja mass ilma kütuseta/energiata;“
- i) punkti SPO.IDE.H.146 alapunkti a alapunkt 1 asendatakse järgmisega:
 - „1) need ei kuulu punkti SPO.IDE.H.145 alapunkti a kohaldamisalasse;“.

—

II LISA

Määruse (EL) nr 965/2012 I lisasse lisatakse järgmine punkt 98b:

„98b) „Psühhoaktiivne aine“ – alkohol, opioidid, kannabinoidid, rahustid ja uinutid, kokaiin, muud psühhostimulaatorid, hallutsinogeenid ja lenduvad lahustid, välja arvatud kohv ja tubakas;“.

KOMISJONI MÄÄRUS (EL) 2021/1297,**4. august 2021,****millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1907/2006 XVII lisa seoses 9–14 süsinikuaatomit sisaldava ahelaga perfluorokarboksüülhapetega (C_{9–14} PFCAd), nende sooladega ja nendega seotud ainetega****(EMPs kohaldatav tekst)**

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. detsembri 2006. aasta määrust (EÜ) nr 1907/2006, mis käsitleb kemikaalide registreerimist, hindamist, autoriseerimist ja piiramist (REACH) ja millega asutatakse Euroopa Kemikaaliamet, muudetakse direktiivi 1999/45/EÜ ja tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 793/93 ja komisjoni määrus (EÜ) nr 1488/94 ning samuti nõukogu direktiiv 76/769/EMÜ ja komisjoni direktiivid 91/155/EMÜ, 93/67/EMÜ, 93/105/EÜ ja 2000/21/EÜ, ⁽¹⁾ eriti selle artikli 68 lõiget 1,

ning arvestades järgmist:

- (1) 9–14 süsinikuaatomit sisaldava lineaar- ja hargahelaga perfluorokarboksüülhapped (C_{9–14} PFCAd), nende soolad ja C_{9–14} PFCAdega seotud ained ⁽²⁾ esinevad praegu liidus peamiselt soovimatute kõrvalsaadustena, mis tekivad vähem kui üheksa süsinikuaatomiga ahelaga perfluoritud ja polüfluoritud ainete, näiteks perfluorooktaanhappe (PFOA) tootmisel. Peale selle on võimalik, et ettevõtjad võivad tulevikus kaaluda C_{9–14} PFCAd, nende soolade ja C_{9–14} PFCAdega seotud ainete kasutamist PFOA, selle soolade ja PFOAga seotud ainete asendajatena, eelkõige pärast seda, kui hakatakse kohaldama liidu õiguses sätestatud piiranguid PFOA suhtes. Seega on vaja vältida võimalikku edasist tootmist ja kasutamist, mille tulemusena suureneb sattumine keskkonda.
- (2) Kaks C_{9–14} PFCAd rühma, nimelt üheksa süsinikuaatomiga ahelaga perfluorononaan-1-hape, selle naatrium- ja ammoniumsoolad ning kümne süsinikuaatomiga ahelaga nonadekafluorodekaanhape, selle naatrium- ja ammoniumsoolad kanti vastavalt 17. detsembril 2015 ja 12. jaanuaril 2017 väga ohtlike ainete kandidaatainete loetellu, et need võiks edaspidi lisada määruse (EÜ) nr 1907/2006 XIV lisasse kui reproduktiivtoksilised ained kõnealuse määruse artikli 57 punkti c kohaselt ning püsivad, bioakumuleeruvad ja toksilised ained kõnealuse määruse artikli 57 punkti d kohaselt. Peale selle on perfluorononaanhape ja nonadekafluorodekaanhape ning nende naatrium- ja ammoniumsoolad loetletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1272/2008 ⁽³⁾ VI lisa 3. osas 2. kategooria kantserogeensete ainetena ja 1B kategooria reproduktiivtoksiliste ainetena. 19. detsembril 2012 lisati väga ohtlike ainete kandidaatainete loetellu 11 süsinikuaatomiga ahelaga henikosaflooroundekaanhape, 12 süsinikuaatomiga ahelaga trikosafluorododekaanhape, 13 süsinikuaatomiga ahelaga. pentakosafluorotridekaanhape ja 14 süsinikuaatomiga ahelaga heptakosafluorotetradekaanhape kui väga püsivad ja väga bioakumuleeruvad ained määruse (EÜ) nr 1907/2006 artikli 57 punkti e kohaselt. Ka C_{9–14} PFCAdega seotud aineid tuleb käsitleda vastavalt püsivate, bioakumuleeruvate ja toksiliste või väga püsivate ja väga bioakumuleeruvate ainetena, sest need võivad keskkonnas muunduda või laguneda, nii et saadakse C_{9–14} PFCAd.
- (3) 6. oktoobril 2017 esitasid Saksamaa ja Rootsi Euroopa Kemikaaliametile (edaspidi „kemikaaliamet“) vastavalt määruse (EÜ) nr 1907/2006 artikli 69 lõikele 4 toimiku (edaspidi „XV lisa kohane toimik“), ⁽⁴⁾ milles tehakse ettepanek piirata C_{9–14} PFCAd, nende soolade ja C_{9–14} PFCAdega seotud ainete puhasainena tootmist ja turulelaskmist ning samuti nende kasutamist ja turulelaskmist muude ainete, segude ja toodete või nende osade koostises. Selleks et vähendada nende ainete sattumist keskkonda ja vältida nende tootmist, turulelaskmist ja

⁽¹⁾ ELT L 396, 30.12.2006, lk 1.

⁽²⁾ C_{9–14} PFCAdega seotud ained võivad oma molekulaarse struktuuri tõttu laguneda või muutuda C_{9–14} PFCAdeks.

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. detsembri 2008. aasta määrus (EÜ) nr 1272/2008, mis käsitleb ainete ja segude klassifitseerimist, märgistamist ja pakendamist ning millega muudetakse direktiive 67/548/EMÜ ja 1999/45/EÜ ja tunnistatakse need kehtetuks ning muudetakse määrust (EÜ) nr 1907/2006 (ELT L 353, 31.12.2008, lk 1).

⁽⁴⁾ <https://www.echa.europa.eu/documents/10162/2ec5dfdd-0e63-0b49-d756-4dc1bae7ec61>

kasutamist määruse (EÜ) nr 1907/2006 ⁽⁵⁾ XVII lisa kande 68 kohaselt piiratud ainete asendajatena, tegid Saksamaa ja Rootsi ettepaneku kehtestada C₉₋₁₄ PFCade ja nende soolade summaarse sisalduse jaoks kontsentratsiooni piirnorm 25 ppb ning C₉₋₁₄ PFCAdega seotud ainete summaarse sisalduse jaoks kontsentratsiooni piirnorm 260 ppb. Saksamaa ja Rootsi pakkusid välja erandid C₉₋₁₄ PFCAdes, nende soolade ja C₉₋₁₄ PFCAdega seotud ainete suhtes, kui need esinevad tahtmatu kõrvalsaadusena selliste fluorokemikaalide tootmisel, mille perfluoritud süsinikuahel koosneb kuni kaheksast süsinikuaatomist või kui neid kasutatakse transporditava isoleeritud vaheainena.

- (4) Ameti riskihindamise komitee (edaspidi „RAC“) võttis 14. septembril 2018 vastu arvamuse, mille kohaselt on XV lisa kohases toimikus esitatud kohaldamisala ja tingimuste muutmise korral C₉₋₁₄ PFCAdes, nende soolade ja C₉₋₁₄ PFCAdega seotud ainete tootmise, turulelaskmise ja kasutamise suhtes piirangu kehtestamine kõige asjakohasem liidu tasandi meede kindlakstehtud riskide kõrvaldamiseks, kuna see on nende riskide vähendamiseks kõige tõhusam. RAC nõustus Saksamaa ja Rootsi soovitatud kontsentratsiooni piirnormidega. RAC nõustus Saksamaa ja Rootsi soovitatud eranditega, kuna kavandatud piirangu eesmärk ei ole takistada kuni kuue süsinikuaatomiga ahelaga fluorokemikaalide tootmist. RAC soovitas teha piiratud ajavahemikuks erand kasutamisele kopsuhaiguste ravis ülioluliste survestatud dosaatorinhalaatorite tootmises, sest kasutatav kogus on väike (mõned grammid) ning kasutus meditsiinis oluline. RAC avaldas arvamust teha ajapiiranguga erand valmis elektroonikaseadmetes varuosadena kasutatavate, väikeses koguses C₉₋₁₄ PFCAsid sisaldavate pooljuhtide ning spetsiaalseid pooljuhte sisaldavate poolvalmis ja valmis elektroonikaseadmete suhtes.
- (5) Peale selle soovitas RAC kohaldada C₉₋₁₄ PFCAdes, nende soolade ja C₉₋₁₄ PFCAdega seotud ainete piirangute suhtes samu erandeid, mida kohaldatakse määruse (EÜ) nr 1907/2006 XVII lisa kandes 68 esitatud PFOA piirangute suhtes.
- (6) 29. novembril 2018 võttis ameti sotsiaal-majandusliku analüüsi komitee (edaspidi „SEAC“) vastu arvamuse, mille kohaselt on RACi ja SEACi poolt muudetud XV lisa toimikus esitatud piirang kindlakstehtud riskide kõrvaldamiseks sellega kaasneva sotsiaal-majandusliku kasu ja sotsiaal-majandusliku kulu tõttu kõige asjakohasem liidu tasandi meede.
- (7) XV lisa kohases toimikus ning avalike konsultatsioonide käigus esitatud sotsiaal-majanduslikele aspektidele tuginedes nõustus SEAC XV lisa kohases toimikus soovitatud ning RACi soovitatud eranditega. SEAC nõustus piirangu kavandatud 18kuulise edasilükkamisega. Peale selle soovitas SEAC kehtestada kõrgemad piirnormid fluoropolümeeridele, mis sisaldavad perfluoropropoksü- või perfluorometoksürühmi ja mida kasutatakse konkreetsetes tooterühmades, soovitus eesmärk on nende fluoropolümeeride tootmist võimaldada. Üldine piirnorm 25 ppb jääb nendest materjalidest valmistatud lõpptoodete suhtes kehtima.
- (8) Piirangu väljatöötamise käigus peeti nõu määruse (EÜ) nr 1907/2006 artikli 76 lõike 1 punktis f nimetatud kemikaaliameti jõustamisalase teabe vahetamise foorumiga ja selle arvamust on arvesse võetud.
- (9) 16. jaanuaril 2019 esitas amet RACi ja SEACi arvamuse ⁽⁶⁾ komisjonile.
- (10) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2019/1021 ⁽⁷⁾ muudeti vastavalt püsivate orgaaniliste saasteainete Stockholmi konventsiooni osaliste konverentsil ⁽⁸⁾ vastu võetud, PFOAd käsitlevale otsusele (SC-9/12), mis sisaldab mõnda, kuid mitte kõiki määruse (EÜ) nr 1907/2006 XVII lisa kandes 68 esitatud erandeid. Kõnealuse lisa kande 68 asendati tegelikult määruse (EL) 2019/1021 eespool mainitud muudatusega. Määruse (EL) 2019/1021 muudatuse kohaselt PFOA, selle soolade ja PFOAga seotud ühendite kasutamise suhtes kohaldatavaid erandeid tuleks samadel tingimustel kohaldada ka C₉₋₁₄ PFCAdes, nende soolade ja C₉₋₁₄ PFCAdega seotud ainete suhtes, sest mõlemad ained esinevad fluorokemikaalide tootmise protsessis lisanditena.

⁽⁵⁾ Komisjoni määrus (EL) 2017/1000, 13. juuni 2017, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1907/2006 (mis käsitleb kemikaalide registreerimist, hindamist, autoriseerimist ja piiramist (REACH)) XVII lisa seoses perfluorooktaanhappe (PFOA), selle soolade ja PFOA-ga seotud ainete (ELT L 150, 14.6.2017, lk 14).

⁽⁶⁾ https://echa.europa.eu/documents/10162/13641/rest_pfcas_compiled_raceac_opi_en.pdf/b06db225-3995-13fd-d89a-a9b73ef6bfc2

⁽⁷⁾ ELT L 188I, 15.6.2020, lk 1.

⁽⁸⁾ <http://www.pops.int/TheConvention/ConferenceoftheParties/Meetings/COP9/tabid/7521/Default.aspx>

- (11) Pärast seda, kui RAC ja SEAC olid vastu võtnud lõpliku arvamuse C₉₋₁₄ PFCade jaoks soovitatud piirangu kohta, sai komisjon veel kaks taotlust erandite tegemiseks, et võimaldada toota fluoropolümeere, fluoroelastomeere ja polütetrafluoroetüleen (PTFE) mikropulbreid ning kasutada neid tööstusele ja kutselistele kasutajatele ette nähtud segudes ja toodetes. Komisjon palus Euroopa Kemikaaliametilt täiendavat arvamust, sest lõpptooteid kasutatakse väärtuslikes rakendustes ⁽⁹⁾. Komisjon sai RACi ja SEACi täiendava arvamuse 15. detsembril 2020 ⁽¹⁰⁾.
- (12) Võttes arvesse XV lisa kohast toimikut ning RACi ja SEACi arvamusi, leiab komisjon, et lineaar- ja/või hargahelaga C₉₋₁₄ PFCade, nende soolade ja C₉₋₁₄ PFCAdega seotud ainete tootmisel, kasutamisel ja turule laskmisel nii puhasainena kui ka muude ainete, segude ja toote koostisainena tekib inimeste tervisele ja keskkonnale vastuvõetamatu risk, millega tuleb tegeleda kogu liidus. Komisjon on seisukohal, et võttes arvesse kavandatava piirangu sotsiaal-majanduslikku mõju ja alternatiivide kättesaadavust, samuti piirangu mõne erandi ühtlustamist määruse (EL) 2019/1021 muudatuses esitatud erandite suhtes, on soovitatud piirang, mida on muudetud RACi ja SEACi arvamustega, asjakohane liidu tasandi meede kindlakstehtud riskile reageerimiseks.
- (13) Sidusrühmadele tuleks jätta piisavalt aega võtta meetmeid piirangu tingimuste täitmiseks. Võttes arvesse XV lisa kohases toimikus esitatud soovitusi ning RACi ja SEACi kaalutlusi, tuleks seega piirangu kohaldamist 18 kuu võrra edasi lükata. Konkreetsetel juhtudel konkreetsetes sektorites tuleks kohaldada pikemat edasilükkamist või üldisi erandeid.
- (14) Seepärast tuleks määrust (EÜ) nr 1907/2006 vastavalt muuta.
- (15) Käesoleva määrusega ette nähtud meetmed on kooskõlas määruse (EÜ) nr 1907/2006 artikli 133 kohaselt asutatud komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määruse (EÜ) nr 1907/2006 XVII lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse lisale.

Artikkel 2

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

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 4. august 2021

Komisjoni nimel
president
Ursula VON DER LEYEN

⁽⁹⁾ <https://echa.europa.eu/documents/10162/034d97c3-7975-19f5-3739-76c288ad2b0c>

⁽¹⁰⁾ https://echa.europa.eu/documents/10162/13579/art77_3c_pfoa_pfca_derogations_compiled_rac_seac_opinions_en.pdf/6582d9a1-56b2-3e88-a70f-cdf3ab33d421

LISA

XVII lisa kanne 68 asendatakse järgmisega:

„68. Lineaar- ja hargahelaga perfluorokarboksüülhapped, mille struktuurivalem on $C_nF_{2n+1}-C(=O)OH$, kus $n = 8, 9, 10, 11, 12$ või 13 (C_{9-14} PFCAd), kaasa arvatud nende soolad ja kõik nende kombinatsioonid;

kõik C_{9-14} PFCAdega seotud ained, mis sisaldavad muu süsinikuaatomiga otseselt seotud perfluororühma struktuurivalemiga C_nF_{2n+1} , kus $n = 8, 9, 10, 11, 12$, või 13 , kaasa arvatud nende soolad ja kõik nende kombinatsioonid;

kõik C_{9-14} PFCAdega seotud ained, mille molekuli struktuuris esineb perfluororühm struktuurivalemiga C_nF_{2n+1} , kus $n = 9, 10, 11, 12, 13$ või 14 , kusjuures asjaomane perfluororühm ei ole muu süsinikuaatomiga otseselt seotud, kaasa arvatud asjaomaste ainete soolad ja kõik nende kombinatsioonid.

Käesolev määratlus ei hõlma järgmisi aineid:

- $C_nF_{2n+1}-X$, kus $X = F, Cl$ või Br , kus $n = 9, 10, 11, 12, 13$ või 14 , sealhulgas kõik nende kombinatsioonid;
- $C_nF_{2n+1}-C(=O)OX'$, kus $n > 13$ ja $X' =$ mis tahes rühm, kaasa arvatud soolad.

1. Ei tohi pärast 25. veebruari 2023 puhasainena toota ega turule lasta.

2. Ei tohi pärast 25. veebruari 2023 toota ega turule lasta:

- a) muu aine koostisosana,
- b) segu koostisosana,
- c) toote koostisosana,

välja arvatud juhul, kui C_{9-14} PFCAd ja nende soolade summaarne kontsentratsioon aines, segus või tootes on alla 25 ppb ning C_{9-14} PFCAdega seotud ainete summaarne kontsentratsioon aines, segus või tootes on alla 260 ppb.

3. Erandina punktist 2 on C_{9-14} PFCAd, nende soolade ja C_{9-14} PFCAdega seotud ainete summaarse kontsentratsiooni piirnorm 10 ppm, kui need esinevad transporditava isoleeritud vaheainena kasutatavas aines, eeldusel, et kuni kuue süsinikuaatomi pikkuse perfluoritud süsinikuahelaga fluorokemikaalide tootmisel on täidetud käesoleva määruse artikli 18 lõike 4 punktides a–f sätestatud tingimused. Komisjon vaatab selle piirnormi läbi hiljemalt 25. augustil 2023.

4. Punkti 2 kohaldatakse alates 4. juulist 2023 järgmise suhtes:

- i) vett ja õli hülgevad tekstiiltooted töötajate kaitsmiseks nende tervist ja ohutust ohustavate ohtlike vedelike eest;
- ii) polütetrafluoroetüleeni (PTFE) ja polüvinülideenfluoriidi (PVDF) tootmine järgmiste toodete valmistamiseks:
 - kõrgjõudlusega korrosioonikindlad membraanfiltrid gaasi, vee ja meditsiiniliste tekstiiltoodete jaoks;
 - soojusvahetusseadmed tööstusheitsoojuse jaoks;
 - tööstuses kasutatavad hermeetikud, mis võimaldavad hoida ära lenduvate orgaaniliste ühendite ja $PM_{2,5}$ -osakeste lekete.

5. Erandina punktist 2 on kuni 4. juulini 2025 lubatud C_{9-14} PFCAsid, nende sooli ja C_{9-14} PFCAdega seotud aineid kasutada järgmisel eesmärgil:

- i) fotolitograafias ja söövitusprotsessides pooljuhtide tootmisel;
- ii) filmide fotograafilistes kattedkihtides;
- iii) invasiivsetes ja siirdatavates meditsiiniseadmetes;
- iv) tulekustutusvahus, mis on ette nähtud vedelkütuseauru tõrjumiseks ja vedelkütusest põhjustatud tulekahju (B-klassi tulekahju) kustutamiseks ning mida juba kasutatakse mobiilsetes või paiksetes paigaldatud süsteemides, eeldusel, et on täidetud järgmised tingimused:
 - tulekustutusvahtu, mis sisaldab või võib sisaldada C_{9-14} PFCAsid, nende sooli või C_{9-14} PFCAdega seotud aineid, ei kasutata õppeotstarbel;
 - tulekustutusvahtu, mis sisaldab või võib sisaldada C_{9-14} PFCAsid, nende sooli või C_{9-14} PFCAdega seotud aineid, ei kasutata katsete tegemiseks, välja arvatud juhul, kui kogu heide kogutakse kokku;

- alates 1. jaanuarist 2023 kasutatakse tulekustutusvahtu, mis sisaldab või võib sisaldada C_{9-14} PFCAsid, nende sooli või C_{9-14} PFCAdega seotud aineid, üksnes kohtades, kus kogu heide on võimalik kokku koguda;
- tulekustutusvahu varusid, mis sisaldavad või võivad sisaldada C_{9-14} PFCAsid, nende sooli või C_{9-14} PFCAdega seotud aineid, hallatakse kooskõlas määruse (EL) 2019/1021 artikliga 5.

6. Punkti 2 alapunkti c ei kohaldata toodete suhtes, mis on turule lastud enne 25. veebruari 2023.

7. Punkti 2 ei kohaldata survestatud dosaatorinhalaatorite mahutite pinnakatte suhtes kuni 25. augustini 2028.

8. Punkti 2 alapunkti c kohaldatakse alates 31. detsembrist 2023 järgmise suhtes:

- a) puhtad pooljuhid;
- b) poolvalmis ja valmis elektroonikaseadmetes sisalduvad pooljuhid.

9. Punkti 2 alapunkti c kohaldatakse alates 31. detsembrist 2030 pooljuhtide suhtes, mida kasutatakse enne 31. detsembrist 2023 turule lastud valmis elektroonikaseadmete varuosades.

10. Kuni 25. augustini 2024 on punktis 2 viidatud summaarse kontsentratsiooni piirnorm perfluoroalkoksürühmi sisaldavates fluoroplastides ja fluoroelastomeerides sisalduvate C_{9-14} PFCAd korrall 2 000 ppb. Alates 25. augustist 2024 on C_{9-14} PFCAd summaarse kontsentratsiooni piirnorm perfluoroalkoksürühmi sisaldavates fluoroplastides ja fluoroelastomeerides 100 ppb. Perfluoroalkoksürühmi sisaldavate fluoroplastide ja fluoroelastomeeride tootmise ja kasutamise ajal hoitakse ära vähimigi C_{9-14} PFCAd heide või kui see ei ole võimalik, siis vähendatakse seda nii palju kui tehniliselt ja praktiliselt võimalik. Seda erandit ei kohaldata punkti 2 alapunktis c osutatud toodete suhtes. Komisjon vaatab selle erandi läbi hiljemalt 25. augustil 2024.

11. Ioniseeriva kiirguse abil või termilise lagundamise teel saadud PTFE mikropulbris, samuti PTFE mikropulbrit sisaldavates tööstuslikuks ja kutsealaseks kasutuseks ettenähtud segudes ja toodetes leiduvate C_{9-14} PFCAd summaarse kontsentratsiooni piirnorm, millele on osutatud punktis 2, on 1 000 ppb. PTFE mikropulbri tootmise ja kasutamise ajal hoitakse ära vähimigi C_{9-14} PFCAd heide või kui see ei ole võimalik, siis vähendatakse seda nii palju kui tehniliselt ja praktiliselt võimalik. Komisjon vaatab selle erandi läbi hiljemalt 25. augustil 2024.

12. Käesoleva kande tähenduses on C_{9-14} PFCAdega seotud ained, mis oma molekuli struktuurist lähtuvalt võivad laguneda või muunduda C_{9-14} PFCAdeks.“

OTSUSED

NÕUKOGU OTSUS (EL) 2021/1298,

30. juuli 2021,

millega nimetatakse ametisse Hispaania Kuningriigi esitatud Regioonide Komitee asendusliige

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 305,

võttes arvesse nõukogu 21. mai 2019. aasta otsust (EL) 2019/852, millega määratakse kindlaks Regioonide Komitee koosseis ⁽¹⁾,

võttes arvesse Hispaania valitsuse ettepanekut

ning arvestades järgmist:

- (1) Aluslepingu artikli 300 lõike 3 kohaselt koosneb Regioonide Komitee piirkondlike ja kohalike organite esindajatest, kellel on piirkondlike või kohalike organite valimistel saadud mandaat või kes kannavad poliitilist vastutust valitud kogu ees.
- (2) Nõukogu võttis 20. jaanuaril 2020 vastu otsuse (EL) 2020/102, ⁽²⁾ millega nimetatakse ametisse Regioonide Komitee liikmed ja asendusliikmed ajavahemikuks 26. jaanuarist 2020 kuni 25. jaanuarini 2025.
- (3) Seoses volituste lõppemisega, mille põhjal Juan José MARTÍNEZ LOZANO asendusliikmeks esitati, on Regioonide Komitees vabanenud asendusliikme koht.
- (4) Hispaania valitsus on teinud ettepaneku nimetada Regioonide Komitee asendusliikmeks järelejäänud ametiajaks kuni 25. jaanuarini 2025 piirkondliku organi esindaja Adrián Ariel ZITTELLI FERRARI, kes kannab poliitilist vastutust valitud kogu ees (*Director General de Unión Europea de la Región de Murcia - Asamblea Regional de Murcia*/Murcia piirkonna Euroopa Liidu asjade peadirektor - Murcia piirkondliku tasandi volikogu),

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Piirkondliku organi esindaja Adrián Ariel ZITTELLI FERRARI, kes kannab poliitilist vastutust valitud kogu ees (*Director General de Unión Europea de la Región de Murcia - Asamblea Regional de Murcia*/Murcia piirkonna Euroopa Liidu asjade peadirektor - Murcia piirkondliku tasandi volikogu) nimetatakse Regioonide Komitee asendusliikmeks järelejäänud ametiajaks kuni 25. jaanuarini 2025.

Artikkel 2

Käesolev otsus jõustub selle vastuvõtmise päeval.

⁽¹⁾ ELT L 139, 27.5.2019, lk 13.

⁽²⁾ Nõukogu 20. jaanuari 2020. aasta otsus (EL) 2020/102, millega nimetatakse ametisse Regioonide Komitee liikmed ja asendusliikmed ajavahemikuks 26. jaanuarist 2020 kuni 25. jaanuarini 2025 (ELT L 20, 24.1.2020, lk 2).

Luxembourg, 30. juuli 2021

Nõukogu nimel
eesistuja
G. DOVŽAN

KOMISJONI RAKENDUSOTSUS (EL) 2021/1299,**4. august 2021,****millega lükatakse edasi tooteliiki 18 kuuluvates biotsiidides heksaflumurooni kasutamise heakskiitmise otsuse aegumiskuupäeva****(EMPs kohaldatav tekst)**

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. mai 2012. aasta määrust (EL) nr 528/2012, milles käsitletakse biotsiidide turul kättesaadavaks tegemist ja kasutamist, ⁽¹⁾ eriti selle artikli 14 lõiget 5,

olles konsulteerinud alalise biotsiidikomiteega

ning arvestades järgmist:

- (1) Toimeaine heksaflumuroon kiideti heaks toimeainena kasutamiseks tooteliiki 18 kuuluvates biotsiidides ⁽²⁾.
- (2) Tooteliiki 18 kuuluvates biotsiidides heksaflumurooni kasutamise heakskiitmise otsus aegub 31. märtsil 2022. 23. septembril 2020 esitati kooskõlas määruse (EL) nr 528/2012 artikli 13 lõikega 1 taotlus heksaflumurooni heakskiitmise otsust uuendada.
- (3) Kuna heksaflumuroon vastab Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1907/2006 ⁽³⁾ XIII lisa kohaselt püsiva, bioakumuleeruva ja toksilise aine ning väga püsiva ja väga bioakumuleeruva aine kriteeriumidele, vastab see ka väljajätmise kriteeriumidele, mis on sätestatud määruse (EL) nr 528/2012 artikli 5 lõike 1 punktis e.
- (4) 18. veebruaril 2021 teatas Kreeka hindav pädev asutus komisjonile, et kooskõlas määruse (EL) nr 528/2012 artikli 14 lõikega 1 on ta jõudnud otsusele, et taotlust on vaja täielikult hinnata. Määruse (EL) nr 528/2012 artikli 8 lõike 1 kohaselt teeb taotlust hindav pädev asutus taotluse täieliku hindamise 365 päeva jooksul pärast selle kinnitamist.
- (5) Määruse (EL) nr 528/2012 artikli 8 lõike 2 kohaselt võib taotlust hindav pädev asutus vajaduse korral nõuda, et taotleja esitaks hindamiseks piisavad andmed. Sel juhul pikendatakse nimetatud 365-päevast tähtaega ajavahemiku võrra, mis ei või kokku olla pikem kui 180 päeva, välja arvatud juhul, kui pikendamine on põhjendatud nõutavate andmete iseloomu või erakorraliste asjaolude tõttu.
- (6) 270 päeva jooksul pärast soovitusel saamist taotlust hinnanud pädevalt asutuselt valmistab Euroopa Kemikaaliamet (edaspidi „kemikaaliamet“) ette arvamuse toimeaine heakskiitmise otsuse uuendamise kohta ja esitab selle komisjonile vastavalt määruse (EL) nr 528/2012 artikli 14 lõikele 3.
- (7) Sellest tulenevalt on tõenäoline, et tooteliiki 18 kuuluvates biotsiidides heksaflumurooni kasutamise heakskiitmise otsus aegub taotlejast sõltumatutel põhjustel enne, kui võetakse vastu otsus selle uuendamise kohta. Seega on asjakohane lükata tooteliiki 18 kuuluvates biotsiidides heksaflumurooni kasutamise heakskiitmise otsuse aegumiskuupäeva edasi taotluse läbivaatamiseks piisava ajavahemiku võrra.

⁽¹⁾ ELT L 167, 27.6.2012, lk 1.

⁽²⁾ Komisjoni 4. novembri 2015. aasta rakendusmäärus (EL) 2015/1982, millega kiidetakse heaks olemasoleva toimeaine heksaflumurooni kasutamine tooteliiki 18 kuuluvates biotsiidides (ELT L 289, 5.11.2015, lk 13).

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. detsembri 2006. aasta määrus (EÜ) nr 1907/2006, mis käsitleb kemikaalide registreerimist, hindamist, autoriseerimist ja piiramist (REACH) ning millega asutatakse Euroopa Kemikaaliamet, muudetakse direktiivi 1999/45/EÜ ja tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 793/93 ja komisjoni määrus (EÜ) nr 1488/94 ning samuti nõukogu direktiiv 76/769/EMÜ ja komisjoni direktiivid 91/155/EMÜ, 93/67/EMÜ, 93/105/EÜ ja 2000/21/EÜ (ELT L 396, 30.12.2006, lk 1).

- (8) Lähtuvalt ajavahemikust, mis on ette nähtud taotlust hindavale pädevale asutusele hindamiseks ning kemikaaliametile arvamuse ettevalmistamiseks ja esitamiseks selle kohta, kas vähemalt üks määruse (EL) nr 528/2012 artikli 5 lõike 2 esimeses lõigus sätestatud tingimus on täidetud ja kas heksaflumurooni heakskiitmise otsust võib seega pikendada, on asjakohane lükata heksaflumurooni kasutamise heakskiitmise otsuse aegumiskuupäeva edasi kuni 30. septembrini 2024.
- (9) Tooteliiki 18 kuuluvates biotsiidides heksaflumurooni kasutamise heakskiitmise otsus, välja arvatud selle aegumiskuupäev, tuleks jätta jõusse, kui on täidetud rakendusmääruses (EL) 2015/1982 sätestatud nõuded ja tingimused,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Tooteliiki 18 kuuluvates biotsiidides heksaflumurooni kasutamise heakskiitmise otsuse aegumiskuupäeva lükatakse edasi kuni 30. septembrini 2024.

Artikkel 2

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

Brüssel, 4. august 2021

Komisjoni nimel
president
Ursula VON DER LEYEN

PARANDUSED

Komisjoni 14. juuli 2020. aasta delegeeritud määruse (EL) 2020/1737 (millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 273/2004 ning nõukogu määrust (EÜ) nr 111/2005 seoses teatavate narkootikumide lähteainete lisamisega nimekirjas loetletud lähteainete hulka) parandus

(Euroopa Liidu Teataja L 392, 23. november 2020)

Leheküljel 5 I lisa määruse (EÜ) 273/2004 I ja II lisa muudatustes

asendatakse „c) tabelis „ALAMKATEGOORIA 2B“ asendatakse antraniilhapet käsitlevas kandes CN-kood „2922 43 00“ CN-koodiga „ex 2922 43 00“;

järgmisega: „c) tabelis „ALAMKATEGOORIA 2B“ asendatakse antraniilhapet käsitlevas kandes CN-kood „2922 43 00“ CN-koodiga „2922 43 00“;

Leheküljel 7 II lisa määruse (EÜ) 111/2005 muudatustes

asendatakse „2) Tabelit „2. kategooria“ muudetakse järgmiselt:
a) antraniilhapet käsitlevas kandes asendatakse CN-kood „2922 43 00“ CN-koodiga „ex 2922 43 00“;

järgmisega: „2) Tabelit „2. kategooria“ muudetakse järgmiselt:
a) antraniilhapet käsitlevas kandes asendatakse CN-kood „2922 43 00“ CN-koodiga „2922 43 00“;

Komisjoni 20. veebruari 2015. aasta määruse (EL) 2015/340 (millega kehtestatakse lennujuhtide lubade ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 216/2008 kohaste sertifikaatidega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused, muudetakse komisjoni rakendusmäärust (EL) nr 923/2012 ja tunnistatakse kehtetuks komisjoni määrus (EL) nr 805/2011) parandus

(Euroopa Liidu Teataja L 63, 6. märts 2015)

Leheküljel 21 I lisa B-alajao punkti ATCO.B.015 „Oskusmärked“ alapunkti b sissejuhatavas lauses

asendatakse „(b) Pädevusmärke „seirega lähenemislennujuhtimine“ (APS) sisaldab vähemalt ühte järgmistest oskusmärkest:“

järgmisega: „(b) Pädevusmärke „seirega lähenemislennujuhtimine“ (APS) võib sisaldada vähemalt ühte järgmistest oskusmärkest:“.

Leheküljel 105 III lisa B-alajao punkti ATCO.OR.B.040 „Juhtumitest teatamine“ alapunktis a

asendatakse „(a) Töökohal toimuvat koolitust korraldavad koolitusorganisatsioonid teatavad pädevale asutusele ja vajaduse korral muudele organisatsioonidele, kelle teavitamist käitaja asukohariik nõuab, nende elluviidavatest koolitustegevustest tulenevatest kõikidest õnnetustest, tõsistest intsidentidest ja juhtumitest, nagu need on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) nr 996/2010 ⁽¹⁾ ja määruses (EL) 376/2014.“

järgmisega: „(a) Töökohakoolitust korraldavad koolitusorganisatsioonid teatavad pädevale asutusele ja vajaduse korral muudele organisatsioonidele, kelle teavitamist käitaja asukohariik nõuab, nende elluviidavatest töökohakoolitustest tulenevatest kõikidest õnnetustest, tõsistest intsidentidest ja juhtumitest, nagu need on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) nr 996/2010 ⁽¹⁾ ja määruses (EL) 376/2014.“

ISSN 1977-0650 (elektroniline väljaanne)
ISSN 1725-5082 (paberväljaanne)



■ Euroopa Liidu
Väljaannete Talitus
L-2985 Luxembourg
LUKSEMBURG

ET