



2024/1111

23.5.2024

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2024/1111,

10. aprill 2024,

millega muudetakse määrust (EL) nr 1178/2011, rakendusmäärust (EL) nr 923/2012, määrust (EL) nr 965/2012 ja rakendusmäärust (EL) 2017/373 seoses püststardi ja -maandumise võimekusega mehitatud õhusõidukite käitamise nõuete kehtestamisega

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määrust (EL) 2018/1139, mis käsitleb tsiviilennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 2111/2005, (EÜ) nr 1008/2008, (EL) nr 996/2010, (EL) nr 376/2014 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 2014/30/EL ning 2014/53/EL ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 552/2004 ja (EÜ) nr 216/2008 ning nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91, ⁽¹⁾ eriti selle artikli 23 lõiget 1, artikli 31 lõiget 1 ja artikli 44 lõike 1 punkti a,

ning arvestades järgmist:

- (1) Viimastel aastatel on esile kerkinud uuenduslikul tehnoloogial põhinevad uued õhuliikluse kontseptsioonid, näiteks püststardi ja -maandumise võimekusega mehitatud õhusõidukid, mille valmidustase on praegu erinev. Tänu tehnoloogia arengule ja muutuvatele transpordivajadustele võivad lähiaastatel tekkida täiendavad uuenduslikud kontseptsioonid.
- (2) Uuenduslike konstruktsioonilahendustega õhusõidukite käitamine tekitab ainulaadseid ohutusprobleeme, mis tulenevad nende püststardi ja -maandumise võimekusest ning võimest tegutseda tihedalt asustatud linnakeskkonnas. Spetsiaalne terviklik õigusraamistik peaks tagama, et selliseid lende tehakse ohutult ning et reisijate, meeskonna ja üldsuse jaoks kaasnev risk on minimaalne.
- (3) Püststardi ja -maandumise võimekusega mehitatud õhusõidukid on uus kujunemisjärgus tehnoloogia ning on vaja kehtestada selge kord nende käitamise sertifitseerimiseks ja heakskiitmiseks, et tagada nende käitamise vastavus ohutus- ja toimivusstandarditele. Spetsiaalne terviklik õigusraamistik peaks tagama selge ja läbipaistva menetluse seoses selliste õhusõidukite käitamise sertifitseerimise ja heakskiitmise aspektidega, see peaks andma käitajatele vajaliku kindluse ning hõlbustama nende õhusõidukite arendamist ja turustamist.
- (4) Püststardi ja -maandumise võimekusega õhusõidukite äriliste ja mitteäriliste lendudega kaasnevad ohutusriskid, mida tuleb nõuetekohaselt vähendada, et tagada reisijate ja meeskonna ohutus õhus ning inimeste ohutus maapinnal. Nende õhusõidukite käitajate sertifitseerimine on seega meede, mis võib aidata vähendada nende uudsete tehnoloogiate kasutamisest tulenevaid teadaolevaid ja võimalikke ohutusriske ning luua asjakohase ohutuskultuuri.
- (5) Lennud püststardi ja -maandumise võimekusega mehitatud õhusõidukitega muutuvad tavalisemaks ja seetõttu on vaja tagada nende ohutu ja tõhus lõimimine olemasolevasse õhuruumisüsteemi. Seepärast tuleks spetsiaalse tervikliku õigusraamistikuga kehtestada selged õigusnormid ja menetlused selliste lendude lõimimiseks õhuruumi, aidates seeläbi minimeerida kokkupõrke- ja muude ohutusintsiidentide ohtu.

⁽¹⁾ ELT L 212, 22.8.2018, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>.

- (6) Püststardi ja -maandumise võimekusega mehitatud õhusõidukite tulevaseks lõimimiseks liikmesriikide transpordisüsteemidesse on asjakohane kohaldada sama õigusraamistikku, mis on praegu kättesaadav lennukite ja kopteritega toimivate lendude suhtes, vajalike muudatustega, võttes arvesse uusi õhuliikluse kontseptsioone, mis on seotud püststardi ja -maandumise võimekusega mehitatud õhusõidukite lendudega, võimekus- ja käitamispiiranguid ning konkreetseid riske. Seepärast tuleks komisjoni määrust (EL) nr 1178/2011,⁽²⁾ komisjoni rakendusmäärust (EL) nr 923/2012,⁽³⁾ komisjoni määrust (EL) nr 965/2012⁽⁴⁾ ja komisjoni rakendusmäärust (EL) 2017/373⁽⁵⁾ vastavalt muuta.
- (7) Eelkõige selleks, et tagada püststardi ja -maandumise võimekusega õhusõidukite käitamise algetapis nõuetekohase kvalifikatsiooniga pilootide kättesaadavus, tuleks lennukite või kopterite ametipiloodi lubade omanikele anda võimalus lisada loale tüübipädevusmärke püststardi ja -maandumise võimekusega mehitatud õhusõidukite kohta, sealhulgas õigus käitada seda õhusõidukit vajaduse korral instrumentaallennureeglite kohaselt. Kui sellistel pilootidel on ka lennukite või kopterite instruktori või kontrollpiloodi tunnistus, tuleks neile anda ka võimalus saada selle õhusõiduki jaoks täiendavad instruktori või kontrollpiloodi õigused. Seepärast tuleks määrust (EL) nr 1178/2011 vastavalt muuta.
- (8) Määrust (EL) nr 923/2012 tuleks samuti muuta, et tagada püststardi ja -maandumise võimekusega mehitatud õhusõidukite jaoks ohutu, nõuetekohane ja tõhus lennuliikluse korraldamine ning vältida õhukokkupõrkeid.
- (9) Peale selle tuleks vastavalt muuta määrust (EL) nr 965/2012, et sätestada muu hulgas uus lisa üksikasjalike nõuetega püststardi ja -maandumise võimekusega mehitatud õhusõidukite käitamise kohta. Määruse (EL) nr 965/2012 I lisa tuleks muuta, et lisada sinna uus õhusõidukiliik, täpsustades olemasolevaid määratlusi. II ja III lisa tuleks muuta, et laiendada kehtivate ärilise lennutranspordi sertifitseerimisnõuete kohaldamisala, ning V lisa peaks sisaldama uusi sätteid, mis võimaldavad kiirabilende ja päästeoperatsioone püststardi ja -maandumise võimekusega mehitatud õhusõidukiga.
- (10) Peale selle peaks ohtlike kaupade lennutranspord toimuma Chicago konventsiooni 18. lisas ja kohaldatavates tehnilistes juhendites sisalduvate rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade kohaselt. Püststardi ja -maandumise võimekusega mehitatud õhusõidukite käitamise nõuetes tuleks arvesse võtta õhusõidukite projekteerimise ja käitamise uusimaid tehnoloogilisi arengusuundi ning rahvusvahelisi parimaid tavasid ja standardeid. Seepärast tuleks määrust (EL) nr 965/2012 vastavalt muuta.
- (11) Selleks et anda sidusrühmadele piisavalt aega uue õigusraamistiku järgimise tagamiseks, tuleks käesolevat määrust hakata kohaldama alates 1. maist 2025.

⁽²⁾ Komisjoni 3. novembri 2011. aasta määrus (EL) nr 1178/2011, millega kehtestatakse tsiviillennunduses kasutatavate õhusõidukite meeskonnaga seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 311, 25.11.2011, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj>).

⁽³⁾ Komisjoni 26. septembri 2012. aasta rakendusmäärus (EL) nr 923/2012, millega kehtestatakse ühised lennureglid ning aeronavigatsiooniteenuseid ja -protseduure käsitlevad käitamissätted ning muudetakse rakendusmäärust (EL) nr 1035/2011 ning määruseid (EÜ) nr 1265/2007, (EÜ) nr 1794/2006, (EÜ) nr 730/2006, (EÜ) nr 1033/2006 ja (EL) nr 255/2010 (ELT L 281, 13.10.2012, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2012/923/oj).

⁽⁴⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

⁽⁵⁾ Komisjoni 1. märtsi 2017. aasta rakendusmäärus (EL) 2017/373, millega sätestatakse lennuliikluse korraldamise teenuste ja aeronavigatsiooniteenuste osutajate ning muude lennuliikluse korraldamise võrgustiku funktsioonide suhtes ja kõigi nende järelevalve suhtes kohaldatavad ühisnõuded ning millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 482/2008, rakendusmäärused (EL) nr 1034/2011, (EL) nr 1035/2011 ja (EL) 2016/1377 ning muudetakse määrust (EL) nr 677/2011 (ELT L 62, 8.3.2017, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/373/oj).

- (12) Püststardi ja -maandumise võimekusega mehitatud õhusõidukite käitamise nõuded on välja töötatud asjaomaste sidusrühmadega, sealhulgas õhusõidukitootjate, käitajate ja reguleerivate asutustega konsulteerides, et tagada nende asjakohasus ja tõhusus.
- (13) Euroopa Liidu Lennundusohutusamet (EASA) on ette valmistanud rakenduseeskirjade eelnõu ja esitanud selle arvamuse nr 03/2023 ⁽⁶⁾ vastavalt määruse (EL) 2018/1139 artikli 75 lõike 2 punktidele b ja c ning artikli 76 lõikele 1.
- (14) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas määruse (EL) 2018/1139 artikli 127 lõike 1 kohaselt asutatud komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määruse (EL) nr 1178/2011 muudatused

Määrust (EL) nr 1178/2011 muudetakse järgmiselt.

1) Artiklisse 2 lisatakse järgmised punktid:

- „8a) „tiivikõhusõiduk“ – õhust raskem mootoriga õhusõiduk, mis lennu ajal sõltub peamiselt kuni kahe rootori tekitatud tõstejõust;
- „8b) „püststardi- ja -maandumise võimekusega õhusõiduk (VTOL-võimekusega õhusõiduk, VCA)“ – õhust raskem mootoriga õhusõiduk, mis ei ole lennuk ega tiivikõhusõiduk ning mis on suuteline vertikaalselt startima ja maanduma tõstejõu- ja tõukejõuseadmete abil, mida kasutatakse tõstejõu tekitamiseks stardi ja maandumise ajal;“.

2) Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 4f

VCA tüübipädevused

1. Taotlejal, kellel on I lisa (FCL osa) kohane lennuki ametipiloodi luba (CPL(A)) või kopteri ametipiloodi luba (CPL(H)), on õigus saada VCA tüübipädevusmärke ja ta kasutab sellisest tüübipädevusmärgest tulenevaid õigusi, tingimusel et ta vastab kõigile järgmistele nõuetele:

- a) määruse (EL) nr 748/2012 I lisa (osa 21) kohaselt kindlaksmääratud kasutamissobivuse andmetes täpsustatud eeltingimused;
- b) I lisa (FCL-osa) H alajao 1. jao ja käesoleva artikli nõuded.
2. Teooriaeksam on kirjalik ja valikvastustega küsimuste arv oleneb õhusõiduki keerukusest.
3. Lõikes 1 nimetatud õhusõiduki tüübipädevuskoolitus, lennueksamid ja lennuoskuse tasemekontrollid peavad:
- a) vastama I lisa (FCL-osa) 9. liite järgmistele nõuetele:
- i) A jao nõuded;
- ii) B, C või D jao nõuded, nagu on kindlaks määratud, kui määruse (EL) nr 748/2012 I lisa (osa 21) kohaselt kehtestatud kasutamissobivuse andmetes ei ole sätestatud teisiti, ning
- b) hõlmama määruse (EL) nr 748/2012 I lisa (osa 21) kohaselt kindlaksmääratud kasutamissobivuse andmetes täpsustatud tingimustel ja ulatuses lisakoolitust ja eksamineerimist, et võimaldada taotlejatel omandada pädevus käitada asjaomast VCAd.

⁽⁶⁾ Opinion No 03/2023 - Introduction of a regulatory framework for the operation of drones — Enabling innovative air mobility with MVCA, the initial airworthiness of UAS subject to certification, and the continuing airworthiness of those UAS operated in the 'specific' category („Arvamus nr 03/2023. Droonide käitamist käsitleva õigusraamistiku kasutuselevõtmine. Mehitatud VCAdega uendusliku õhuliikluse lubamine, sertifitseerimiskohustusega hõlmatud mehitamata õhusõiduki süsteemi esmane lennukõlblikkus ja erikategoorias käitatavate mehitamata õhusõiduki süsteemide jätkuv lennukõlblikkus“), EASA (arvamus nr 03/2023)).

4. Erandina eelmistest lõikudest antakse taotlejale, kellel on lennuki ametipiloodi luba või kopteri ametipiloodi luba ja kes on osalenud teatavat tüüpi VTOL-võimekusega õhusõidukite (VCA) katselendudel, kõnealuse õhusõiduki tüübipädevusmärke, tingimusel et ta vastab kõigile järgmistele nõuetele:

- a) vastab lennutingimustele, et tegutseda katselendurina asjakohast tüüpi VTOL-võimekusega õhusõidukis (VCA), nagu on kindlaks määratud määruse (EL) nr 748/2012 I lisa (osa 21) kohaselt;
- b) on kas lennanud kokku 50 lennutundi või lennanud 10 lennutundi õhusõiduki kaptenina vastavat tüüpi VCAGA toimuvatel katselendudel;
- c) vastab lõike 1 punktis a osutatud eeltingimustele.

5. Käesoleva artikli kohaselt välja antud tüübipädevusmärgete kehtivusaeg on üks aasta. Tüübipädevusmärke omanik peab tegema kõike järgmist:

- a) tüübipädevusmärke pikendamiseks:
 - i) lendama pädevusmärke kehtivusajal asjaomast tüüpi VCA piloodina vähemalt kaks lennutundi;
 - ii) sooritama pädevusmärke kehtivuse lõppkuupäevale vahetult eelneva kolme kuu jooksul asjaomast tüüpi VCA-l või seda õhusõidukit esindaval lennutreeningseadmel lõike 3 kohase lennuoskuse tasemekontrolli, mille kestuse võib arvestada alapunkti a alapunktis i nõutud lennuaja hulka. Kui taotleja otsustab sooritada lennuoskuse tasemekontrolli varem kui nimetatud kolme kuu jooksul, algab uus kehtivusaeg lennuoskuse tasemekontrolli sooritamise kuupäeval;
- b) tüübipädevusmärke taastamiseks vastama I lisa (FCL-osa) punkti FCL.740 alapunkti b nõuetele.

6. Lõikes 1 ette nähtud loa ja tüübipädevusmärke omanikul on õigus käitada asjaomast VCAd instrumentaallennureeglite kohaselt, kui ta vastab kõigile järgmistele tingimustele:

- a) tal on vastavalt kas lennuki instrumentaallennupädevusmärke või kopteri instrumentaallennupädevusmärke;
- b) ta on asjakohast tüüpi VCA-l vajaduse korral sooritanud lennuüksami või lennuoskuse tasemekontrolli vastavalt lõikele 3, sealhulgas instrumentaallennu osas.

7. Olenemata I lisa (FCL-osa) punkti FCL.900 alapunktist b antakse taotlejale, kellel on I lisa (FCL-osa) kohane instruktoritunnistus ja õigus anda lennuki või kopteri tüübipädevuskoolitust, õigus korraldada lõikes 1 nimetatud tüübipädevuste koolitust, tingimusel et:

- a) tal on asjaomase VCA tüübi tüübipädevusmärke vastavalt lõikele 1;
- b) ta on taotlusele eelnenud 12 kuu jooksul teinud vastavat tüüpi VCA kaptenina vähemalt 30 stardi ja maandumisega arvestuslikku marsruutlendu, millest 15 võib olla sooritatud seda VCA tüüpi esindaval lennutreeningseadmel, kui määruse (EL) nr 748/2012 I lisa (osa 21) kohaselt kindlaks määratud kasutamissobivuse andmetes ei ole ette nähtud teisiti;
- c) ta on läbinud sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis korraldatud teoreetilise ja praktilise koolituse instruktori õiguste laiendamiseks kõnealusele VCA tüübile, sealhulgas kohustuslikud koolituselemendid, mis on kindlaks määratud määruse (EL) nr 748/2012 I lisa (osa 21) kohaselt kindlaksmääratud kasutamissobivuse andmetes;
- d) ta on läbinud punkti I lisa (FCL-osa) FCL.935 kohase atesteerimise vastavad osad.

Erandina alapunktidest b, c ja d laiendatakse taotleja tüübipädevuse instruktori õigusi teatavale VCA tüübile, kui taotlejal on lennuki tüübipädevuse instruktori tunnistus või kopteri tüübipädevuse instruktori tunnistus ja talle on lõike 4 kohaselt antud kõnealuse VCA tüübiga seotud tüübipädevusmärke.

8. Lõikes 7 osutatud instruktoriõigusi pikendatakse või vajaduse korral õigused taastatakse, kui nende õiguste omanik vastab I lisa (FCL-osa) J alajaos sätestatud asjakohastele pikendamise- või taastamisnõuetele, nagu neid kohaldatakse olemasoleva instruktoritunnistuse suhtes, ja peale selle teeb ühte järgmistest:

- a) läbib sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis instruktori täienduskoolituse, mis keskendub lõikes 7 sätestatud õigustele;
- b) läbib I lisa (FCL-osa) punkti FCL.935 kohase atesteerimise asjakohased osad lõikes 1 nimetatud vastavat tüüpi VCA-l või seda tüüpi esindaval asjaomasel lennutreeningseadmel.

9. Olenemata I lisa (FCL-osa) punkti FCL.1000 alapunktist b antakse taotlejale, kellel on I lisa (FCL-osa) kohane kontrollpilooditunnistus ja õigus tegutseda lennuki või kopteri tüübipädevusmärke kontrollpiloodina, õigus korraldada lõikes 1 nimetatud VCA tüübi lennueksameid ja lennuoskuse tasemekontrolle, tingimusel et tal on lõike 7 kohaselt vastava VCA tüübi instruktoriõigused ja ta teeb kõike järgmist vastavat tüüpi VCA-l või seda tüüpi esindaval lennutreeningseadmel:

- a) läbib kontrollpiloodi standardimise vastavalt I lisa (FCL-osa) punktile FCL.1015, sealhulgas korraldab vähemalt ühe lennuksami või lennuoskuse tasemekontrolli;
- b) läbib I lisa (FCL-osa) punkti FCL.1020 kohase atesteerimise vastavad osad.

10. Lõikes 9 osutatud kontrollpiloodi õigusi pikendatakse või vajaduse korral õigused taastatakse, kui nende õiguste omanik vastab I lisa (FCL-osa) punkti FCL.1025 asjakohaste osade nõuetele ja peale selle teeb ühte järgmistest:

- a) läbib I lisa (FCL-osa) punkti FCL.1025 alapunkti b alapunkti 2 kohase kontrollpiloodi täienduskursuse, milles keskendutakse lõike 9 kohastele õigustele;
- b) läbib I lisa (FCL-osa) punkti FCL.1020 kohase atesteerimise vastavad osad vastavat tüüpi VCA-l või seda tüüpi esindaval asjaomasel lennutreeningseadmel.“

- 3) I lisa (FCL-osa) muudetakse vastavalt käesoleva määruse I lisale.

Artikkel 2

Rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 muudatused

Rakendusmäärust (EL) nr 923/2012 muudetakse järgmiselt.

- 1) Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

- a) punkt 85 asendatakse järgmisega:

„85) „tiivikõhusõiduk“ – õhust raskem mootoriga õhusõiduk, mis lennu ajal sõltub peamiselt kuni kahe rootori tekitatud tõstejõust;“;

- b) lisatakse järgmised punktid:

„85a) „kopter“ – tiivikõhusõiduki tüüp, mille tõstejõud tekib peamiselt õhu vastumõjuna ühele kuni kahele kandetiivikule, mis pöörleb/pöörlevad jõuseadme abil ümber vertikaalilähedaste telgede;

85b) „püststardi- ja -maandumise võimekusega õhusõiduk (VTOL-võimekusega õhusõiduk, VCA)“ – õhust raskem mootoriga õhusõiduk, mis ei ole lennuk ega tiivikõhusõiduk ning mis on suuteline vertikaalselt startima ja maanduma tõstejõu- ja tõukejõuseadmete abil, mida kasutatakse tõstejõu tekitamiseks stardi ja maandumise ajal;“;

- c) lisatakse järgmine punkt:

„94a) „minimaalne kütusevaru“ – termin, mis kirjeldab olukorda, kus õhusõiduki kütuse-/energiavaru on vähenenud tasemele, mis nõuab maandumist konkreetsele lennuväljale ilma lisaviivitusega;“.

- 2) Lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse II lisale.

Artikkel 3

Määruse (EL) nr 965/2012 muudatused

Määrust (EL) nr 965/2012 muudetakse järgmiselt.

1) Artiklile 1 lisatakse lõige 1a:

„1a. Käesolevas määruses kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad uuendusliku õhuliikluse lendude kohta, mida määruse (EL) 2018/1139 artikli 2 lõike 1 punkti b alapunktides i ja ii osutatud püststardi ja -maandumise võimekusega mehitatud õhusõidukitega, mida juhib üks piloot, tehakse päevasel ajal visuaallennureeglite järgi nii, et maapind on nähtav.“

2) Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

a) punkt 1a asendatakse järgmisega:

„1a) „tiivikõhusõiduk“ – õhust raskem mootoriga õhusõiduk, mis lennu ajal sõltub peamiselt kuni kahe rootori tekitatud tõstejõust;“;

b) lisatakse järgmine punkt:

„1aa) „kopter“ – tiivikõhusõiduki tüüp, mille tõstejõud tekib peamiselt õhu vastumõjuna ühele kuni kahele kandetiivikule, mis pöörleb/pöörlevad jõuseadme abil ümber vertikaalilähedaste telgede;“;

c) lisatakse järgmised punktid:

„12) „uuendusliku õhuliikluse lend (IAM operation)“ – püststardi- ja -maandumise võimekusega (VTOL-võimekusega) õhusõiduki mis tahes käitamine tihedalt asustatud ja tihedalt asustamata piirkondades;

13) „püststardi- ja -maandumise võimekusega õhusõiduk (VTOL-võimekusega õhusõiduk, VCA)“ – õhust raskem mootoriga õhusõiduk, mis ei ole lennuk ega tiivikõhusõiduk ning mis on suuteline vertikaalselt startima ja maanduma tõstejõu- ja tõukejõuseadmete abil, mida kasutatakse tõstejõu tekitamiseks stardi ja maandumise ajal;

14) „VCA kiirabilend (VEMS lend)“ – lend, millel kasutatakse püststardi- ja -maandumise võimekusega õhusõidukit, mida käitatakse VCA kiirabilendude (VEMS) loa alusel, ning mille korral on oluline viivitamatu ja kiire transportimine ning mille eesmärk on:

a) hõlbustada erakorralise arstiabi andmist, transportides üht või mitut järgmistest:

- i) meditsiinitöötajad;
 - ii) meditsiinivarustus (seadmed, veri, organid, ravimid);
 - iii) haiged või vigastatud isikud ja teised asjaomased isikud
- või

b) teha mis tahes toiming, kui isikule mõjub keskkonnast tulenev otsene või eeldatav terviserisk, ja

- i) teda on vaja päästa või tagada varustus;
- ii) isikud, loomad või seadmed tuleb vedada püststardi- ja -maandumise võimekusega õhusõidukite (VCA) kiirabitööde kohta või sealt tagasi.“

3) Artiklit 5 muudetakse järgmiselt:

a) lisatakse järgmine lõige:

„1b. Käitajad käitavad VCAd üksnes käesoleva määruse III ja IX lisa täpsustatud uuendusliku õhuliiklusega seotud lendudeks.“;

b) lõikesse 2 lisatakse järgmine punkt:

„h) VCAd, mida kasutatakse:

- i) ohtlike kaupade veoks;
- ii) VCA kiirabilendudeks (VEMS).“;

c) lõikesse 5 lisatakse järgmine punkt:

„c) vertikaalstardi- ja -maandumisvõimega õhusõidukite puhul vastavalt IX lisa sätetele.“;

- d) lõikesse 5 lisatakse teine lõik:
„Esimese lõigu punktide a, b ja c puhul peavad koolitusorganisatsioonid vastama käesoleva määruse III lisa (ORO-osa) asemel määruse (EL) nr 1178/2011 VII lisas (ORA-osa) kindlaks määratud nõuetele. VCA koolitust tohivad korraldada üksnes sertifitseeritud koolitusorganisatsioonid.“
- 4) Artiklit 8 muudetakse järgmiselt:
- a) lõige 1 asendatakse järgmisega:
„1. III lisa FTL-alajao nõuded kehtivad lennukite ja kopterite ärilise lennutranspordi lendude suhtes.“;
- b) lisatakse järgmine lõige:
„5. Uuendusliku õhuliikluse käitaja peab lennuaja piirangute suhtes kohaldama selle liikmesriigi õigusaktides sätestatud nõudeid, kus on käitaja peamine tegevuskoht, või kui käitajal puudub peamine tegevuskoht, siis selle koha nõudeid, kus on käitaja asutamis- või elukoht.“
- 5) Määruse (EL) nr 965/2012 I lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse III lisale.
- 6) Määruse (EL) nr 965/2012 II lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse IV lisale.
- 7) Määruse (EL) nr 965/2012 III lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse V lisale.
- 8) Määruse (EL) nr 965/2012 V lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse VI lisale.
- 9) Määrusele (EL) nr 965/2012 lisatakse IX lisa, nagu on ette nähtud käesoleva määruse VII lisas.

Artikkel 4

Rakendusmääruse (EL) 2017/373 muudatused

Rakendusmääruse (EL) 2017/373 IV lisa punkti ATS.TR.305 alapunktile a lisatakse alapunkt 7a:

„7a) teave mehitamata õhusõidukite kohta;“.

Artikkel 5

Jõustumine ja kohaldamine

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

Seda kohaldatakse alates 1. maist 2025.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 10. aprill 2024

Komisjoni nimel
president
Ursula VON DER LEYEN

I LISA

Määruse (EL) nr 1178/2011 I lisa muudetakse järgmiselt:

1) punkti FCL.010 muudetakse järgmiselt:

a) mõistes „lennuaeg“ asendatakse kolmas lõik teemal „õhulaevad“ järgmisega:

„õhulaevade puhul ajavahemik õhulaeva masti küljest õhkutõusu eesmärgil vabastamisest kuni õhulaeva täieliku peatumise ja masti külge kinnitamiseni pärast lennu lõppemist;“;

b) mõistele „lennuaeg“ lisatakse neljas lõik teemal „VTOL-võimekusega õhusõiduk“ järgmiselt:

„VTOL-võimekusega õhusõidukite (VCA) puhul ajavahemik tõste- ja tõukejõuseadme sisselülitamisest õhkutõusu eesmärgil kuni õhusõiduki täieliku peatumise ning tõste- ja tõukejõuseadme väljalülitamiseni pärast lennu lõppemist;“;

c) mõiste „kopter“ asendatakse järgmisega:

„kopter“ – tiivikõhusõiduki tüüp, mille tõstejõud tekib peamiselt õhu vastumõjuna kuni kahele kandetiivikule, mis pöörlevad jõuseadme abil ümber vertikaalilähedaste telgedele;“;

2) punkti FCL.060 alapunkti b sissejuhatav lause asendatakse järgmisega:

„b) Lennukid, kopterid, vertikaalstartiga õhusõidukid, õhulaevad ning VTOL-võimekusega õhusõidukid (VCA d).

Piloodil on lubatud äriliseks lennutranspordiks kasutatavat õhusõidukit juhtida või reisijaid vedada vastavalt järgmistele tingimustele:“.

II LISA

Rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 lisa muudetakse järgmiselt:

1) punkti SERA.2010 alapunkt b asendatakse järgmisega:

„b) Lennueelsed toimingud

Õhusõiduki kapten peab enne lendu tutvuma kogu tema käsutuses oleva teabega, mis on vajalik kavandatava lennu nõuetekohaseks käitamiseks. Lennuvälja lähedusest kaugemale suunduvate lendude ja kõikide instrumentaallennureeglite järgi toimuvate lendude puhul peab õhusõiduki kapten hoolikalt analüüsima nii hetkeilma kui ka ilmaprognoosi ning pidama silmas kütuse-/energiavajadust ning alternatiivseid tegutsemisvõimalusi juhuks, kui lennuplaani järgimine osutub võimatuks.“;

2) punkti SERA.4005 alapunkti a alapunkt 12 asendatakse järgmisega:

„12) kütuse-/energiakogus“;

3) punkti SERA.4015 alapunkt b asendatakse järgmisega:

„b) Kui väljumise ajal ei vasta kütuse- või energiakogus või inimeste koguarv pardal enne väljumist esitatud lennuplaanis sisalduvale teabele, tuleb seda käsitada lennuplaani olulise muudatusena ning lennuliiklusteenindusüksust sellest teavitada.“;

4) punkti SERA.8015 alapunkti b alapunkt 4 asendatakse järgmisega:

„4) *Potentsiaalse uue loa taotlemine lennul.* Kui enne õhusõiduki väljumist võib eeldada, et kütuse-/energiajäägi tõttu tuleb vastu võtta otsus valida sihtlennuväljaks mõni teine lennuväli ja saada selleks uus luba, tuleb sellest võimalusest teavitada asjaomast lennujuhtimisüksust ning lisada lennuplaani andmed ka teise marsruudi kohta (kui see on teada) ja uue sihtlennuvälja kohta.“;

5) punkti SERA.8020 alapunkti d alapunktid 1 ja 2 asendatakse järgmisega:

„d) *Ilma muutumine visuaallennuilma halvemaks.* Kui selgub, et lendu ei ole võimalik jätkata kehtiva lennuplaani kohaselt visuaallennuilma tingimustes, tuleb kontrollitaval visuaallennureeglite järgi toimival lennul teha järgmist:

- 1) taotleda lennujuhtimisüksuselt loa muutmist nii, et õhusõiduk võiks uue loa kohaselt jätkata lendu visuaallennuilma tingimustes kuni sihtkohani või varulennuväljani või käitamiskohani või lahkuda õhuruumist, kus lennujuhtimisüksuse (ATC-üksuse) luba on nõutav, või
- 2) kui alapunkti 1 kohast luba ei ole võimalik saada, tuleb lendu jätkata visuaallennuilma tingimustes, võttes samal ajal meetmeid asjaomase õhuruumist lahkumiseks või lähimale sobivale lennuväljale või käitamiskohale maandumiseks, ning teavitada asjakohast lennujuhtimisüksust oma tegevusest, või“;

6) punkti SERA.9005 lisatakse alapunkt 7a:

„7a) teave mehitamata õhusõidukite kohta“;

7) punkti SERA.11005 alapunkt ab asendatakse järgmisega:

„ab) Kui õhusõiduki liikumisse on ebaseaduslikult sekkunud, peab õhusõiduki kapten püüdma maanduda nii kiiresti kui võimalik kõige lähemal sobival lennuväljal või käitamiskohal või pädeva asutuse poolt selleks otstarbeks määratud lennuväljal või käitamiskohal, välja arvatud juhul, kui see ei ole õhusõiduki pardal tekkinud olukorrast tulenevalt võimalik.“;

8) punkti SERA.11012 alapunktid a ja b asendatakse järgmisega:

„a) Kui piloot teatab, et kütuse-/energiavaru on minimaalne, teavitab lennujuht pilooti võimalikult kiiresti kõikidest võimalikest viivitustest või sellest, et viivitusi ei ole ette näha.

b) Kui kütuse- ja/või energiaru väheneb tasemeni, mis nõuab hädaolukorra väljakuulutamist, edastab piloot kooskõlas punktiga SERA.14095 raadiotelefonside teel hädaolukorra märguande (MAYDAY), mida eelistatult öeldakse kolm korda, ja lisatakse hädaolukorra laadi iseloomustav tingimus (FUEL).“;

9) punkti SERA.11015 muudetakse järgmiselt:

a) tabelis S11-1 asendatakse tekst real „Jrk-nr 3“ järgmisega:

„3	PÄEVAL või ÖÖSEL – teliku väljalaskmine (kui see on olemas), süüdatud maandumistuledega lend kasutusel oleva lennuraja kohal või kui tunnistatav õhusõiduk on kopter / VTOL-võimekusega õhusõiduk, siis kopterite / VTOL-võimekusega õhusõidukite maandumisaala kohal. Tunnistav kopter / VTOL-võimekusega õhusõiduk teeb maandumiseelse lähenemise ja jääb ripplennule kopterite / VTOL-võimekusega õhusõidukite maandumisaala lähedal.	Maanduge sellele lennuväljale.	PÄEVAL või ÖÖSEL – teliku väljalaskmine (kui see on olemas), süüdatud maandumistuledega lend ja tunnistatavale õhusõidukile järgnemine ning kui pärast kasutusel oleva lennuraja (kopterite / VTOL-võimekusega õhusõidukite puhul maandumisaala) kohal lendamist leitakse, et maandumine on ohutu, sooritatakse maandumine.	Sain aru, täidan korraldusi.“
----	--	--------------------------------	---	-------------------------------

b) tabelis S11-2 asendatakse tekst real „Jrk-nr 4“ järgmisega:

„4	PÄEVAL või ÖÖSEL – teliku sissetõmbamine (kui see on olemas), lend kasutusel oleva lennuraja või kopterite / VTOL-võimekusega õhusõidukite maandumisaala kohal ja maandumistulede vilgutamine kõrgusel, mis on suurem kui 300 m (1 000 jalga), kuid mitte suurem kui 600 m (2 000 jalga) (kopteri puhul suurem kui 50 m (170 jalga), kuid mitte suurem kui 100 m (330 jalga), ning lennu jätkamine ümber kasutusel oleva raja või kopterite / VTOL-võimekusega õhusõidukite maandumisaala. Kui maandumistulesid ei ole võimalik vilgutada, vilgutatakse muid olemasolevaid tuleid.	Teie määratud lennuväli ei ole sobiv.	PÄEVAL või ÖÖSEL – kui soovitakse, et tunnistatav õhusõiduk lendaks tunnistatava õhusõiduki järel varulennuväljale, tõmbab tunnistav õhusõiduk teliku (kui see on olemas) sisse ja kasutab tunnistatava õhusõiduki märguandeid vastavalt punktile 1. Kui tunnistatav õhusõiduk on otsustatud vabastada, kasutab tunnistav õhusõiduk tunnistatava õhusõiduki märguandeid vastavalt punktile 2.	Sain aru, järgnege mulle. Sain aru, võite lendu jätkata.“
----	--	---------------------------------------	---	---

c) 1. liite „Märguanded“ punkti „4. JUHISMÄRGUANDED“ muudetakse järgmiselt:

1) punkti 4.1.1 alapunkt b asendatakse järgmisega:

„b) kopteri / VTOL-võimekusega õhusõiduki ees kohas, kus piloot teda kõige paremini näeb.“;

2) punkti 4.1.2 alapunktides 16–20 asendatakse joonealuste märkuste 1–3 tekst järgmisega:

„(1) Kasutatakse kopteri / VTOL-võimekusega õhusõiduki ripplennu puhul.

(2) Kasutatakse kopteri / VTOL-võimekusega õhusõiduki ripplennu puhul.

(3) Kasutatakse kopteri / VTOL-võimekusega õhusõiduki ripplennu puhul.“;

- d) 5. liite „Õhusõidukilt tehtavate ilmavaatluste ja kõneside vahendusel tehtavate ettekannete tehnilised nõuded“ jaotist A „ETTEKANDE KOOSTAMISE JUHISED“ muudetakse järgmiselt:

punkti 2 „ETTEKANDE KOOSTAMISE ÜKSIKASJALIKUD JUHISED“ 2. osa [punkt 8] asendatakse järgmisega:

„Punkt 8. KÜTUSEKOGUS. Teatada „KÜTUSEKOGUS“ („ENDURANCE“), millele lisatakse ajavahemik tundides ja minutites (neli numbrit), mille vältel õhusõiduk olemasoleva kütuse-/energiakogusega suudab õhus püsida.“

III LISA

Määruse (EL) nr 965/2012 I lisa muudetakse järgmiselt:

- 1) I lisa pealkiri asendatakse järgmisega:
„I lisa. II–IX lisa kasutatud mõisted“;
- 2) punkt 21 asendatakse järgmisega:
„21. „Takistustevaba riba“ – asjaomase asutuse kontrolli all olev kindlaksmääratud riskülikukujuline maa- või veeala, mis on välja valitud või ette valmistatud, et võimaldada õhusõidukil tõusu algaasi läbimist kuni ettenähtud kõrguseni.“;
- 3) punkt 26 asendatakse järgmisega:
„26. „Kütuse/energia erivaru“ – kütus/energia, mis on nõutav selliste ettenägematute tegurite kompenseerimiseks, mis võivad mõjutada sihtlennuväljale või -vertipordile jõudmiseks vajalikku kütuse-/energiakulu.“;
- 4) punkt 31 asendatakse järgmisega:
„31. „Kriitilised lennuetapid“ –
 - a) kopteri puhul ruleerimine, ripplend, start, lõpplähenemine, katkestatud lähenemine, maandumine ja õhusõiduki kapteni või komandöri äranägemisel mis tahes muud lennuetapid;
 - b) VCA puhul ruleerimine reisijate pardalviibimise ajal lendamise eesmärgil või pärast maandumist, õhusruleerimine, ripplend, start, lõpplähenemine, katkestatud lähenemine (kordusringile minek), maandumine ja õhusõiduki kapteni äranägemisel mis tahes muu lennuetapp.“;
- 5) punkt 39 asendatakse järgmisega:
„39. „Kaugus kasutada oleva stardidistantsi lõpust (DR)“ – horisontaalne kaugus, mille kopter või VCA on olemasoleva stardidistantsi lõpust läbinud.“;
- 6) punkt 48 asendatakse järgmisega:
„48. „Lähenemis- ja stardisirge ala (FATO)“ – kopteri või VCA lendude puhul kindlaksmääratud ala, mille kohal toimub lähenemismanöövri viimane etapp enne ripplendu või maandumist ning kust alustatakse stardimanöövrit. 1. suutlikkusklassi kopterite ja või laiendatud võimalustega kategooria VCAd või samaväärsete puhul hõlmab kindlaksmääratud ala ka olemasolevat katkestatud stardi ala.“;
- 7) punkt 50a asendatakse järgmisega:
„50a. „Lennuaeg“ –
 - a) lennukite puhul ajavahemik lennuki stardiks liikuma hakkamise algusest kuni täieliku peatumiseni pärast lennu lõppemist;
 - b) kopterite puhul ajavahemik kopteri tiivikulabade pöörlema hakkamisest stardi eesmärgil kuni kopteri täieliku peatumise ja tiivikulabade seiskumiseni pärast lennu lõppemist;
 - c) VCAd puhul ajavahemik tõste- ja tõukejõuseadme sisselülitamisest õhku tõusu eesmärgil kuni õhusõiduki täieliku peatumise ning tõste- ja tõukejõuseadme väljalülitamiseni pärast lennu lõppemist.“;
- 8) punkt 53 asendatakse järgmisega:
„53. „Maapealsed pääste- ja hädaabiteenistuse töötajad“ – kõik maapealsete pääste- ja hädaabiteenistuste töötajad (politseinikud, tuletõrjujad jne), kes on seotud kopterite kiirabilendudega (HEMS) või VCAd kiirabilendudega (VEMS) ning kelle ülesanded on mingil määral seotud lendudega.“;

- 9) punkti 69 alapunkti a alapunkt ii asendatakse järgmisega:
- „ii) kopteris või VCAs viibijaid ei ole võimalik piisavalt kaitsta loodusjõudude eest või“;
- 10) punkt 70 asendatakse järgmisega:
- „70. „Maandumise otsusepunkt (LDP)“ –
- kopterite puhul kindlaksmääratud punkt maandumisprotsessis, mis tagab mootoririkke selle punkti kohal tuvastamise korral maandumise ohutu jätkamise või katkestatud maandumise alustamise;
 - VCade puhul kindlaksmääratud punkt maandumisprotsessis, mis tagab maandumise ohutu jätkamise või katkestatud maandumise alustamise pärast suutlikkuse kriitilise rikke tuvastamist.“;
- 11) punkt 71 asendatakse järgmisega:
- „71. „Olemasolev maandumisdistants“ –
- lennukite puhul (LDAA) raja pikkus, mille lennuvälja asukohariik on kasutamiseks kinnitanud ning mis sobib maandumisel lennuki läbijooksuks;
 - kopterite puhul (LDAH) lähenemis- ja stardisirge ala pikkus koos mis tahes lisaalaga, mille lennuvälja asukohariik on kasutamiseks kinnitanud ja mis sobib kopteritele maandumismanöövri lõpuleviimiseks kindlaksmääratud kõrgusest, ja
 - VCade puhul (LDAV) lähenemis- ja stardisirge ala pikkus koos mis tahes lisaalaga, mis on kasutamiseks kinnitatud ja mis sobib VCadele maandumismanöövri lõpuleviimiseks kindlaksmääratud kõrgusest.“;
- 12) lisatakse punkt 71a:
- „71a. „Vajalik maandumisdistants (LDR)“ –
- kopterite puhul (LDRH) maandumiseks ja täielikuks peatumiseks vajalik horisontaalne kaugus punktist, mis on 15 m (50 jala) kõrgusel maandumispinnast, ja
 - VCade puhul (LDRV) maandumiseks ja täielikuks peatumiseks vajalik horisontaalne kaugus punktist, mis on 15 m (50 jala) kõrgusel maandumispinnast.“;
- 13) punkt 78 asendatakse järgmisega:
- „78. „Arstiabi osutav reisija“ – kiirabilennul kopteri või VCAGA veetav arstiabi osutav isik, sealhulgas arst, õde või parameedik.“;
- 14) punkti 82 alapunkt b asendatakse järgmisega:
- „b) kopteris või VCAs viibijaid on võimalik kaitsta loodusjõudude eest ja“;
- 15) punkt 96 asendatakse järgmisega:
- „96. „Õhusõiduki kapten“ (PIC) – lendu juhtima ja lennu ohutuse eest vastutama määratud piloot; lennuki või kopteriga tehtavatel ärilise lennutranspordi lendudel nimetatakse „kaptenit“ „komandöriks“.“;
- 16) punkt 102 asendatakse järgmisega:
- „102. „Stardi katkestamiseks olemasolev distants (RTODA)“ –
- kopterite puhul (RTODAH) deklareeritud lähenemis- ja stardisirge ala pikkus, mis on olemas ja sobib 1. suutlikkusklassi kopteritele katkestatud stardi lõpuleviimiseks, või
 - VCade puhul (RTODAV) deklareeritud lähenemis- ja stardisirge ala pikkus, mis on olemas ja sobib VCadele katkestatud stardi lõpuleviimiseks vastavalt kategooriale, milles neid käitatakse.“;

17) punkt 103 asendatakse järgmisega:

„103. „Stardi katkestamiseks vajalik distant (RTODR)“ –

- a) kopterite puhul (RTODRH) vajalik horisontaalne vahemaa stardi algusest kuni punktini, kus kopter mootoririkke tuvastamise ja stardi otsusepunktis stardi katkestamise otsustamise korral täielikult peatub;
- b) VCAd e puhul (RTODRV) vajalik horisontaalne vahemaa stardi algusest kuni punktini, kus VCA stardi otsusepunktis suutlikkuse kriitilise rikke tuvastamise korral katkestatud stardi lõpuleviimise järel täielikult peatub.“;

18) punkt 104a asendatakse järgmisega:

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

19) punkt 111 asendatakse järgmisega:

„111. „Stardi otsusepunkt (TDP)“ –

- a) kopterite puhul stardinäitajate kindlaksmääramiseks kasutatav punkt, millest alates võib tuvastatud mootoririkke korral stardi katkestada või starti ohutult jätkata;
- b) VCAd e puhul esimene punkt, mis on kindlaks määratud kiiruse ja kõrguse kombinatsiooniga, millest alates võib starti jätkata vastavalt sertifitseeritud minimaalsele suutlikkusele pärast suutlikkuse kriitilise rikke tuvastamist, ja starditrajektoori viimane punkt, millest alates on tagatud katkestatud stardi sooritamine.“;

20) punkt 113 asendatakse järgmisega:

„113. „Olemasolev stardidistants (TODA)“ –

- a) kopterite puhul (TODAH) lähenemis- ja stardisirge ala pikkus, koos takistustevaba riba pikkusega (kui on olemas), mis on deklareeritud olemasolevaks ja sobivaks kopterile stardi lõpuleviimiseks;
- b) VCAd e puhul (TODAV) lähenemis- ja stardisirge ala pikkus, koos takistustevaba riba pikkusega (kui on olemas), mis on deklareeritud olemasolevaks ja sobivaks VCA-le stardi lõpuleviimiseks.“;

21) punkt 114 asendatakse järgmisega:

„114. „Vajalik stardidistants (TODR)“ –

- a) kopterite puhul (TODRH) vajalik horisontaalne vahemaa stardi algusest kuni ohutu stardikiiruse (V_{TOSS}), valitud kõrguse ja positiivse tõusunurga saavutamise punktini pärast kriitilise mootori rikke tuvastamist stardi otsusepunktis, kusjuures ülejäänud mootorid töötavad sertifitseeritud tööparameetrite piires;
- b) VCAd e puhul (TODRV) horisontaalne vahemaa stardi algusest kuni punktini, kus saavutatakse ohutu takistustevaba ala ja positiivne tõusunurk pärast suutlikkuse kriitilise rikke (CFP) tuvastamist stardi otsusepunktis.“;

22) punkt 115 asendatakse järgmisega:

„115. „Starditrajektoor“ –

- a) vertikaalne ja horisontaalne trajektoor kindlaksmääratud stardipunktist lennukite puhul 1 500 jala kõrguseni ja kopteri puhul 1 000 jala kõrguseni maapinnast kriitilise mootori rikke korral;
- b) VCAd e puhul suutlikkuse kriitilise rikke (CFP) korral vertikaalne ja horisontaalne trajektoor stardipunktist punktini, kus VCA on marsruudi profiilile vastavast stardikõrgusest kõrgemal, kuid mitte kõrgemal kui 305 m (1 000 jalga).“;

- 23) punkt 116 asendatakse järgmisega:
- „116. „Stardimass“ – õhusõiduki mass koos kõige pardaloleva ja kõigi pardalolijatega kopteri või VCA stardi ja lennuki stardiks hoovõtu alustamise hetkel.“;
- 24) punkt 118 asendatakse järgmisega:
- „118. „Tehnilise meeskonna liige“ – ärilises lennutranspordis kopteri kiirabilennul (HEMS), püststardi- ja -maandumise võimekusega õhusõiduki kiirabilennul (VEMS), kopteri ripplastiga lennul (HHO) või öönägemissüsteemiga lennul (NVIS) osalev meeskonnaliige, kes ei kuulu lennumeeskonna ega salongimeeskonna hulka ning kelle käitaja on määranud täitma õhusõidukis või maapinnal ülesandeid piloodi abistamiseks kopteri kiirabilennul (HEMS), püststardi- ja -maandumise võimekusega õhusõiduki kiirabilennul (VEMS), kopteri ripplastiga lennul (HHO) või öönägemissüsteemiga lennul (NVIS), kus võib olla vaja kasutada spetsialiseeritud pardaseadmeid.“;
- 25) lisatakse punktid 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142 ja 143:
- „130. „Maapealne liikumine“ – õhusõiduki liikumine lennuvälja või vertipordi liiklusalal välise varustuse või lisaseadme abil, mida ei käita õhusõiduk.
131. „Maapealne personal“ – lennumeeskonda ja tehnilisse meeskonda mittekuuluv personal, kes on määratud täitma VCA maapealse liikumisega või õhusõidukile osutatava muu maapealse abiga seotud ülesandeid ning kes on läbinud asjakohase käitamis- ja ohutusprotseduuride koolituse.
132. „Laiendatud võimalustega kategooria“ – VCAde sertifitseerimise ja käitamise kategooria, millele vastav õhusõiduk vastab lennu ohutu jätkamise ja maandumise nõuetele pärast suutlikkuse kriitilist riket (CFP).
133. „Sertifitseeritud minimaalne suutlikkus (CMP)“ – VCA puhul suutlikkusandmete kogum, mis on saadud arvestades selliste üksikute rikete ja rikete kombinatsioonide mõju, mis ei ole äärmiselt ebatõenäolised nominaalsete suutlikkusparameetrite korral.
134. „Lennu ohutu jätkamine ja maandumine (CSFL)“ – laiendatud võimalustega kategoorias käitatava VCA puhul õhusõiduki suutlikkus jätkata kontrollitavat lendu ja maanduda vertipordil (võimalik, et hädaolukorra protseduure kasutades), ilma et selleks oleks vaja erilisi piloteerimisoskusi või jõudu.
135. „Suutlikkuse kriitiline rike (CFP)“ – VCA puhul rike või rikete kombinatsioon, mis põhjustab konkreetse lennuetapi ja suutlikkusparameetri maksimaalse halvenemise. Suutlikkuse kriitiliste rikete kogumit kasutatakse sertifitseeritud minimaalse suutlikkuse kindlaksmääramiseks.
136. „Piiratud lend veekogu kohal“ – VCA uuendusliku õhuliikluse lend veekogu kohal piiratud lennuaja vältel.
137. „Püststardi- ja -maandumise võimekusega kiirabiõhusõiduki tehnilise meeskonna liige“ – tehnilise meeskonna liige, kelle ülesanne püststardi- ja -maandumise võimekusega õhusõiduki kiirabilennul on abistada lennutegevuse ajal pilooti ja põetada arstiabi vajavat isikut.
138. „Püststardi- ja -maandumise võimekusega kiirabiõhusõidukite (VEMS) baas“ – vertiport, kus VCA, selle lennumeeskond ning püststardi- ja -maandumise võimekusega kiirabiõhusõiduki meeskonnaliikmed on VCA kiirabilendudeks valves.
139. „VCA kiirabitööde koht“ – õhusõiduki kapteni valitud koht VCA kiirabilendude lennutegevusteks, maandumisteks ja startideks.
140. „Vertiport“ – maa-, vee- või tarindiala, mida kasutatakse või kavatakse kasutada VCAde maandumiseks, stardiks ja liikumiseks.
141. „Sobiv vertiport“ – vertiport, kus võib kasutada VTOL-võimekusega õhusõidukeid (VCA) õhusõiduki mõõtmeid, massi, lähenemis- ja väljumistrajektoori arvestades ning mille jaoks on eeldataval kasutusajal tagatud ja kättesaadavad kavandatud käitamiseks vajalikud teenused ja rajatised.
142. „Püststardi ja -maandumise ohutu stardikiirus (V_{TOSS})“ – laiendatud võimalustega kategoorias käitatavate VTOL-võimekusega õhusõidukite minimaalne kiirus, millega tuleb saavutada tõus stardi otsusepunktis tuvastatud suutlikkuse kriitilise rikke korral.
143. „Mehitatud VCA“ – VCA, mida selle pardal juhib vähemalt üks piloot.“

IV LISA

Määruse (EL) nr 965/2012 II lisa (ARO-osa) muudetakse järgmiselt:

- 1) OPS-alajao I jaotise pealkiri „Lennutegevus“ asendatakse järgmisega:

„I JAOTIS

Ärilise lennutranspordi käitajate ja uuendusliku õhuliikluse käitajate sertifitseerimine“;

- 2) punkti ARO.OPS.200 alapunkti b alapunkt 1 asendatakse järgmisega:

„1) lennukite ja kopteritega tehtavate ärilise lennutranspordi lendude korral ning VCAdega tehtavate uuendusliku õhuliikluse lendude korral II liites sätestatud käitamistingimustesse või“;

- 3) punkti ARO.OPS.220 järele lisatakse punkt ARO.OPS.224:

„ARO.OPS.224. Kütuse-/energiakavade heakskiitmine uuendusliku õhuliikluse lendude korral

- a) Pädev asutus kiidab heaks uuendusliku õhuliikluse käitaja esitatud kütuse-/energiakava, kui käitaja tõendab, et ta täidab IX lisa punktide UAM.OP.VCA.190, UAM.OP.VCA.191, UAM.OP.VCA.192 ja UAM.OP.VCA.195 nõudeid.
- b) Lisaks sellele teeb pädev asutus järgmist:
 - 1) hindab, kas uuendusliku õhuliikluse käitaja juhtimissüsteem ja ohutusriskide juhtimise kord suudavad toetada kavandatud konkreetse kütuse-/energiakava rakendamist, ja
 - 2) kehtestab järelevalvekava uuendusliku õhuliikluse käitaja praeguse kütuse-/energiakava perioodiliseks hindamiseks, et kontrollida kava vastavust kohaldatavatele nõuetele või otsustada, kas kava tuleks muuta või tühistada.“;
- 4) punkti ARO.OPS.225 pealkiri asendatakse järgmisega:

„ARO.OPS.225. Kütuse-/energiakavade heakskiitmine lennukite ja kopterite korral“;

5) II lisa (ARO-osa) I liide asendatakse järgmisega:

„I liide

LENNUETTEVÕTJA SERTIFIKAAT		
(Lennuettevõtjate lubatud tegevused)		
Käitamise liigid:		
äriplaneet transpord	<input type="checkbox"/> reisijad	<input type="checkbox"/> kaup
uuenduslik õhuliiklus	<input type="checkbox"/> reisijad	<input type="checkbox"/> kaup
	<input type="checkbox"/> muud ⁽¹⁾ :
	<input type="checkbox"/> muud ⁽¹⁾ :
⁽⁴⁾	Käitaja päritoluriik ⁽²⁾	⁽⁵⁾
	Loa välja andnud asutus ⁽³⁾	
Lennuettevõtja sertifikaadi nr ⁽⁶⁾ :	Käitaja nimi ⁽⁷⁾ Kasutatav ärinimi ⁽⁸⁾ Käitaja aadress ⁽¹⁰⁾ : Telefon ⁽¹¹⁾ : Faks: E-post:	Kontaktisikud lennutegevuse küsimustes: ⁽⁹⁾ Kontaktandmed, mille kaudu saab viivitamata ühendust tegevjuhtkonnaga, on loetletud ⁽¹²⁾ .
<input type="checkbox"/> Käesoleva sertifikaadiga tõendatakse, et ⁽¹³⁾ on õigus teha ärilise lennutranspordi lende vastavalt sertifikaadile lisatud käitamistingimustele, tegevuskäsiraamatule, määruse (EL) 2018/1139 V lisale ja selle määruse alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktidele ja rakendusaktidele.		
<input type="checkbox"/> Käesoleva sertifikaadiga tõendatakse, et ⁽¹³⁾ on õigus teha uuendusliku õhuliikluse lende vastavalt sertifikaadile lisatud käitamistingimustele, tegevuskäsiraamatule, määruse (EL) 2018/1139 V lisale ja selle määruse alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktidele ja rakendusaktidele.		
Väljaandmise kuu-päev ⁽¹⁴⁾ :	Nimi ja allkiri ⁽¹⁵⁾ : Ametinimetus:	
⁽¹⁾ Muu transpordiliik (täpsustada). ⁽²⁾ Asendada lennuettevõtja asukohariigi nimega. ⁽³⁾ Asendada väljaandva pädeva asutuse nimega. ⁽⁴⁾ Pädeva asutuse märkuste jaoks. ⁽⁵⁾ Pädeva asutuse märkuste jaoks. ⁽⁶⁾ Pädeva asutuse antud sertifikaadi viitenumber. ⁽⁷⁾ Asendada käitaja registrijärgse nimega. ⁽⁸⁾ Käitaja ärinimi, kui see on erinev. Ärinime ette lisada märge „Dba“ (Doing business as). ⁽⁹⁾ Kontaktandmed on telefoni- ja faksinumber koos riigikoodiga ja e-posti aadress (kui on olemas), millel saab tegevjuhtkonnaga viivitamata ühendust lennutegevuse, lennukõlblikkuse, lennumeeskonna ja salongimeeskonna liikmete pädevuse, ohtlike kaupade ja vajaduse korral muudes küsimustes. ⁽¹⁰⁾ Käitaja peamise tegevuskoha aadress. ⁽¹¹⁾ Käitaja peamise tegevuskoha telefoni- ja faksinumber koos riigikoodiga. E-posti aadress, kui on olemas. ⁽¹²⁾ Lisada pardal asuv kontrollitud dokument kontaktandmetega ning viide vastavale punktile või leheküljele. Näiteks: „Kontaktandmed ... on loetletud tegevuskäsiraamatus, üldosa 1. peatükk, punkt 1.1“ või „... on loetletud käitamistingimustes, lk 1“ või „... on loetletud käesoleva dokumendi lisas“. ⁽¹³⁾ Käitaja registrijärgne nimi. ⁽¹⁴⁾ Lennuettevõtja sertifikaadi väljaandmise kuupäev (pp-kk-aaaa). ⁽¹⁵⁾ Pädeva asutuse esindaja amet, nimi ja allkiri. Lisaks võib lennuettevõtja sertifikaadile panna ametliku templi.		
EASA vorm 138 – versioon 3^a		

6) II lisa (ARO-osa) II liide asendatakse järgmisega:

„II liide

KÄITAMISTINGIMUSED (vastavalt tegevuskäsiraamatus kinnitatud tingimustele)				
Käitamistingimused välja andnud asutuse kontaktandmed Telefon (1) : _____; faks: _____; e-post: _____				
Lennuettevõtja sertifikaat (2) :	Käitaja nimi (3) :	Kuupäev (4) :	Allkiri:	
Kasutatav ärinimi				
Käitamistingimuste nr:				
Õhusõiduki mudel (5) : Registreerimistunnused (6) :				
Käitamise liigid: ärienne lennutransport <input type="checkbox"/> reisijad <input type="checkbox"/> kaup <input type="checkbox"/> muu (7) : _____ uuenduslik õhuliiklus <input type="checkbox"/> reisijad <input type="checkbox"/> kaup <input type="checkbox"/> muu (7) : _____				
Käitamispiirkond (8) :				
Eripiirangud (9) :				
Eriload	Jah	Ei	Spetsifikatsioon (10)	Märkused
Ohtlikud kaubad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Halva nähtavusega lennud				
Start	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Nähtavus rajal (11) : ... m	
Lähenemine ja maandumine	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT (12) DA/H: ... jalga, nähtavus rajal: ... m	
Vähendatud käitamisiinimumid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT (13) DA/H: ... jalga, nähtavus rajal: ... m	
RVSM (14) <input type="checkbox"/> ei kohaldata	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS (15) <input type="checkbox"/> ei kohaldata	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Maksimaalne ümbersuunamis-aeg (16) :... minutit	
Keerukad navigatsiooninõuded suutlikkusel põhineva navigatsiooniga lendudel (17)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		(18)
Navigatsiooni miinimumnõuded	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Ühe turbini mootoriga lennuki käitamine öösel või instrumentaallennuilma (SET-IMC) tingimustes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(19)	
Öönägemissüsteemiga kopterilennud	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Kopterite ripplastiga lennud	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Kopterite kiirabilennud	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Kopterite avamerelennud	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

VTOL-võimekusega õhusõidukite kiirabi-lennud	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Salongimeeskonna koolitus ⁽²⁰⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Salongitöötaja tunnistuse väljaandmine ⁽²¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
B-tüüpi elektroonilise lennudokumentatsiooni rakenduste kasutamine	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²²⁾	
Jätkuv lennukõlblikkus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²³⁾	
Muud ⁽²⁴⁾				

⁽¹⁾ Pädeva asutuse telefoninumber ning riigi kood. E-posti aadress ja faks, kui on olemas.
⁽²⁾ Märkida vastava lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) number.
⁽³⁾ Märkida käitaja registrijärgne nimi ja ärinimi, kui viimane on esimesest erinev. Ärinime ette lisada märged „DbA“ (Doing business as).
⁽⁴⁾ Käitamistingimuste väljaandmise kuupäev (pp-kk-aaaa) ja pädeva asutuse esindaja allkiri.
⁽⁵⁾ Märkida Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni määratluse kohane õhusõiduki mark, mudel ja seeria või üldseeria (kui on olemas) (näiteks Boeing-737-3K2 või Boeing-777-232) või VTOL-võimekusega õhusõiduki mark, mudel ja seeria (vajaduse korral).
⁽⁶⁾ Registreerimistunnused on loetletud kas käitamistingimustes või tegevuskäsiraamatus. Viimasel juhul tuleb asjaomastesse käitamistingimustesse lisada viide tegevuskäsiraamatu vastavale leheküljele. Kui konkreetse õhusõidukimudeli suhtes kõiki erilube ei kohaldata, võib õhusõiduki registreerimistunnuse märkida konkreetse eriloa juurde veergu „Märkused“.
⁽⁷⁾ Muu täpsustatav transpordiliik (näiteks kiirabilennud).
⁽⁸⁾ Loetleda lennutegevuseks lubatud geograafilised piirkonnad (geokoordinaadid või konkreetsed marsruudid, lennuinfo piirkond või riigi- või piirkonnapiirid).
⁽⁹⁾ Loetleda kohaldatavad eripiirangud (näiteks üksnes VFR, üksnes päeval jne).
⁽¹⁰⁾ Selles veerus tuleb loetleda iga eriloa või eriloa liigi kõige leebemad kriteeriumid (koos asjaomaste kriteeriumidega).
⁽¹¹⁾ Märkida kinnitatud minimaalne stardi-RVR meetrites. Kui välja antakse mitu eriluba, võib iga loa märkida eraldi reale.
⁽¹²⁾ Märkida kohaldatav täppislähenedemise kategooria: CAT II või CAT III. Märkida minimaalne RVR meetrites ja DH jalgades. Iga lähenedemisekategooria märkida eraldi reale.
⁽¹³⁾ Märkida kohaldatav vähendatud käitamismiinimum: SA CAT I, SA CAT II, EFVS jne. Märkida minimaalne RVR meetrites ja DH jalgades. Iga vähendatud käitamismiinimum märkida eraldi reale.
⁽¹⁴⁾ Kastid „ei kohaldata“ võib märke teha üksnes juhul, kui õhusõiduki maksimaalne lennukõrgus on alla FL290.
⁽¹⁵⁾ Suurendatud käitamislubadega lennud (ETOPS-lennud) on praegu lubatud üksnes kahemootorilistele õhusõidukitele. Seega võib kastid „ei kohaldata“ teha märke juhul, kui õhusõidukimudelil on vähem või rohkem kui kaks mootorit.
⁽¹⁶⁾ Lisaks võib märkida lubatud vahemaa (NM) ja mootoritüübi.
⁽¹⁷⁾ Suutlikkusel põhinev navigatsioon (PBN): iga terviklik PBN-eriluba (nt RNP AR APCH jaoks) märkida eraldi reale ning asjaomased piirangud veergu „Tingimused“ või „Märkused“ või mõlemasse veergu. Protseduuri põhiste RNP AR APCH protseduuride eriload võib loetleda käitamistingimustes või tegevuskäsiraamatus. Viimasel juhul tuleb asjaomastesse käitamistingimustesse lisada viide tegevuskäsiraamatu vastavale leheküljele.
⁽¹⁸⁾ Täpsustada, kas eriluba kehtib üksnes teatavate rajalõpualade või lennuväljade või mõlema suhtes.
⁽¹⁹⁾ Lisada konkreetne plaaneri või mootori kombinatsioon.
⁽²⁰⁾ Luba selliste koolituskursuste ja eksamite läbiviimiseks, mille peavad sooritama määruse (EL) nr 1178/2011 V lisa (CC-osa) kohase salongitöötaja tunnistuse taotlejad.
⁽²¹⁾ Luba määruse (EL) nr 1178/2011 V lisa (CC-osa) kohaste salongitöötaja tunnistuste väljaandmiseks.
⁽²²⁾ B-tüüpi elektroonilise lennudokumentatsiooni rakenduste loetelu ja riistvara (kaasaskantava elektroonilise lennudokumentatsiooni puhul) viite lisamine. Loetelu esitatakse kas käitamistingimustes või tegevuskäsiraamatus. Viimasel juhul tuleb asjaomastesse käitamistingimustesse lisada viide tegevuskäsiraamatu vastavale leheküljele.
⁽²³⁾ Õhusõiduki jätkuva lennukõlblikkuse korraldamise eest vastutava organisatsiooni sertifikaadi viitenumber ja viide asjakohasele määrusele (näiteks määruse (EL) nr 1321/2014 Vc lisa (CAMO-osa)).
⁽²⁴⁾ Siia võib märkida muud load või andmed, iga luba eraldi real (või mitmerealises lõigus) koos vastava loaga (nt lühimaa maandumised, järsud lähenedemised, vähendatud nõutav maandumisdistsants, kopterilennud avalikes huvides kasutatavasse käitamiskohta või sellisest kohast, kopterilennud väljaspool tihedalt asustatud piirkonda asuva maandumiseks sobimatut ala kohal, kopterilennud tagatud ohutu hädamaandumise võimaluseta, lennud suurendatud kalletega, maksimumkaugus sobivast lennuväljast kahemootorilistel ETOPS-loata lennukitel, mitteäriliseks otstarbeks kasutatavad õhusõidukid).

EASA vorm 139 – versioon 8^a

V LISA

Määruse (EL) nr 965/2012 III lisa (ORO-osa) muudetakse järgmiselt:

- 1) punkt ORO.GEN.005 asendatakse järgmisega:

„ORO.GEN.005. Reguleerimisala

Käesoleva lisaga kehtestatakse nõuded järgmistes valdkondades tegutsevatele lennuettevõtjatele:

- a) ärilise lennutranspordi lennud;
 - b) ärilised erilennud;
 - c) keerukate mootorõhusõidukite mitteärilised lennud;
 - d) keerukate mootorõhusõidukite mitteärilised erilennud;
 - e) uuendusliku õhuliikluse lennud.“;
- 2) punkti ORO.GEN.140 alapunkt b asendatakse järgmisega:
 - „b) Alapunktis a osutatud juurdepääs õhusõidukile hõlmab:
 - i) lennukite ja kopteritega tehtavate ärilise lennutranspordi lendude puhul võimalust siseneda õhusõidukisse ja lennu ajal seal viibida, kui õhusõiduki komandör ei otsusta ohutuse huvides punkti CAT.GEN.MPA.135 kohaselt kabiini kohta teisiti;
 - ii) VCAdega tehtavate uuendusliku õhuliikluse lendude puhul võimalust siseneda õhusõidukisse ja lennu ajal seal viibida, kui õhusõiduki kapten ei otsusta ohutuse huvides punkti IAM.GEN.MVCA.135 kohaselt teisiti.“;
 - 3) punkt ORO.GEN.310 asendatakse järgmisega:

„ORO.GEN.310. Lennuettevõtja sertifikaadis loetletud lennukite või kopterite kasutamine mitteäriliste lendude ja erilendude puhul

- a) Käitaja lennuettevõtja sertifikaadis loetletud lennuk või kopter võivad jääda lennuettevõtja sertifikaadile, kui nende käitamine toimub mõnes järgmises olukorras:
 - 1) lennuettevõtja sertifikaadi omanik kasutab asjaomaseid õhusõidukeid erilendudeks vastavalt VIII lisa (SPO-osa) nõuetele;
 - 2) muud käitajad kasutavad asjaomaseid õhusõidukeid mootorõhusõidukitega tehtavateks mitteärilisteks lendudeks või erilendudeks vastavalt VI lisa (NCC-osa), VII lisa (NCO-osa) või VIII lisa (SPO-osa) nõuetele, kui asjaomaseid õhusõidukeid kasutatakse kuni 30 päeva pikkuse pideva ajavahemiku jooksul.
- b) Kui lennukit või kopterit kasutatakse vastavalt alapunkti a alapunktile 2, kehtestavad lennuettevõtja sertifikaadi omanik, kes lennuki või kopteri käitamiseks andis, ja asjaomast lennukit või kopterit kasutav käitaja menetluse,
 - 1) milles iga lennu puhul määratakse selgelt kindlaks, kumb käitaja vastutab asjaomase lennu käituskontrolli eest, ja milles kirjeldatakse, kuidas toimub käituskontrolli üleandmine asjaomaste lennuettevõtjate vahel;
 - 2) milles kirjeldatakse menetlust, mida kohaldatakse lennuki või kopteri tagastamisel lennuettevõtja sertifikaadi omanikule.

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

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

- c) Lennuettevõtja sertifikaadi omanik esitab alapunktis b osutatud menetluse kirjelduse eelneva heakskiidu saamiseks pädevale asutusele. Lennuettevõtja sertifikaadi omanik lepib pädeva asutusega kokku, milliste vahenditega ja kui sageli ta edastab punkti ORO.GEN.130 alapunkti c kohase käituskontrolli üleandmist käsitlevat teavet.
- d) Alapunkti a kohaselt kasutatava lennuki või kopteri jätkuvat lennukõlblikkust korraldab organisatsioon, kes vastutab asjaomasele lennuettevõtja sertifikaadile kantud lennukite või kopterite jätkuva lennukõlblikkuse eest vastavalt määrusele (EL) nr 1321/2014.
- e) Lennuettevõtja sertifikaadi omanik, kes annab lennuki või kopteri vastavalt alapunktile a teisele käitajale kasutamiseks, peab tegema järgmist:
- 1) märkima oma tegevuskäsiraamatusse teisele käitajale kasutamiseks antud lennuki või kopteri registreerimistunnused ja selle lennukiga või kopteriga tehtavate lendude liigi;
 - 2) olema pidevalt informeeritud igast käitajast, kes omab mis tahes ajahetkel kontrolli asjaomase lennuki või kopteri käitamise üle, seni, kuni kõnealune lennuk või kopter tagastatakse lennuettevõtja sertifikaadi omanikule, ja säilitama asjaomast teavet;
 - 3) tagama, et tema ohutegurite kindlakstegemise, riski hindamise ja selle vähendamise meetmete puhul on võetud arvesse kõiki kõnealuste lennukite või kopteritega tehtavaid lende.
- f) VI lisa (NCC-osa) ja VIII lisa (SPO-osa) kohaste lendude puhul peab lennukit või kopterit alapunkti a alusel kasutatava käitaja tagama, et täidetud on kõik järgmised tingimused:
- 1) kõik tema käituskontrolli all toimuvad lennud kantakse lennuki või kopteri tehnilise päeviku süsteemi;
 - 2) lennuki või kopteri süsteeme ega konfiguratsiooni ei muudeta;
 - 3) alapunktis d osutatud organisatsiooni teavitatakse kõikidest defektidest või tehnilistest rikestest, mis ilmnevad ajal, mil lennuk või kopter on asjaomase käitaja käituskontrolli all;
 - 4) lennuettevõtja sertifikaadi omanik saab koopia kõikidest ettekannetest lennuohutust mõjutavate juhtumite kohta seoses lendudega, mis on tehtud asjaomase lennuki või kopteriga vastavalt määrusele (EL) nr 376/2014 ja komisjoni rakendusmäärusele (EL) 2015/1018 (*).

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

- 4) punkt ORO.AOC.100 asendatakse järgmisega:

„ORO.AOC.100. Lennuettevõtja sertifikaadi taotlemine

- a) Ilma et see piiraks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1008/2008 (*) kohaldamist, peab käitaja enne ärilise lennutranspordi alustamist lennuki või kopteriga või uuendusliku õhuliikluse lendude alustamist VCAGA taotlema ja saama lennuettevõtja sertifikaadi, mille annab välja pädev asutus.
- b) Käitaja esitab pädevale asutusele järgmised andmed:
- 1) taotleja nimi, ärinimi, aadress ja postiaadress;
 - 2) kavandatava lennutegevuse kirjeldus, sealhulgas käitatavate õhusõidukite tüüp/tüübid ning arv;
 - 3) juhtimissüsteemi, sealhulgas organisatsiooni struktuuri kirjeldus;
 - 4) vastutava juhi nimi;
 - 5) nende isikute nimed, kelle määramist nõutakse punkti ORO.AOC.135 alapunktiga a, ning nende kvalifikatsioon ja kogemused;
 - 6) punkti ORO.MLR.100 kohase tegevuskäsiraamatu koopia;

- 7) kinnitus selle kohta, et taotleja on kontrollinud kõiki pädevale asutusele esitatud dokumente ja et need on kooskõlas kohaldatavate nõuetega.
- c) Taotleja peab pädevale asutusele tõendama, et:
- 1) ärilise lennutranspordi lennud lennukite ja kopteritega vastavad määruse (EL) 2018/1139 V lisas, käesoleva määruse III lisas (ORO-osa), IV lisas (CAT-osa) ja V lisas (SPA-osa) ning määruse (EL) 2015/640 I lisas (osa 26) sätestatud olulistele nõuetele (**);
 - 1a) uuendusliku õhuliikluse lennud VCAGA vastavad määruse (EL) 2018/1139 V lisas, käesoleva määruse III lisas (ORO-osa), V lisas (SPA-osa) ja IX lisas (IAM-osa) ning määruse (EL) 2015/640 I lisas (osa 26) sätestatud olulistele nõuetele;
 - 2) kõikidel käitatavatel õhusõidukitel on määruse (EL) nr 748/2012 kohane lennukõlblikkussertifikaat või need on võetud kuivrendile vastavalt punkti ORO.AOC.110 alapunktile d ja
 - 3) taotleja organisatsiooni struktuur ja juhtimine vastavad lennutegevuse mahule ja ulatusele ning on sellega nõuetekohaselt kohandatud.
- (*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1008/2008, 24. september 2008, ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta (ELT L 293, 31.10.2008, lk 3. ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).
- (**) Komisjoni 23. aprilli 2015. aasta määrus (EL) 2015/640, milles käsitletakse teatavat liiki lennutegevuse suhtes kohaldatavaid täiendavaid lennukõlblikkustingimusi ja millega muudetakse määrust (EL) nr 965/2012 (ELT L 106, 24.4.2015, lk 18; ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/640/oj>).“;
- 5) punkt ORO.AOC.125 asendatakse järgmisega:

„ORO.AOC.125. Lennuettevõtja sertifikaadi omaniku lennuettevõtja sertifikaadis loetletud lennukite või kopterite mitteärilised lennud

- a) Lennuettevõtja sertifikaadi omanik võib kooskõlas VI lisaga (NCC-osa) või VII lisaga (NCO-osa) käitada mitteärilisi lende lennukite või kopteritega, mis on loetletud tema lennuettevõtja sertifikaadi käitamistingimustes või tegevuskäsiraamatus, tingimusel et lennuettevõtja sertifikaadi omanik on tegevuskäsiraamatus esitanud selliste lendude üksikasjaliku kirjelduse, milles muu hulgas:
- 1) määratakse kindlaks kohaldatavad nõuded;
 - 2) kirjeldatakse ärilise lennutranspordi lendude ja mitteäriliste lendude käitamisprotseduuride erinevusi;
 - 3) kirjeldatakse vahendeid, millega tagatakse, et kõik käitamisega tegelevad töötajad on põhjalikult tutvunud kõikide käitamisprotseduuridega.
- b) Lennuettevõtja sertifikaadi omanik peab tegema järgmist:
- 1) tehniliste kontroll-lendude tegemisel keerukate mootorõhusõidukitega järgima VIII lisa (SPO-osa) nõudeid;
 - 2) tehniliste kontroll-lendude käitamisel muude õhusõidukitega kui keerukad mootorõhusõidukid järgima VII lisa (NCO-osa) nõudeid.
- c) Lennuettevõtja sertifikaadi omanik, kes käitab alapunktides a ja b osutatud lende, ei ole kohustatud esitama käesoleva lisa kohast deklaratsiooni.
- d) Lennuettevõtja sertifikaadi omanik määrab lennuga seotud dokumentides (operatsiooniline lennuplaan, lastileht ja muud asjassepuutuvad dokumendid) kindlaks lennu liigi, mis on märgitud tegevuskäsiraamatus.“;

- 6) punkti ORO.MLR.100 alapunkt b asendatakse järgmisega:
- „b) Tegevuskäsiraamatu sisu peab vajaduse korral käsitlema käesolevas lisas, IV lisas (CAT-osa), V lisas (SPA-osa), VI lisas (NCC-osa), VIII lisas (SPO-osa) ja IX lisas (LAM-osa) sätestatud nõudeid ega tohi olla vastuolus käitamistingimustega, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (AOC), erilendude loas või deklaratsioonis ja erilubade loendis (vajaduse korral).“;
- 7) punkt ORO.MLR.101 asendatakse järgmisega:

„ORO.MLR.101. Tegevuskäsiraamatu struktuur ärilise lennutranspordi ja uuendusliku õhuliikluse lendude korral

Tegevuskäsiraamatu põhistruktuur on järgmine, välja arvatud juhul, kui tegemist on päevasel ajal visuaallennureeglite järgi toimivate lendudega, mida tehakse ühemootorilise propellerlennukitega, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on kuni viis, või ühemootoriliste mittekeerukate kopteritega, mille suurim lubatud reisijakohtade arv on kuni viis, ning mis stardivad ja maanduvad samal lennuväljal või samas käitamiskohas:

- a) A osa: üldteave/põhiteave, sealhulgas kõik tüübiga mitteseotud käitamisjuhised, juhised ja protseduurid;
- b) B osa: õhusõidukite käitamisega seotud küsimused, sealhulgas kõik tüübijuhised ja -protseduurid, võttes arvesse käitaja kasutatavate tüüpide/klasside, variantide ja konkreetsete õhusõidukite vahelisi erinevusi;
- c) C osa: ärilise lennutranspordi lennud lennukite ja kopteritega, sealhulgas marsruutide/rollide/piirkondade ning lennuväljade/käitamiskohtadega seotud juhendid ja teave, või uuendusliku õhuliikluse lennud VCAdega, sealhulgas marsruutide/rollide/piirkondade ning vertiportide/ümbersuunamiskohtade/käitamiskohtadega seotud juhendid ja teave;
- d) D osa: koolitus, sealhulgas kõigi käitamise ohutuse tagamisega seotud töötajate koolitusjuhendid.“;
- 8) punkti ORO.MLR.115 alapunkt a asendatakse järgmisega:
- „a) Järgmisi andmeid säilitatakse vähemalt viis aastat:
- 1) lennukite ja koptereid kasutatavate ärilise lennutranspordi käitajate ning VCAsid kasutatavate uuendusliku õhuliikluse käitajate puhul punktis ORO.GEN.200 osutatud toimingute andmed;
 - 2) deklaratsiooni esitanud käitajate puhul käitaja deklaratsiooni koopia, asjaomasele käitajale välja antud lubade üksikasjad ning tegevuskäsiraamat;
 - 3) erilendude (SPO) loa omanike puhul lisaks alapunkti a alapunktis 2 nimetatud dokumentidele punkti SPO.OP.230 kohaselt tehtud riskianalüüsiga seotud andmed ning asjakohased standardsed käitamisprotseduurid.“;
- 9) punkt ORO.FC.005 asendatakse järgmisega:

„ORO.FC.005. Reguleerimisala

Selle alajaoga kehtestatakse nõuded, mida lennuettevõtjad peavad täitma seoses lennumeeskonna koolituse, kogemuse ja kvalifikatsiooniga, ning alajagu sisaldab järgmist:

- a) 1. JAOTIS, milles sätestatakse ühised nõuded;
- b) 2. JAOTIS, milles sätestatakse täiendavad nõuded, mida kohaldatakse lennukite ja kopteritega tehtavate ärilise lennutranspordi lendude, välja arvatud ärilise lennutranspordi alla kuuluva sellise reisijateveo suhtes, mida tehakse päevasel ajal visuaallennureeglite järgi, kui lend algab ja lõpeb samal lennuväljal või samas käitamiskohas või toimub pädeva asutuse määratud kohalikus piirkonnas:
- 1) ühemootoriliste propellerlennukitega, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on kuni 5 700 kg või mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on kuni viis, või
 - 2) ühemootoriliste kopteritega, mis ei ole keerukad kopterid ja mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on kuni viis;
- c) 3. JAOTIS, milles sätestatakse täiendavad nõuded, mida kohaldatakse äriliste erilendude ja alapunkti b alapunktides 1 ja 2 osutatud lendude suhtes;
- d) 4. JAOTIS, milles sätestatakse täiendavad nõuded uuendusliku õhuliikluse lendudele, mida tehakse mehitatud VTOL-võimekusega õhusõidukitega.“;

10) punkt ORO.FC.105 asendatakse järgmisega:

„ORO.FC.105. Õhusõiduki kapteniks/komandöriks määramine

- a) Kooskõlas määruse (EL) 2018/1139 V lisa punktiga 8.6 määrab käitaja ühe lennumeeskonda kuuluva piloodi, kellel on määruse (EL) nr 1178/2011 I lisa (FCL-osa) kohane õhusõiduki kapteni kvalifikatsioon, täitma õhusõiduki kapteni või lennukite ja kopteritega tehtavate ärilise lennutranspordi lendude puhul õhusõiduki komandöri ülesandeid.
- b) Käitaja määrab õhusõiduki kapteniks või komandöriks üksnes sellise lennumeeskonna liikme, kelle puhul on täidetud kõik järgmised tingimused:
- 1) tal on tegevuskäsiraamatus sätestatud miinimumkogemus;
 - 2) tal on piisavad teadmised kasutatavast marsruudist või piirkonnast ning kasutatavatest lennuväljadest, sealhulgas varulennuväljadest, vertiportidest, rajatistest ja protseduuridest;
 - 3) mitmepiloodilendude puhul on ta läbinud käitaja korraldatava kaptenikursuse, kui piloot edutatakse teisest piloodist õhusõiduki kapteniks/komandöriks.
- c) Nii lennuki või kopteriga tehtavate ärilise lennutranspordi lendude korral kui ka VCAGA tehtavate uuendusliku õhuliikluse lendude korral peab õhusõiduki kapten või komandör, kellele võib delegerida lennu juhtimise, olema läbinud esmase tutvumiskoolituse kasutatava marsruudi või piirkonna ning asjaomaste lennuväljade, vertiportide, ümbersuunamiskohtade, rajatiste ja protseduuride kohta ning ta peab oma teadmisi ajakohasena hoidma järgmiselt:
- 1) lennuvälja või vertiporti käsitlevate teadmiste säilitamiseks tuleb asjaomasele lennuväljale või vertiportile lennata vähemalt üks kord 12 kalendrikuu jooksul;
 - 2) marsruuti või piirkonda või ümbersuunamiskohta käsitlevate teadmiste säilitamiseks tuleb asjaomast marsruuti, piirkonda või ümbersuunamiskohta kasutada vähemalt üks kord 36 kalendrikuu jooksul. Lisaks nõutakse marsruuti või piirkonda käsitlevate teadmiste alast täiendkoolitust, kui eespool nimetatud 36-kalendrikuulise ajavahemiku sisse jääb 12 kuud, mille jooksul asjaomasel marsruudil või asjaomasesse piirkonda ei lennatud.
- d) Olenemata alapunktist c võib selliste lendude puhul, mida tehakse B- ja C-suutlikkusklassi lennukite ja kopteritega päevasel ajal visuaallennureeglite järgi, marsruudi ja lennuväljade tutvumiskoolituse asendada piirkonna tutvumiskoolitusega.;

11) punkti ORO.FC.120 alapunkt a asendatakse järgmisega:

- „a) Lennumeeskonna liige peab enne järelevalveta liinilendudele lubamist läbima käitaja ümberõppekursuse:
- 1) kui ta hakkab lendama õhusõidukiga, mille jaoks on vaja uut tüübi- või klassipädevusmärke;
 - 2) iga kord, kui lennumeeskonna liige asub käitaja juures tööle.“;

12) punkti ORO.FC.140 alapunkt d asendatakse järgmisega:

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

13) punkti ORO.FC.145 alapunkt c asendatakse järgmisega:

- „c) Nii lennuki või kopteriga tehtavate ärilise lennutranspordi lendude korral kui ka VCAGA tehtavate uuendusliku õhuliikluse lendude korral peab koolitus- ja kontrolliprogrammid, sealhulgas koolituskavad ja kava täitmise vahendite, näiteks konkreetsete lennutreeningseadmete ja muude koolituslahenduste kasutamise heaks kiitma pädev asutus.“;

14) punkti ORO.FC.146 alapunkt e asendatakse järgmisega:

- „e) Olenemata alapunktist b võib õhusõiduki/lennutreeningseadme koolituse ja käitaja korraldatava lennuoskuse tasemekontrolli teha sobiva kvalifikatsiooniga komandör või uuendusliku õhuliikluse lendude korral sobiva kvalifikatsiooniga kapten, kellel on lennuinstruktori/tüübi-pädevuse instruktori/lennutreeningseadme tüübi-pädevuse instruktori tunnistus ja kelle käitaja on määranud mis tahes järgmiseks lennutegevuseks:
- 1) punkti ORO.FC.005 alapunkti b alapunktis 2 määratletud kriteeriumidele vastavate kopteritega tehtavad ärilise lennutranspordi lennud;

- 2) muude kui keerukate mootorkopteritega tehtavad ärilise lennutranspordi lennud, mida käitatakse päevasel ajal ja visuaalsete märkide järgi navigeeritavatel marsruutidel;
 - 3) B-suutlikkusklassi lennukite ärilise lennutranspordi lennud, mis ei vasta punkti ORO.FC.005 alapunkti b alapunktis 1 määratletud kriteeriumidele;
 - 4) VCAga tehtavad uuendusliku õhuliikluse lennud päevasel ajal ja marsruutidel, kus navigeeritakse visuaalsete orientiiride järgi.“;
- 15) FC-alajakku „Lennumeeskond“ lisatakse [4. jaotis]:

„4. JAOTIS

Täiendavad nõuded uuendusliku õhuliikluse lendudele, mida tehakse mehitatud VTOL-võimekusega õhusõidukitega

ORO.FC.400. Lennumeeskonna koosseis

Lennumeeskonna miinimumkoosseis VTOL-võimekusega õhusõidukiga tehtavatel uuendusliku õhuliikluse lendudel peab vastama tegevuskäsiraamatu nõuetele, võttes arvesse lennukäsiraamatus või muudes konkreetse õhusõiduki lennukõlblikkussertifikaadiga (CofA) seotud dokumentides kindlaks määratud miinimumi.

ORO.FC.415. Käitaja korraldatav meeskonnatöö korraldamise (CRM) algkoolitus

- a) Enne järelevalveta liinilendude alustamist läbib lennumeeskonna liige käitaja korraldatava meeskonnatöö korraldamise algkoolituse.
- b) Meeskonnatöö korraldamise algkoolituse viib läbi vähemalt üks meeskonnatöö korraldamise koolitaja, keda võivad spetsiifiliste koolitusvaldkondade käsitlemisel abistada eksperdid.

ORO.FC.420. Käitaja korraldatav ümberõpe ja kontroll

- a) Meeskonnatöö korraldamise koolitus integreeritakse käitaja ümberõppekursusega.
- b) Pärast uuendusliku õhuliikluse käitaja korraldatava ümberõppekursuse algust ei määrata lennumeeskonna liiget lendudele teise õhusõidukitüübi või -klassiga enne, kui nimetatud kursus on läbitud või lõpetatud.
- c) Lennumeeskonna liikmele vajaliku uuendusliku õhuliikluse käitaja ümberõppekursuse maht määratakse kindlaks vastavalt tegevuskäsiraamatus sätestatud kvalifikatsiooni- ja kogemusestandarditele, võttes arvesse lennumeeskonna liikme eelnevat koolitust ja kogemusi.
- d) Lennumeeskonna liige peab läbima:
 - 1) enne järelevalve all toimuvate liinilendude (LIFUS) alustamist uuendusliku õhuliikluse käitaja korraldatava tasemekontrolli ning avariivarustuse ja ohutusvahendite koolituse ning kontrolli ja
 - 2) järelevalve all toimuvate liinilendude lõpetamisel liinilennukontrolli.
- e) Kui käitamist puudutavad asjaolud, näiteks uue lennuettevõtja sertifikaadi taotlemine või õhusõidukiparki uue õhusõidukitüübi või -klassi lisamine, ei võimalda uuendusliku õhuliikluse käitajal täita alapunkti d nõudeid, võib käitaja välja töötada spetsiaalse ümberõppekursuse, mida ajutiselt kasutatakse piiratud arvu lennumeeskonna liikmete puhul.

ORO.FC.430. Jätkuõpe ja kontroll

- a) Iga lennumeeskonna liige peab läbima käitavat VCA tüüpi või -varianti ja selle varustust käsitleva jätkuõppe ja kontrolli.
- b) Uuendusliku õhuliikluse käitaja korraldatav lennuoskuse tasemekontroll
 - 1) Iga lennumeeskonna liige peab meeskonna oskuste tavalise täiendamise osana läbima uuendusliku õhuliikluse käitaja korraldatavad lennuoskuse tasemekontrollid, et tõendada oma pädevust tavalise, ebatavalise ja hädaolukorra toimingute sooritamisel neis aspektides, mis seonduvad tegevuskäsiraamatus kirjeldatud ülesannetega.
 - 2) Reserveeritud.
 - 3) Uuendusliku õhuliikluse käitaja korraldatava lennuoskuse tasemekontrolli tulemused kehtivad kuus kalendrikuud.

c) Liinilennukontroll

Kõik lennumeeskonna liikmed peavad VCA-l läbima liinilennukontrolli. Liinilennukontrolli tulemused kehtivad 12 kalendrikuud.

d) Avariivarustuse ja ohutusvahendite koolitus ja kontroll

Kõik lennumeeskonna liikmed peavad läbima õhusõiduki pardal olevate ohutusvahendite ja avariivarustuse paiknemist ja kasutamist käsitleva jätkuõppe ja kontrolli. Avariivarustuse ja ohutusvahendite kontrolli tulemused kehtivad 12 kalendrikuud.

e) Meeskonnatöö korraldamise koolitus

- 1) Kõikidesse asjakohastesse jätkuõppe etappidesse lisatakse meeskonnatöö korraldamise koolituse teemad.
- 2) Iga lennumeeskonna liige peab läbima spetsiaalse meeskonnatöö korraldamise moodulkoolituse. Kõik meeskonnatöö korraldamise koolituse olulisemad teemad tuleb läbi töötada moodulkoolituskursustel, mis läbitakse võimalikult võrdse välbaga iga kolmeaastase perioodi jooksul.

f) Kõik lennumeeskonna liikmed peavad lisaks vähemalt üks kord iga 12 kuu jooksul läbima maapealse koolituse ja lennukoolituse lennutreeningseadme või VCAga või nende kombinatsioonis.

ORO.FC.440. Lendamine rohkem kui ühel tüübil või variandil

a) Tegevuskäsiraamatus sätestatud ja pädeva asutuse kinnitatud protseduurid või käitamispiirangud lendamiseks rohkem kui ühel tüübil või variandil hõlmavad järgmist:

- 1) lennumeeskonna liikmete minimaalse nõutava kogemuse suurust;
- 2) minimaalse kogemuse nõuete täitmist ühel tüübil või variandil enne uue tüübi või variandiga seotud koolituse ja lendude alustamist;
- 3) korda, mille alusel ühe tüübi või variandiga lendamise kvalifikatsiooni omavatele lennumeeskonna liikmetele antakse pärast vastava koolituse läbimist kvalifikatsioon teisel tüübil või variandil lendamiseks, ja
- 4) kõiki iga tüübi ja variandi suhtes kehtivaid hiljutise lennukogemuse nõudeid.

b) Lennumeeskonna liikmed ei tohi käitada rohkem kui kolme õhusõidukitüüpi või -tüüpide rühma, sealhulgas vähemalt üht püststardi- ja -maandumise võimekusega õhusõidukitüüpi või -tüüpide rühma.;"

16) punkt ORO.TC.100 asendatakse järgmisega:

„ORO.TC.100. Reguleerimisala

Käesoleva alajaoga kehtestatakse nõuded, mida lennuettevõtja peab täitma, kui ta käitab õhusõidukit koos tehnilise meeskonna liikmetega ärilise lennutranspordi kopteri kiirabilendudel, VCA kiirabilendudel (VEMS), öönägemissüsteemiga lendudel või kopteri ripplastiga lendudel.“;

17) punkti ORO.TC.105 alapunkt a asendatakse järgmisega:

„a) Ärilise lennutranspordi kopteri kiirabilendude, püststardi- ja -maandumise võimekusega õhusõiduki kiirabilendude, öönägemissüsteemiga lendude või kopteri ripplastiga lendudega seotud tehnilise meeskonna liikmetele määratakse tööülesandeid üksnes tingimusel, et nad:

- 1) on vähemalt 18-aastased;
- 2) on neile määratud ülesannete ja kohustuste ohutuks täitmiseks füüsiliselt ja vaimselt sobivad;
- 3) on läbinud neile määratud ülesannete täitmiseks käesoleva alajaoga ette nähtud koolituse;
- 4) on kontrollitult pädevad täitma oma ülesandeid vastavalt tegevuskäsiraamatus kindlaksmääratud protseduuridele.“;

18) punkti ORO.TC.110 alapunkt d asendatakse järgmisega:

„d) Käitaja korraldatavale ümberõppele ja nõutavatele tutvumislendudele järgnevad kontrollid peavad toimuma enne nõutava tehnilise meeskonna liikme osalemist kopteri kiirabilendudel (HEMS), püststardi- ja -maandumise võimekusega õhusõiduki kiirabilendudel (VEMS), kopteri ripplastiga (HHO) lendudel või öönägemissüsteemiga (NVIS) lendudel.“;

- 19) punkti ORO.TC.120 alapunkt b asendatakse järgmisega:
- „b) Käitaja ümberõpe peab hõlmama järgmist:
- 1) kõikide õhusõiduki pardal paiknevate ohutus- ja päästevahendite asukoht ja kasutamine;
 - 2) kõik tava- ja hädaolukorra protseduurid;
 - 3) pardal olevad seadmed, mida kasutatakse ülesannete täitmiseks õhusõidukis või maapinnal, et pilooti abistada kopteri kiirabilendudel, püststardi- ja -maandumise võimekusega õhusõiduki kiirabilendudel, kopteri ripplastiga lendudel või öönägemissüsteemiga lendudel.“;
- 20) punkt ORO.FTL.100 asendatakse järgmisega:

„ORO.FTL.100. Reguleerimisala

Käesoleva alajaoga kehtestatakse nõuded, mida lennuettevõtja ning tema lennu- ja salongimeeskonna (õhusõiduki meeskonna) liikmed peavad täitma seoses lennukitega tehtavatele ärilise lennutranspordi lendudele määratud õhusõiduki meeskonna kohta kehtivate lennu- ja tööaja piirangute ning puhkeaja nõuetega.“

VI LISA

Määruse (EL) nr 965/2012 V lisa (SPA-osa) muudetakse järgmiselt:

- 1) punkt SPA.GEN.100 asendatakse järgmisega:

„SPA.GEN.100. Pädev asutus

- a) Eriloo väljaandmiseks pädev asutus on:
- 1) lennukite või kopterite ärilise käitaja puhul selle liikmesriigi asutus, kus on käitaja peamine tegevuskoht;
 - 2) lennukite või kopterite mitteärilise käitaja puhul selle liikmesriigi asutus, kus on käitaja peamine tegevuskoht, asutamise- või elukoht;
 - 3) VTOL-võimekusega õhusõidukite uuendusliku õhuliikluse käitaja puhul selle liikmesriigi asutus, kus on käitaja peamine tegevus- või elukoht.
- b) Olenemata alapunkti a alapunktist 2 ei kohaldata lennukite või kopterite mitteärilise käitaja suhtes, kes on registreeritud kolmandas riigis, käesoleva lisa kohaseid nõudeid järgimiste lendude lubamisel, kui asjaomase loa on välja andnud kolmandast riigist registririik:
- 1) suutlikkusel põhinev navigatsioon;
 - 2) navigatsiooni miinimumnõuded;
 - 3) vähendatud kõrgushajutusmiinimumiga õhuruum;
 - 4) halva nähtavusega lennud.“;
- 2) punkt SPA.MNPS.100 asendatakse järgmisega:

„SPA.MNPS.100. Navigatsiooni miinimumnõuetega (MNPS) lennutegevus

Lennukeid ja koptereid võib navigatsiooni miinimumnõuetega käitada õhuruumis vastavalt regionaalsetele lisaprotse-
duuridele, milles on sätestatud navigatsiooni miinimumnõuded, vaid juhul, kui pädev asutus on käitajale asjaomaseks
lennutegevuseks loa andnud.“;

- 3) punkt SPA.RVSM.100 asendatakse järgmisega:

„SPA.RVSM.100. Lennutegevus vähendatud kõrgushajutusmiinimumidega (RVSM) õhuruumis

Lennukeid ja koptereid võib käitada sellises kindlaksmääratud õhuruumis, kus lennutasandite FL 290 ja FL 410 (k.a)
vahel kohaldatakse vähendatud kõrgushajutusmiinimumi 300 m (1 000 jalga), vaid juhul, kui pädev asutus on
käitajale vastavaks lennutegevuseks loa andnud.“;

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

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

Lennukite ja kopterite käitaja teeb järgmisi toiminguid üksnes juhul, kui pädev asutus on need heaks kiitnud:

- a) starditoimingud nähtavusega rajal alla 400 m;
 - b) instrumentaallähenedustoimingud halva nähtavuse tingimustes ja
 - c) vähendatud käitamismiinimumidega toimingud, välja arvatud EFVS 200 toimingud, mille jaoks ei ole vaja eriluba.“;
- 5) punkt SPA.DG.100 asendatakse järgmisega:

„SPA.DG.100. Ohtlike kaupade vedu

Käitaja võib ohtlikke kaupu lennutranspordiga vedada üksnes juhul, kui tal on selleks pädeva asutuse luba, välja
arvatud käesoleva määruse IV lisas (CAT-osa), VI lisas (NCC-osa), VII lisas (NCO-osa), VIII lisas (SPO-osa) ja IX lisas
(IAM-osa) sätestatud juhtudel.“;

- 6) punkti SPA.EFB.100 alapunkt a asendatakse järgmisega:
- „a) Lennukite või kopteritega tehtava ärilise lennutranspordi käitaja või uuendusliku õhuliikluse käitaja kasutab B-tüüpi elektroonilise lennudokumentatsiooni rakendust vaid juhul, kui ta on selleks saanud pädeva asutuse loa.“;
- 7) lisatakse järgmine [O-alajagu]:

„O-ALAJAGU

MEHITATUD VTOL-VÕIMEKUSEGA ÕHUSÕIDUKITE KIIRABILENNUD (VEMS)

SPA.VEMS.100. Mehitatud VTOL-võimekusega õhusõidukite kiirabilennud (VEMS)

- a) Uuendusliku õhuliikluse käitaja võib mehitatud VTOL-võimekusega õhusõidukiga teha kiirabilende vaid juhul, kui ta on sellisteks lendudeks saanud pädeva asutuse loa.
- b) Pädevalt asutuselt nimetatud loa saamiseks peab uuendusliku õhuliikluse käitaja:
- 1) omama III lisa (ORO-osa) kohast ärilise lennutranspordi lennuettevõtja sertifikaati (CAT AOC);
 - 2) sooritama lende kooskõlas IX lisa (IAM-osa) asjakohaste nõuetega ja
 - 3) tõendama pädevale asutusele vastavust käesolevas alajaos esitatud nõuetele.
- c) Uuendusliku õhuliikluse käitaja kasutab oma püststardi- ja -maandumise võimekusega kiirabiõhusõidukite baasi jaoks sobivaid vertiporte ja haiglate käitamiskohti, välja arvatud juhul, kui pädev asutus on andnud loa kasutada avalikes huvides kasutatavat käitamiskohta haigla käitamiskohas.
- d) Uuendusliku õhuliikluse käitaja võib VCA kiirabilendudeks või VCA kiirabilennu õppelendudeks kasutada sobivaid käitamiskohti, võttes arvesse järgmist:
- 1) stardi ja maandumise suhtes kohaldatavad õhusõiduki suutlikkusnõuded;
 - 2) käitamiskoha omadused, sealhulgas mõõtmed, takistused ja pinna seisukord;
 - 3) VTOL-võimekusega õhusõiduki ohutu kaugus maa peal olevatest inimestest ja
 - 4) eraelu puutumatus, andmekaitse, vastutuse, kindlustuse, turvalisuse ja keskkonnakaitse nõuded.

SPA.VEMS.110. Nõuded varustusele püststardi- ja -maandumise võimekusega õhusõiduki kiirabilendudel

- a) VTOL-võimekusega õhusõidukile mis tahes meditsiinilise erivarustuse paigaldamine ja selle hilisem muutmine ning vajaduse korral käitamine peab olema sertifitseeritud vastavalt määrusele (EL) nr 748/2012.
- b) Päevasel ajal visuaallennureeglite järgi toimuvatel lendudel marsruutidel või piirkondades, kus navigeeritakse visuaalsete orientiiride järgi, peab püststardi- ja -maandumise võimekusega õhusõiduk olema varustatud vahenditega, mis võimaldavad näidata oma õhusõiduki asukohta ja takistusi liikuval kaardikuval. Kaart ja takistuste andmebaasid peavad olema ajakohastatud.
- c) Päevasel ajal visuaallennureeglite järgi toimuvatel lendudel peab VCA olema varustatud vahenditega, millega mõõdetakse ja kuvatakse piloodile asendit ja stabiliseeritud kurssi, või muude samaväärsete vahenditega, et vähendada piloodi orientatsioonikaotust vähendatud visuaalsete märkide korral.
- d) Kõik VCAd, mida kasutatakse püststardi- ja -maandumise võimekusega õhusõiduki kiirabilendudel, peavad olema varustatud vahenditega, millel on üldsaaataga automaatse sõltuva seire saatmisvõimekus (ADS-B Out).
- e) Alapunktiga f ettenähtud mõõteriistad ja seadmed peavad olema kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt sertifitseeritud.
- f) Uuendusliku õhuliikluse käitaja tagab, et kogu asjakohane teave on dokumenteeritud minimaalvarustuse lootelus.

SPA.VEMS.115. Raadioside

Lisaks mehitatud konfiguratsioonis VCA mõõteriistade ja seadmete suhtes kohaldatavatele nõuetele peavad VCA kiirabilendudel (VEMS) kasutataval VCA-l olema sideseadmed, mis võimaldavad kahe-suunalist sidet VCA kiirabilennu tellinud organisatsiooniga ja võimaluse korral sidepidamist maapealsete hädaabiteenistuste töötajatega käitamise kohas.

SPA.VEMS.120. Nähtavus ja minimaalne kaugus pilvedest

Miinumõud VCA kiirabilennu (VEMS) väljumise ja marsruudietapi jaoks on samad punkti SERA.5001 kohaselt kehtestatud. Kui marsruudietapi ajal muutuvad ilmastikutingimused kohaldatavatest miinumõuetest halvemaks:

- a) peab VCA, mis on sertifitseeritud lendamiseks üksnes päeval ajal visuaallennureeglite järgi, maanduma võimalikult kiiresti või pöörduma tagasi püstardi- ja -maandumise võimekusega kiirabiõhusõidukite baasi;
- b) reserveeritud.

SPA.HEMS.125. Suutlikkusnõuded püstardi- ja -maandumise võimekusega õhusõiduki kiirabilendudel

Kiirabilendudeks kasutatavaid VCAsid käitatakse vastavalt punktiga UAM.POL.VCA.100 kehtestatud kohaldatavatele suutlikkusnõuetele.

SPA.VEMS.130. Nõuded meeskonnale

- a) *Valik*. Uuendusliku õhuliikluse käitaja kehtestab kriteeriumid lennumeeskonna liikmete valimiseks püstardi- ja -maandumise võimekusega õhusõiduki kiirabilendudeks, võttes arvesse nende varasemat kogemust.
- b) *Käitamiskoolitus*. Meeskonnaliikmed peavad edukalt läbima käitamiskoolituse vastavalt tegevuskäsiraamatus sisalduvatele püstardi- ja -maandumise võimekusega õhusõiduki kiirabilendude protseduuridele.
- c) Reserveeritud.
- d) *Meeskonna koosseis*

- 1) *Lennud päeval ajal*. Päeval ajal visuaallennureeglite kohaselt toimuva püstardi- ja -maandumise võimekusega õhusõiduki kiirabilennu puhul peab meeskonna miinumkoosseis väljumisel olema kaks pilooti või üks piloot ja üks püstardi- ja -maandumise võimekusega kiirabiõhusõiduki tehnilise meeskonna liige.

Pärast maandumist püstardi- ja -maandumise võimekusega õhusõidukite kiirabitööde kohas võib järgmised lennud sooritada üks piloot, kui:

- i) on vaja täiendavaid meditsiinitarbeid, tankida või akut laadida või asukohta muuta sel ajal, kui püstardi- ja -maandumise võimekusega kiirabiõhusõiduki tehnilise meeskonna liige osutab arstiabi maapinnal või
 - ii) püstardi- ja -maandumise võimekusega kiirabiõhusõiduki tehnilise meeskonna liige osutab arstiabi patsiendile lennu ajal või muu sõidukiga transportimise ajal.
- 2) *Reserveeritud*.
 - 3) Uuendusliku õhuliikluse käitaja tagab, et meeskonna kontseptsioon jääb samaks kogu püstardi- ja -maandumise võimekusega õhusõiduki kiirabilennu vältel.
- e) *Lennu- ja tehnilise meeskonna koolitus ja kontroll*
 - 1) Koolitust ja kontrolli viivad läbi sobiva kvalifikatsiooniga töötajad vastavalt õppekavale, mis on lisatud tegevuskäsiraamatusse ja mille pädev asutus on heaks kiitnud.
 - 2) Meeskonnaliikmed
 - i) Kõik meeskonna koolitusprogrammi asjakohased elemendid peavad täiendama teadmisi VCA kiirabilendude töökeskkonna ja seadmete kohta, parandama meeskonna koostööd ja hõlmama meetmeid, millega minimeeritakse halvast nähtavusest marsruudil, VCA kiirabitööde koha valikust ning lähenemis- ja väljumisprofiilidest tulenevaid riske.
 - ii) Alapunktis i osutatud meetmeid hinnatakse mõlemal juhul:
 - A) lennuoskuse tasemekontrollidega visuaallennuilma tingimustes päeval ajal;
 - B) liinilennukontrollidega.
 - iii) Alapunktis ii osutatud lennuoskuse tasemekontrolli ja liinilennukontrolli püstardi- ja -maandumise võimekusega õhusõiduki kiirabilennu komponentide kehtivusaeg on vastavalt 6 ja 12 kalendrikuud.

SPA.VEMS.135. Arstiabi osutavate reisijate ja muu personali instrueerimine

- a) *Arstiabi osutavad reisijad*. Enne mis tahes püstardi- ja -maandumise võimekusega õhusõiduki kiirabilendu või kiirabilendude seeriat tuleb arstiabi osutavaid reisijaid instrueerida, et nad tunneksid püstardi- ja -maandumise võimekusega õhusõiduki kiirabilendude töökeskkonda ja varustust, oskaksid kasutada pardal olevaid meditsiini- ja avariiseadmeid ning suudaksid osaleda tava- ja hädaolukorra sisenemis- ja väljumisprotseduurides.

- b) *Maapealsete hädaabiteenistuste töötajad.* Maapealse hädaabiteenistuse töötajate töölevõtmisel võtab uuendusliku õhuliikluse käitaja kõik vajalikud meetmed tagamaks, et need töötajad tunnevad VCA kiirabilendude töökeskkonda ja varustust ning VCA kiirabitööde kohas maapealse tegevusega seonduvaid riske.
- c) *Patsiendid.* Olenemata IX lisa (IAM-osa) punkti UAM.OP.MVCA.170 nõuetest instrueeritakse patsienti üksnes juhul, kui see on tema terviseseisundit arvestades otstarbekas.

SPA.VEMS.140. Teave, protseduurid ja dokumenteerimine

- a) Uuendusliku õhuliikluse käitaja hindab, maandab ja minimeerib püststardi- ja -maandumise võimekusega õhusõiduki kiirabilendude keskkonnaga seotud riske oma riskianalüüsi ja -juhtimisprotsessi raames. Uuendusliku õhuliikluse käitaja kirjeldab tegevuskäsiraamatus riskide maandamise meetmeid, sealhulgas käitamisprotseduure.
- b) Uuendusliku õhuliikluse käitaja tagab, et õhusõiduki kapten hindab konkreetse püststardi- ja -maandumise võimekusega õhusõiduki kiirabilennuga seotud konkreetseid riske.
- c) Tegevuskäsiraamatu asjakohased väljavõtted tehakse kättesaadavaks püststardi- ja -maandumise võimekusega õhusõiduki kiirabilennu tellinud organisatsioonile.

SPA.VEMS.145. Püststardi- ja -maandumise võimekusega kiirabiõhusõidukite baasi sisseseade

- a) Kui meeskonnaliikmetelt nõutakse valvesolekut vähem kui 45-minutilise reageerimisajaga, tuleb iga püststardi- ja -maandumise võimekusega kiirabiõhusõidukite baasi lähedal tagada selleks otstarbeks sobiv majutus.
- b) Igas püststardi- ja -maandumise võimekusega kiirabiõhusõidukite baasis peab pilootidel olema võimalus hankida hetke ilmaandmeid ja ilmaprognoose ning suhelda nõuetekohasel viisil asjaomase lennuliiklusteenindusüksusega. Tuleb võimaldada nõuetekohased vahendid kõikide tööde planeerimiseks.

SPA.VEMS.150. Tankimine / kütusepaakide tühjendamine / akude laadimine/vahetamine reisijate sisenemise, väljumise või pardalviibimise ajal

Tankimist / kütusepaakide tühjendamist / akude laadimist/vahetamist sisse- või väljalülitatud tõste- ja tõukejõuseadme korral tohib teha üksnes punkti UAM.OP.MVCA.200 või UAM.OP.MVCA.205 (vajaduse korral) nõuete kohaselt.

SPA.VEMS.155. Õhusõidukite jälgimise süsteem

Uuendusliku õhuliikluse käitaja kehtestab õhusõiduki seiresüsteemi püststardi- ja -maandumise võimekusega õhusõidukite kiirabilendude kogu kestuse jaoks ja haldab seda seiresüsteemi.“

VII LISA

Määrusele (EL) nr 965/2012 lisatakse IX lisa:

„IX LISA

UUENDUSLIKU ÕHULIIKLUSE LENNUD

(IAM-OSA)

A-ALAJAGU

ÜLDNÕUDED

IAM.GEN.050. Reguleerimisala

Käesolevat lisa kohaldatakse uuendusliku õhuliikluse lendude suhtes, mida tehakse mehitatud VTOL-võimekusega õhusõidukitega päevasel ajal visuaallennureeglite järgi.

IAM.GEN.055. Pädev asutus

Uuendusliku õhuliikluse käitaja pädev asutus on selle liikmesriigi määratud asutus, kus on käitaja peamine tegevuskoht või elukoht, või amet vastavalt määruse (EL) 2018/1139 artiklile 65.

1. JAOTIS

Püststardi- ja -maandumise võimekusega (VTOL-võimekusega) õhusõidukid (VCA)**IAM.GEN.VCA.050. Reguleerimisala**

Käesolev jaotis sisaldab VCA käitamise üldnõudeid.

IAM.GEN.VCA.100. Meeskonna kohustused

- a) Piloodid ja teised meeskonnaliikmed on kohustatud nõuetekohaselt täitma tööülesandeid, mis:
 - 1) on seotud VCA ja selles viibijate ohutusega ja
 - 2) on kindlaks määratud VCA käitaja tegevuskäsiraamatus.
- b) Piloodid ja teised meeskonnaliikmed peavad täitma kõiki järgmisi nõudeid:
 - 1) teatama (kui seda ei ole veel tehtud) õhusõiduki kaptenile kõikidest vigadest, rikestest, häiretest või defektidest (sealhulgas avariiisüsteemides), mis tema arvates võivad mõjutada VCA lennukõlblikkust või ohutut käitamist;
 - 2) teatama (kui seda ei ole veel tehtud) õhusõiduki kaptenile igast intsidendist, mis ohustas või oleks võinud ohustada VCA käitamise ohutust;
 - 3) täitma käitaja vahejuhtumitest teatamise süsteemi asjaomaseid nõudeid;
 - 4) järgima kõiki oma tegevuse suhtes kohaldatavaid lennu- ja tööaja piiranguid ning puhkeaja nõudeid;
 - 5) ei tohi pardasalvesteid lennu ajal blokeerida ega välja lülitada ega tahtlikult kustutada nende salvestusi.
- c) Piloot ega muu meeskonnaliige ei tohi täita VCA käitamisega seotud ülesandeid, kui ta on mis tahes järgmises olukorras:
 - 1) psüühhoaktiivsete ainete mõju all või töövõimetu vigastuse, väsimuse, ravimite, haiguse vms tõttu;
 - 2) ei vasta kohaldatavatele tervisenõuetele;
 - 3) kahtleb oma võimes täita talle määratud tööülesandeid;
 - 4) teab või kahtlustab, et ta on väsinud määruse (EL) 2018/1139 V lisa punktis 7.5 osutatud tähenduses või tunneb, et ta tervislik seisund on nii halb, et see võiks ohustada lendu.

IAM.GEN.VCA.105. Õhusõiduki kapteni (PIC) kohustused

- a) Lisaks punkti IAM.GEN.VCA.100 nõuete täitmisele peab õhusõiduki kapten niipea, kui ta võtab endale juhtimisülesande määratud töökohal, kuni juhtimisülesande üleandmise või määratud töökohalt lahkumiseni lennu lõpus, täitma kõiki järgmisi nõudeid:
- 1) ta peab vastutama kõigi VCA pardal viibivate meeskonnaliikmete, reisijate ja lasti ohutuse eest;
 - 2) ta peab vastutama VCA käitamise ja ohutuse eest, kui tõste- ja tõukejõuseade on sisse lülitatud;
 - 3) ta peab vastutama lennu alustamise, jätkamise, lõpetamise või ohutuse huvides ümbersuunamise eest;
 - 4) tal on õigus anda kõiki käske ja võtta asjakohaseid meetmeid, et tagada VCA ja selle pardal viibivate isikute ja/või vara ohutus;
 - 5) tagama, et kõiki reisijaid teavitatakse avariiväljapääsude asukohtadest ning asjakohase ohutus- ja avariivarustuse asukohast ja kasutamisest (vajaduse korral);
 - 6) tagama, et kõiki reisijaid teavitatakse lennumeeskonna liikme(te)ga lennu ajal suhtlemise ajast ja viisist;
 - 7) tagama, et kõiki käitamisprotseduure ja kontroll-lehti täidetakse vastavalt VCA käitaja tegevuskäsiraamatu nõuetele;
 - 8) ta ei luba meeskonnaliikmetel kriitilistel lennuetappidel sooritada muid tegevusi peale nende, mis on vajalikud VCA ohutuks käitamiseks;
 - 9) tagama, et lennu ajal ei ole pardasalvestid töökorrast ära ega välja lülitatud ja nende salvestusi ei kustutata tahtlikult;
 - 10) otsustama puudujääkidega VCA vastuvõtmise kohta VCA konfiguratsioonist lubatud kõrvalekallete loetelu (CDL) või minimaalvarustuse loetelu (MEL) ja VCA tehnilise logiraamatu kohaselt;
 - 11) tagama, et lennueelne ülevaatus on tehtud kooskõlas kohaldatavate jätkuva lennukõlblikkuse nõuetega;
 - 12) kontrollima, et vajalik avariivarustus on viivitamatuks kasutamiseks hõlpsasti kättesaadav;
 - 13) jätkuva lennuohutuse tagamiseks registreerima pärast lennu lõppu kasutamisega seotud andmed ja VCA kõik teadaolevad või arvatavad defektid jätkuva lennukõlblikkuse kirjete süsteemi nõuete kohaselt.
- b) Õhusõiduki kapten peab viivitamatut otsustamist ja tegutsemist nõudvas olukorras tegutsema nii, nagu ta antud olukorras vajalikuks peab. Sellisel juhul võib õhusõiduki kapten ohutuse huvides eeskirjadest, käitamisprotseduuridest ja -meetoditest kõrvale kalduda.
- c) Õhusõiduki kapten peab võimalikult kiiresti teatama asjaomasele lennuliiklusteenindusüksusele ohtlikest ilma- või lennutingimustest, mis võivad ohustada teiste VCAde käitamist.

IAM.GEN.VCA.110. Õhusõiduki kapteni õigused

Uuendusliku õhuliikluse käitaja võtab kõik vajalikud meetmed tagamaks, et kõik VCAga veetavad inimesed täidavad õhusõiduki kapteni kõiki seaduslikke korraldusi, mida ta annab VCA ja selles viibivate isikute või vara ohutuse tagamiseks.

IAM.GEN.VCA.120. Ühine keel

Uuendusliku õhuliikluse käitaja tagab, et kõik meeskonnaliikmed oskavad suhelda ühises suhtlemiskeeles.

IAM.GEN.VCA.130. Tõste- ja tõukejõuseadmete sisselülitamine

VCA tõste- ja tõukejõuseadmed lülitatakse lennuks sisse üksnes siis, kui VCA juhikohal on kvalifitseeritud piloot.

IAM.GEN.VCA.140. Kaaskantavad elektroonikaseadmed (PED)

Uuendusliku õhuliikluse käitaja ei tohi lubada ühelgi õhusõiduki pardal viibival isikul kasutada kaasaskantavaid elektroonikaseadmeid, mis võivad ebasoodsalt mõjutada VCA süsteemide ja seadmete tööd ning ta peab võtma kõik vajalikud meetmed sellise kasutuse vältimiseks.

IAM.GEN.VCA.141. Elektroonilise lennudokumentatsiooni (EFB) kasutamine

- a) Kui õhusõiduki pardal kasutatakse elektroonilist lennudokumentatsiooni, tagab uuendusliku õhuliikluse käitaja, et see ei mõjuta ebasoodsalt VCA süsteemide ja seadmete tööd ega lennumeeskonna liikme suutlikkust VCAd käitada.
- b) Uuendusliku õhuliikluse käitaja ei kasuta B-tüüpi elektroonilise lennudokumentatsiooni rakendust, mis ei ole heaks kiidetud vastavalt V lisa (SPA-osa) M-alajaole.

IAM.GEN.VCA.145. Teave VCA pardal oleva avarii- ja päästevarustuse kohta

Uuendusliku õhuliikluse käitaja tagab, et tal on alati olemas kõikide VCAd pardal oleva avarii- ja päästevarustuse nimekirjad, mida saab kiirelt edastada päästekoordinatsioonikeskustele.

IAM.GEN.VCA.155. Lahingurelvade ja sõjamoona vedu

Uuendusliku õhuliikluse käitaja ei võta vastu lahingurelvi ega sõjamoona õhuveoks VCAGA.

IAM.GEN.VCA.160. Sportrelvade ja laskemoona vedu

- a) Uuendusliku õhuliikluse käitaja ei võta vastu sportrelvi ega laskemoona õhuveoks VCAGA, välja arvatud juhul, kui:
 - 1) neid on VCAs võimalik paigutada kohta, mis ei ole reisijatele lennu ajal ligipääsetav, ja
 - 2) kogu laskemoon laaditakse maha ja veetakse sportrelvadest eraldi.

IAM.GEN.VCA.165. Inimeste veo kord

Uuendusliku õhuliikluse käitaja võtab kõik mõistlikud meetmed tagamaks, et ükski isik ei viibi lennu ajal VCA neis osades, mis ei ole konstrueeritud või ette nähtud inimeste veoks, välja arvatud juhul, kui see isik teeb tegevusi, mis on vajalikud VCA või sellega veetava isiku, looma või kauba ohutuse tagamiseks.

IAM.GEN.VCA.170. Psühhoaktiivsed ained

- a) Uuendusliku õhuliikluse käitaja võtab kõik põhjendatud meetmed, et takistada VCAsse siseneda või seal viibida isikutel, kes on psühhoaktiivsete ainete mõju all sellisel määral, et see võib tõenäoliselt ohustada VCAd või selles viibijaid.
- b) Selleks et tagada VCA ja selles viibijate ohutus, töötab uuendusliku õhuliikluse käitaja tema otsese kontrolli all olevate pilootide ja muu lennuohutust mõjutava personali jaoks välja psühhoaktiivsete ainete kuritarvitamise ennetamise ja avastamise objektiivse, läbipaistva ja mittediskrimineeriva poliitika ja korra ning rakendab seda.
- c) Kui piloodi või muu lennuohutust mõjutava personali psühhoaktiivsete ainete testi tulemus on positiivne, teatab uuendusliku õhuliikluse käitaja sellest oma pädevale asutusele ja asjaomase personali eest vastutavale asutusele.

IAM.GEN.VCA.175. Ohuolukorra vältimine

- a) Uuendusliku õhuliikluse käitaja võtab kõik vajalikud meetmed tagamaks, et kellegi hoolimatu käitumine, ettevaatamatus või tegevusetus:
 - 1) ei ohustaks VCAd ega selles viibivaid isikuid või
 - 2) ei põhjustaks ega võimaldaks VCAs tulenevat ohtu isikutele ega varale.
- b) Uuendusliku õhuliikluse käitaja tagab, et piloodid on enne lennutegevuse alustamist läbinud psühholoogilise hindamise, et:
 - 1) välja selgitada pilootide psühholoogilised omadused ja sobivus töökeskkonna seisukohast ja
 - 2) vähendada VCA ohutule käitamisele avalduda võivat piloodi negatiivse mõju tõenäosust.

IAM.GEN.VCA.176. Piloodi toetusprogramm

- a) Uuendusliku õhuliikluse käitaja võimaldab juurdepääsu ennetavale ja mittekaristavale toetusprogrammile, millega aidatakse ja toetatakse piloote selliste probleemide äratundmisel, nendega toimetulemisel ja nende ületamisel, mis võivad avaldada negatiivset mõju nende võimele ohutult kasutada oma loast tulenevaid õigusi, hõlbustab sellist juurdepääsu ja tagab selle.
- b) Ilma et see piiraks kohaldatavate liidu õigusaktide kohaldamist üksikisikute kaitse suhtes isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise suhtes, on isikuandmete konfidentsiaalsuse kaitse tõhusa pilootide toetusprogrammi eeltingimus.

IAM.GEN.VCA.185. Maa peal hoitav teave

- a) Uuendusliku õhuliikluse käitaja tagab, et kõikide lendude või kõikide lennuseeriade vältel säilitatakse lendu või lennuseeriat puudutav ja lennu liigile vastav info:
 - 1) maa peal ja
 - 2) seni, kuni see on kopeeritud kohta, kus seda talletatakse, või kui see ei ole võimalik,
 - 3) hoitakse seda tulekindlas konteineris VCA pardal.
- b) Alapunktis a osutatud teave hõlmab kõike järgmist:
 - 1) operatsioonilise lennuplaani koopia;
 - 2) õhusõiduki jätkuva lennukõlblikkuse kirjade asjaomas(t)e osa(de) koopiad;
 - 3) konkreetse marsruudiga seotud NOTAM-dokumendid, kui uuendusliku õhuliikluse käitaja on neid spetsiaalselt muutnud;
 - 4) massi ja balansseeringu dokumendid;
 - 5) teave erilasti kohta.

IAM.GEN.VCA.190. Dokumentide ja andmete esitamine

Lennuameti volitatud isiku taotlusel esitab õhusõiduki kapten talle mõistliku aja jooksul kohustuslikud pardadokumendid paberil või digitaalselt.

IAM.GEN.VCA.195. Pardasalvesti salvestiste säilitamine, esitamine, kaitsmine ja kasutamine

- a) Pärast uurimisorgani kindlaks tehtud õnnetust, rasket intsidenti või juhtumit peab uuendusliku õhuliikluse käitaja käesoleva lisa D-alajao kohaselt säilitama VCAs paikneva pardasalvesti originaalsalvestisi 60 päeva või kuni uurimisorgan annab teistsuguse korralduse.
- b) Uuendusliku õhuliikluse käitaja teeb salvestiste operatiivkontrolli ja hindamist, et tagada pardasalvesti jätkuv töökorras olek.
- c) Uuendusliku õhuliikluse käitaja tagab, et säilitatakse kõik lennuandmete salvestised, mis vastavalt nõuetele peavad olema pardasalvestis salvestatud. Pardasalvesti katsetamise ja hooldamise korral võib kustutada katsetamise hetke seisuga kõige vanemat salvestatud materjali kuni ühe tunni ulatuses.
- d) Uuendusliku õhuliikluse käitaja säilitab ja ajakohastab dokumente, mis sisaldavad vajalikku teavet töötlemata lennuandmete töödeldavateks ühikuteks konverteerimise kohta.
- e) Uuendusliku õhuliikluse käitaja teeb pädeva asutuse nõudmisel kättesaadavaks kõik säilitatavad lennuandmete pardasalvesti salvestised.

- f) Ilma et see mõjutaks määruse (EL) nr 996/2010 (*) ja määruse (EL) 2016/679 (**) kohaldamist:
- 1) pardasalvesti helisalvestisi tohib avalikustada või kasutada ainult pardasalvesti töökorras oleku tagamiseks, välja arvatud juhul, kui on täidetud kõik järgmised tingimused:
 - i) selliste helisalvestiste käitlemiseks ja nende protokollimiseks on kehtestatud asjakohane protseduur;
 - ii) kõik asjakohased piloodid ja hooldustöötajad on selleks andnud eelneva nõusoleku;
 - iii) kõnealuseid helisalvestisi kasutatakse ainult ohutustaseme säilitamiseks või tõstmiseks;
 - 2) uuendusliku õhuliikluse käitaja, kes kontrollib pardasalvesti helisalvestisi pardasalvesti töökorras oleku tagamiseks, kaitseb asjaomaste helisalvestiste privaatsust ja tagab, et neid ei avalikustata ega kasutata muuks otstarbeks kui pardasalvesti töökorras oleku tagamiseks;
 - 3) pardasalvesti salvestatud lennuandmeid ei tohi kasutada muuks otstarbeks kui ettekandmisele kuuluva õnnetuse või intsidendi uurimine, välja arvatud juhul, kui need salvestised vastavad vähemalt ühele allpool esitatud tingimusele:
 - i) uuendusliku õhuliikluse käitaja kasutab neid salvestisi üksnes lennukõlblikkuse tagamiseks või hoolduseks;
 - ii) salvestised on anonümiseeritud;
 - iii) salvestiste avalikustamiseks kasutatakse turvalist protseduuri;
 - 4) pardasalvesti salvestatud kujutisi kabiinist tohib avalikustada või kasutada ainult pardasalvesti töökorras oleku tagamiseks, välja arvatud juhul, kui on täidetud kõik järgmised tingimused:
 - i) salvestatud kujutiste käitlemiseks on kehtestatud asjakohane protseduur;
 - ii) kõik asjakohased piloodid ja hooldustöötajad on selleks andnud eelneva nõusoleku;
 - iii) kõnealuseid salvestatud kujutisi kasutatakse ainult ohutustaseme säilitamiseks või tõstmiseks;
 - 5) kui pardasalvesti salvestatud kujutisi kabiinist kontrollitakse selle pardasalvesti töökorras oleku tagamiseks, tuleb silmas pidada järgmist:
 - i) kõnealused kujutised avalikustatakse või neid kasutatakse ainult pardasalvesti töökorras oleku tagamiseks;
 - ii) käitaja tagab selliste kujutiste privaatsuse, millel võib näha pilootide või reisijate kehaosi.

IAM.GEN.VCA.200. Ohtlike kaupade vedu eriloa alusel

- a) Ohtlike kaupade lennutransport peab toimuma vähemalt kooskõlas Chicago konventsiooni 18. lisaga ja kohaldatavate tehniliste juhenditega.
- b) Uuendusliku õhuliikluse käitajal peab olema ohtlike kaupade lennutranspordiks luba vastavalt V lisa (SPA-osa) G-alajaole.
- c) Uuendusliku õhuliikluse käitaja kehtestab protseduurid selle tagamiseks, et võetakse kõik põhjendatud meetmed deklareerimata või valesi deklareeritud ohtlike kaupade tahtmatu pardaleviimise vältimiseks.
- d) Uuendusliku õhuliikluse käitaja tagab, et lasti vastuvõtmise, käitlemise, peale- ja mahalaadimisega seotud kogu personali, sealhulgas kolmanda isiku personali, teavitatakse käitaja lennutegevuse loast ja piirangutest seoses ohtlike kaupade lennutranspordiga ning neile antakse vajalikku teavet, mis võimaldab neil täita oma kohustusi vastavalt tehnilisele juhendile.
- e) Uuendusliku õhuliikluse käitaja tagab vastavalt tehnilisele juhendile reisijate teavitamise ohtlike kaupade vedamise kohta.

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

(**) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/679 füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise ning direktiivi 95/46/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (isikuandmete kaitse üldmäärus) (ELT L 119, 4.5.2016, lk 1).

- f) Uuendusliku õhuliikluse käitaja teavitab vastavalt tehnilisele juhendile pädevat asutust ja vahejuhtumi toimumisriigi asjakohast asutust viivitamata järgmisest:
- 1) ohtlike kaupadega seotud õnnetusest või vahejuhtumist;
 - 2) deklareerimata või valesti deklareeritud ohtlike kaupade leidmisest lastis või postis või
 - 3) reisijatelt või meeskonnaliikmetelt või nende pagasist ohtlike kaupade leidmisest, kui kõnealuste kaupade vedu ei ole kooskõlas tehnilise juhendi 8. osaga.
- g) Uuendusliku õhuliikluse käitaja tagab, et lasti vastuvõtmise kohtades on esitatud tehnilise juhendiga ette nähtud teave ohtlike kaupade veo kohta.

IAM.GEN.VCA.205. Ohtlike kaupade vedu ilma eriloata

- a) Ohtlike kaupade lennutransport peab toimuma vähemalt kooskõlas Chicago konventsiooni 18. lisaga ja kohaldatavate tehniliste juhenditega.
- b) Ohtlike kaupade lennutranspordiks VCAga ei pea käitajal olema V lisa (SPA-osa) G-alajaole vastavat eriluba, kui:
- 1) nende kaupade suhtes ei kohaldata tehnilist juhendit kooskõlas asjaomase juhendi 1. osaga või
 - 2) neid kaupu veavad reisijad või meeskonnaliikmed või need on pagasis kooskõlas tehnilise juhendi 8. osaga.
- c) Uuendusliku õhuliikluse käitaja, kellel ei ole V lisa (SPA-osa) G-alajaole vastavat luba, kehtestab ohtlike kaupade teemalise koolitusprogrammi, mis vastab Chicago konventsiooni 18. lisa ja kohaldatava tehnilise kirjelduse nõuetele.
- d) Uuendusliku õhuliikluse käitaja tagab vastavalt tehnilisele juhendile reisijate teavitamise ohtlike kaupade vedamise kohta.
- e) Uuendusliku õhuliikluse käitaja kehtestab protseduurid selle tagamiseks, et võetakse kõik põhjendatud meetmed deklareerimata ohtlike kaupade tahtmatu pardaleviimise vältimiseks.
- f) Uuendusliku õhuliikluse käitaja teavitab vastavalt tehnilisele juhendile pädevat asutust ja vahejuhtumi toimumisriigi asjakohast asutust viivitamata järgmisest:
- 1) ohtlike kaupadega seotud õnnetusest või vahejuhtumist;
 - 2) deklareerimata ohtlike kaupade leidmisest lastis või postis või
 - 3) reisijatelt või meeskonnaliikmetelt või nende pagasist ohtlike kaupade leidmisest, kui kõnealuste kaupade vedu ei ole kooskõlas tehnilise juhendi 8. osaga.

2. JAOTIS

Mehitatud VTOL-võimekusega õhusõidukid

IAM.GEN.MVCA.050. Reguleerimisala

Käesoleva jaotisega kehtestatakse täiendavad nõuded uuendusliku õhuliikluse lendudele, mida tehakse mehitatud VTOL-võimekusega õhusõidukitega.

IAM.GEN.MVCA.135. Kabiini lubamine

- a) Uuendusliku õhuliikluse käitaja tagab, et kabiini ei lubata ja seal ei veeta ühtki isikut, kes ei ole selleks lennuks määratud piloot, välja arvatud juhul, kui see isik on
- 1) käitamises osalev meeskonnaliige;
 - 2) pädeva või kontrolliva asutuse esindaja, kui see on vajalik tema ametiülesannete täitmiseks, või
 - 3) käitaja tegevuskäsiraamatu kohaselt lubatud ja teda veetakse sellele vastavalt.
- b) Õhusõiduki kapten tagab, et:
- 1) isiku lubamine kabiini ei põhjusta lennu juhtimise häirimist ega sellesse sekkumist ja
 - 2) kõigile kabiinis viibijatele on tutvustatud asjakohaseid ohutusprotseduure.
- c) Õhusõiduki kapten teeb lõpliku otsustuse VCA kabiini lubamise kohta.

IAM.GEN.MVCA.180. Iga lennu korral pardal nõutavad dokumendid, käsiraamatud ja teave

- a) VCA igal lennul peavad pardal olema ja kontrollimiseks hõlpsasti kättesaadavad järgmised dokumendid, käsiraamatud ja teave paberil või digitaalselt:
- 1) õhusõiduki lennukäsiraamat või samaväärsed dokumendid;
 - 2) õhusõiduki registreerimissertifikaadi originaal;
 - 3) lennukõlblikkussertifikaadi originaal;
 - 4) mürasertifikaat, kaasa arvatud selle ingliskeelne tõlge, kui mürasertifikaadi väljaandmise eest vastutav asutus on selle andnud;
 - 5) lennuettevõtja sertifikaadi tõestatud koopia, ning kui asjaomane lennuettevõtja sertifikaat on välja antud mõnes teises keeles, sertifikaadi tekst inglise keeles;
 - 6) õhusõidukitüübi käitamistingimused, mis on välja antud koos lennuettevõtja sertifikaadiga, ning kui õhusõiduki käitamistingimused on välja antud mõnes teises keeles, käitamistingimuste tekst inglise keeles;
 - 7) õhusõiduki raadioloa originaal, kui on olemas;
 - 8) tsiviilvastutuskindlustuse poliis(id);
 - 9) õhusõiduki lennulogi või samaväärne logi;
 - 10) jätkuva lennukõlblikkuse kirjed, vajaduse korral;
 - 11) andmed lennuliiklusteenindusele esitatud lennuplaani kohta, kui on olemas;
 - 12) ajakohased ja sobivad lennukaardid kavandatava lennu marsruudist ning kõikidest marsruutidest, kuhu lennu ümbersuunamist võib mõistlikult eeldada;
 - 13) info eskortiva ja eskorditava õhusõiduki protseduuride ja visuaalsete signaalide kohta;
 - 14) info kavandatava lennupiirkonna otsingu- ja päästeteenistuste kohta, mis peab olema õhusõidukis hõlpsasti kättesaadav;
 - 15) kehtiva tegevuskäsiraamatu pilootide tööülesandeid käsitlevad osad, mis peavad olema asjaomastele pilootidele hõlpsasti kättesaadavad;
 - 16) minimaalvarustuse loetelu;
 - 17) vajalikud teatised lenduritele (NOTAM-teated) ning aeronavigatsiooniteabe teenistuse teabedokumendid;
 - 18) asjakohane meteoroloogiateave;
 - 19) lasti- ja/või reisijatemanifestid;
 - 20) massi ja balansseeringu dokumendid;
 - 21) operatsiooniline lennuplaan, kui see on nõutav;
 - 22) teave erikategooria reisijate kohta, kui on olemas, ja
 - 23) muud lennuga seoses vajalikud või lennuga seotud riikide poolt nõutavad dokumendid.
- b) Igal lennul kaasas olevad dokumendid, käsiraamatud ja teave peavad olema volitatud isikutele kättesaadavad, kasutatavad ja usaldusväärsed.
- c) Olenemata alapunktist a võib alapunkti a alapunktides 2–8 loetletud dokumentide kaotamise või varguse korral lendu jätkata kuni sihtkohani või kohani, kus saab dokumendid asendada.

IAM.GEN.MVCA.181. Dokumendid ja teave, mida ei tohi pardal hoida

- a) Olenemata punktist IAM.GEN.MVCA.180, võib päeval ajal visuaallennureeglite järgi toimuvatel uuendusliku õhuliikluse lendudel, kui lend algab ja lõpeb samal vertipordil ega kesta üle 24 tunni või toimub tegevuskäsiraamatus määratud kohalikus piirkonnas, hoida järgmisi dokumente ja teavet õhusõiduki asemel vertipordil:
- 1) mürasertifikaat;
 - 2) õhusõiduki raadioluba;
 - 3) lennulogi või samaväärne logi;

- 4) jätkuva lennukõlblikkuse kirjed;
- 5) teatised lenduritele (NOTAM-teated) ning aeronavigatsiooniteabe teenistuse teabedokumendid;
- 6) meteoroloogiateave;
- 7) teave erikategooria reisijate kohta, kui see on asjakohane, ning
- 8) massi ja balansseeringu dokumendid.

B-ALAJAGU

KÄITAMISPROTSEDUURID

1. JAOTIS

Püststardi- ja -maandumise võimekusega (VTOL-võimekusega) õhusõidukid (VCA)

UAM.OP.VCA.050. Reguleerimisala

Käesoleva jaotisega kehtestatakse nõuded uuendusliku õhuliikluse lendudele, mida tehakse VTOL-võimekusega õhusõidukitega.

UAM.OP.VCA.101. Kõrgusmõõtu kontroll ja seaded

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

UAM.OP.VCA.125. Ruleerimine ja maapealne liikumine

- a) Uuendusliku õhuliikluse käitaja kehtestab standardse ja erandolukorra protseduurid VCA ruleerimiseks (õhus ja maa peal) ning VCA maapealseks liikumiseks, et tagada VCA ohutu käitamine vertipordil, ümbersuunamiskohas või püststardi- ja -maandumise võimekusega õhusõidukite kiirabitööde kohas. Eelkõige võtab uuendusliku õhuliikluse käitaja arvesse ruleeriva või teisaldatava VCA kokkupõrkeohtu muu õhusõiduki või muude objektidega, samuti maapealse personali vigastamise ohtu. Uuendusliku õhuliikluse käitaja kooskõlastab protseduurid vajaduse korral vertipordi, ümbersuunamiskoha või käitamiskoha käitajaga.
- b) Vertipordi, ümbersuunamiskoha või VCA kiirabitööde koha liiklusalal tohib VCA-d ruleerida:
 - 1) nõuetekohase kvalifikatsiooniga piloot VCA juhikohal või
 - 2) muul kui stardi eesmärgil toimuva reisijateta maapealse ruleerimise korral uuendusliku õhuliikluse käitaja määratud ning asjakohase väljaõppe ja juhised saanud isik VCA juhikohal.
- c) Uuendusliku õhuliikluse käitaja tagab, et VCA maapealset liikumist vertipordi, ümbersuunamiskoha või VCA kiirabitööde koha liiklusalal teeb asjakohase väljaõppe ja juhised saanud personal või seda tehakse nimetatud personali järelevalve all.

UAM.OP.VCA.130. Müra vähendamise protseduurid

- a) Käitamisprotseduuride väljatöötamisel võtab uuendusliku õhuliikluse käitaja arvesse vajadust minimeerida müra mõju ja kõiki müra vähendamise avaldatud protseduure.
- b) Uuendusliku õhuliikluse käitaja protseduurid peavad:
 - 1) tagama, et ohutusele pannakse rohkem rõhku kui müra vähendamisele ja
 - 2) olema lihtsad ja ohutud rakendada nii, et oluliselt ei suurene meeskonna töökoormus kriitilistel lennuetappidel.

UAM.OP.VCA.135. Marsruudid ja käitamispääkkonnad

- a) Uuendusliku õhuliikluse käitaja tagab, et lende tehakse üksnes marsruutidel või piirkondades, kus:
 - 1) on kavandatud käitamiseks sobivad kosmosepõhised seadmed, maapealsed seadmed ja teenused ning meteoroloogiateenused;

- 2) on sobivad vertipordid, ümbersuunamiskohad või VCA kiirabitööde kohad, mis võimaldavad maanduda VCA suutlikkuse kriitilise rikke korral;
 - 3) on piisav VCA suutlikkus minimaalsete lennukõrguste nõuete täitmiseks;
 - 4) VCA seadmed vastavad kavandatud käitamise miinimumnõuetele ja
 - 5) nende kohta on vajalikud kaardid ja lennuskeemid.
- b) Uuendusliku õhuliikluse käitaja tagab, et lennud tehakse kõigi piirangute kohaselt, mida pädev asutus on marsruutidele või käitamispirkondadele kehtestanud.

UAM.OP.VCA.145. Minimaalsete lennukõrguste kehtestamine

- a) Uuendusliku õhuliikluse käitaja kehtestab iga kasutatava marsruudisegmendi kohta:
- 1) minimaalsed lennukõrgused, millega tagatakse nõuetekohane takistustevaba kõrgus maapinnast ja takistustest, võttes arvesse käesoleva lisa C-alajao asjakohaseid nõudeid ja selle liikmesriigi kehtestatud miinimume, kus käitamine toimub, ja
 - 2) meetodid, mille abil piloot määrab kindlaks alapunktis 1 osutatud kõrgused.
- b) Minimaalsete lennukõrguste kehtestamise meetodi peab kinnitama pädev asutus.
- c) Kui uuendusliku õhuliikluse käitaja ja selle liikmesriigi, kus käitamine toimub, kehtestatud minimaalsed lennukõrgused on erinevad, kohaldatakse kõrgemaid väärtusi.

UAM.OP.VCA.190. Kütuse-/energiakava – üldine

- a) Uuendusliku õhuliikluse käitaja kehtestab, rakendab ja haldab kütuse-/energiakava, mis hõlmab põhimõtteid ja protseduure järgmise kohta:
- 1) kütuse-/energiakoguse planeerimine ja kütuse-/energiakoguse ümberplaneerimine lennu ajal;
 - 2) vertipordide, ümbersuunamiskohtade või VCA kiirabitööde kohtade valimine ja
 - 3) kütuse-/energiakasutuse kontroll lennu ajal.
- b) Kütuse-/energiakava peab
- 1) sobima kavandatud käitamiseks ja
 - 2) vastama uuendusliku õhuliikluse käitaja suutlikkusele toetada selle rakendamist.
- c) Kütuse-/energiakava lisatakse tegevuskäsiraamatusse.
- d) Kütuse-/energiakava ja selle mis tahes muudatused peab eelnevalt heaks kiitma pädev asutus.

UAM.OP.VCA.191. Kütuse-/energiakava – kütuse-/energiakoguse planeerimine ja kütuse-/energiakoguse ümberplaneerimine lennu ajal

Uuendusliku õhuliikluse käitaja tagab, et:

- a) VCA pardal on kasutatava kütuse/energia piisav kogus ja varu, et kavandatud lend ohutult lõpetada ja võimaldada kavandatud lennust kõrvalekaldumist;
- b) kavandatud lennul kasutatava kütuse/energia kavandatav kogus põhineb järgmisel:
- 1) õhusõiduki lennukäsiraamatus esitatud kütuse-/energiakulu andmed või konkreetse õhusõiduki kehtivad andmed, mis saadakse kütuse/energia kasutamise monitooringusüsteemist;
 - 2) käitamistingimused, mille kohaselt tuleb lend sooritada, sealhulgas:
 - i) suutlikkus, mis on nõutav kavandatud lennuks sihtkohta, sealhulgas marsruudil valitud vertipordile, ümbersuunamiskohta või käitamiskohta;
 - ii) eeldatavad massid;
 - iii) NOTAM-teated;
 - iv) prognoositavad ilmastikutingimused;

- v) edasilükatud hooldusega objektide kõrvalekallete mõju vastavalt uuendusliku õhuliikluse käitaja minimaalvarustuse loetelule ja/või konfiguratsiooni kõrvalekallete mõju vastavalt uuendusliku õhuliikluse käitaja konfiguratsioonist lubatud kõrvalekallete loetelule;
- vi) eeldatav väljumis- ja saabumismarsruut ning eeldatavad viivitused;
- 3) energiasalvestusseadmete tõhusus ja võimsus kavandatud käitamistingimustes, võttes vajaduse korral arvesse nende energiasalvestite seisundi halvenemist;
- c) kasutatava kütuse/energia koguse ja varu lennueelsed arvutused hõlmavad järgmist:
 - 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 õhusõidukil lennata stardikohast või lennuaegsest ümberplaneerimise kohast maandumiseni sihtvertipordil, ümbersuunamiskohas või käitamiskohas, võttes arvesse alapunkti b alapunktis 2 kindlaks määratud käitamistingimusi;
 - 3) kütuse/energia erivaru, mis on vajalik selliste ettenägematute tegurite kompenseerimiseks, mis võivad mõjutada sihtvertipordile, ümbersuunamiskohta või käitamiskohta jõudmiseks vajalikku kütuse-/energiakulu;
 - 4) lõplik kütuse-/energiavaru, mis määratakse kindlaks kõigi järgmiste tingimuste põhjal:
 - i) õhusõiduki lennukäsiraamatus ette nähtud iseloomulik aeg kordusringiks alates maandumise otsusepunktist kuni sellesse maandumise otsusepunkti tagasi, võttes arvesse VCA sertifitseeritud minimaalset suutlikkust;
 - ii) kütuse-/energiakulu seisukohast konservatiivsed keskkonnatingimused;
 - iii) kordusringi- ja lähenemisprotseduuride tegemiseks sobiv konfiguratsioon/kiirus;
 - iv) konservatiivne kütuse-/energiakulu;
 - 5) täiendav kütus/energia, mille kogus on piisav, et võimaldada VCA-l ohutult maanduda marsruudil valitud sihtvertipordil, ümbersuunamiskohas või käitamiskohas, võttes arvesse VCA sertifitseeritud minimaalset suutlikkust marsruudi mis tahes punktis; see täiendav kütus/energia on nõutav ainult juhul, kui alapunkti c alapunktide 2 ja 3 kohaselt arvatud kütuse/energia kogus ei ole sellise juhtumi jaoks piisav;
 - 6) täiendav kütus/energia, et võtta arvesse eeldatavaid viivitusi või konkreetseid tegevuspiiranguid, ja
 - 7) otsustuspõhine kütus/energia, kui õhusõiduki kapten seda nõuab;
- d) kui lendu peab jätkama algselt planeeritust erineval marsruudil või algselt planeeritust erineva sihtvertipordi, ümbersuunamiskoha või käitamiskohani, võetakse lennuaegse ümberplaneerimise protseduurides nõutava kasutatava kütuse-/energiakoguse arvutamisel arvesse alapunkti b alapunktis 2 ja alapunkti c alapunktides 2 kuni 6 osutatud protseduure.

UAM.OP.VCA.195. Kütuse-/energiakava – kütuse-/energiakasutuse kontroll lennu ajal

- a) Uuendusliku õhuliikluse käitaja kehtestab põhimõtted ja protseduurid, millega tagatakse kütuse-/energiakoguse jälgimine ja kütuse-/energiakasutuse kontroll lennu ajal.
- b) Õhusõiduki kapten jälgib järelejäänud kasutatava kütuse/energia kogust VCA pardal, et see oleks kaitstud ja vähemalt sama suur kui kütuse-/energia kogus, mis on vajalik lennu jätkamiseks valitud sihtvertipordi, ümbersuunamiskoha või VCA kiirabitööde kohani, kus on võimalik ohutult maanduda.
- c) Kui loa muutmise lennu jätkamiseks konkreetse vertipordi, ümbersuunamiskoha või VCA kiirabitööde kohani, kus õhusõiduki kapten on kohustunud maanduma, võib põhjustada maandumist planeeritud lõplikust kütuse-/energiavarust väiksema kütuse-/energiavaruga, teavitab ta lennujuhtimisüksust, et kütuse-/energiavaru on minimaalne, saates teate „MINIMUM FUEL“.
- d) Õhusõiduki kapten kuulutab välja kütuse-/energiaalase hädaolukorra, saates raadiolevisse teate „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL“, kui lähimal ohutult maandumist võimaldaval vertipordil, ümbersuunamiskohas või VCA kiirabitööde kohas maandumiseni kasutada olev arvatud kütuse/energia kogus on hinnangu kohaselt väiksem kui kavandatud lõplik kütuse-/energiavaru.

UAM.OP.VCA.210. Piloodid töökohtadel

- a) Stardi ja maandumise ajal peab piloot, kes peab täitma tööülesandeid, viibima talle määratud töökohtal.

- b) Kõikidel muudel lennuetappidel peab piloot, kes peab täitma tööülesandeid, viibima talle määratud töökohal, välja arvatud juhul, kui eemalolek on vajalik lennuga seotud tööülesannete täitmiseks või füsioloogilisteks vajadusteks. Kui eemalolek on vajalik eespool nimetatud põhjustel, tuleb VCA juhtimine üle anda teisele sobiva kvalifikatsiooniga piloodile.
- c) Kõikidel lennuetappidel peab piloot, kes peab täitma tööülesandeid, säilitama valvsuse. Kui piloot tuvastab valvsuse vähenemise, tuleb võtta asjakohased vastumeetmed.

UAM.OP.VCA.245. Ilmastikutingimused

Uuendusliku õhuliikluse käitaja tagab, et õhusõidukit käitatakse selliste ilmastikutingimustest tulenevate käitamispääringute piires, milleks õhusõiduk on sertifitseeritud, ning võttes arvesse kehtivaid ja prognoositavaid ilmastikutingimusi kogu lennu vältel.

UAM.OP.VCA.250. Jää ja muu saaste – maapealsed protseduurid

- a) Uuendusliku õhuliikluse käitaja kehtestab VCA ohutuks käitamiseks protseduurid, mida tuleb järgida, kui on tarvis maapealset jääemaldust ja jäätumisvastast töötlust ning nendega seotud ülevaatusi.
- b) Õhusõiduki kapten alustab starti üksnes juhul, kui VCA välispind on õhusõiduki lennukäsiraamatu nõuete kohaselt puhas igasugusest saastest, mis võib kahjustada õhusõiduki lennutehnilisi omadusi ja/või juhitavust.

UAM.OP.VCA.255. Jää ja muu saaste – protseduurid lennu ajal

- a) Uuendusliku õhuliikluse käitaja kehtestab protseduurid lendudeks eeldatavates või tegelikes jäätumistingimustes.
- b) Õhusõiduki kapten alustab lennu või lendab eeldatavatesse või tegelikesse jäätumistingimustesse tahtlikult üksnes juhul, kui VCA on sertifitseeritud ja varustatud sellistes tingimustes käitamiseks.
- c) Kui tegelik jäätumine ületab õhusõiduki sertifitseeritud jäätumistaset või kui teadaolevates jäätumistingimustes lendamiseks sertifitseerimata õhusõiduk satub jäätumistingimustesse, juhivad õhusõiduki kapten õhusõiduki jäätumistingimustest viivitamata välja, saates vajaduse korral lennuliiklusteenindusele hädaolukorra teate.

UAM.OP.VCA.260. Õlivaru

Vajaduse korral alustab õhusõiduki kapten lennu või jätkab lennu pärast lennuaeget ümberplaneerimist üksnes juhul, kui ta on veendunud, VCA-l on vähemalt selline kogus õli, mis on planeeritud lennu ohutuks sooritamiseks, võttes arvesse eeldatavaid käitamistingimusi.

UAM.OP.VCA.265. Starditingimused

Enne stardi alustamist peab õhusõiduki kapten olema veendunud, et:

- a) ilmastikutingimused vertipordil, ümbersuunamiskohas või VCA kiirabitööde kohas ning kasutatava stardipinna seisukord ei takista õhusõiduki kaptenil sooritamast ohutut starti ja väljumist ja
- b) järgitakse vertipordi, ümbersuunamiskoha või VCA kiirabitööde koha (vajaduse korral) kohta kehtestatud käitamisiinimume.

UAM.OP.VCA.270. Minimaalsed lennukõrgused

Õhusõiduki kapten ei lenda allpool ettenähtud miinimumkõrgust, välja arvatud:

- a) startimiseks või maandumiseks või
- b) laskumiseks vastavalt pädeva asutuse kinnitatud protseduuridele.

UAM.OP.VCA.275. Ebatavalise või hädaolukorra jäljendamine lennu ajal

Reisijate või lasti vedamisel ei tohi õhusõiduki kapten jäljendada ebatavalist või hädaolukorda, mis nõuab ebatavalise või hädaolukorra protseduuride kohaldamist.

UAM.OP.VCA.290. Läheduse tuvastamine

Kui õhusõiduki kapten või maapinna läheduse hoiatussüsteem tuvastab lubamatu läheduse maapinnale ja/või VCAst horisontaalsuunas paiknevale takistusele, võtab õhusõiduki kapten viivitamata parandusmeetmeid ohutute lennutingimuste taastamiseks.

UAM.OP.VCA.300. Lähenemis- ja maandumistingimused

Enne lähenemistoimingu alustamist peab õhusõiduki kapten olema veendunud, et:

- a) ilmastikutingimused vertipordil, ümbersuunamiskohas või VCA kiirabitööde kohas ei takista kaptenil sooritamast tegevuskäsiraamatus kehtestatud suutlikkusteabe kohast ohutut lähenemist, maandumist või kordusringile minekut ja
- b) päevasel ajal visuaallennureeglite järgi tehtavatel lendudel järgitakse vertipordi kohta kehtestatud käitamisiinimume või nähtavust ja minimaalset kaugust pilvedest.

UAM.OP.VCA.315. Lennutundide aruandlus

Uuendusliku õhuliikluse käitaja teeb pädevale asutusele kättesaadavaks iga VCAGA eelmisel kalendriaastal lennatud tundide arvu.

2. JAOTIS***Mehitatud VTOL-võimekusega õhusõidukid*****UAM.OP.MVCA.050. Reguleerimisala**

Käesoleva jaotisega kehtestatakse täiendavad nõuded uuendusliku õhuliikluse lendudele, mida tehakse mehitatud VTOL-võimekusega õhusõidukitega.

UAM.OP.MVCA.100. Lennuliiklusteeninduse kasutamine

Uuendusliku õhuliikluse käitaja tagab, et:

- a) kasutatakse lennuliiklusteenindust, mis vastab õhuruumile, kus käitamine toimub, ja kohaldatavatele lennureeglitele, kui need on kättesaadavad;
- b) lennuliiklusteeninduse lennuplaani muudatusi sisaldavad lennuaegsed käitamisjuhendid kooskõlastatakse vastava lennuliiklusteenindusüksusega enne edastamist VCA-le;
- c) otsingu- ja päästeteenistuse korraldusi saab säilitada alati, kui lennuliiklusteeninduse kasutamine õhuruumis, kus käitamine toimub, ei ole ette nähtud visuaallennureeglite järgi toimuvateks lendudeks päevasel ajal;
- d) käitamisel õhuruumis, mille pädev asutus on määranud U-space'i õhuruumiks ja milles aeronavigatsiooniteenuse osutaja ei osuta lennujuhtimisteenuseid, teeb VCA pidevalt end U-space'i teenuseosutajatele elektrooniliselt nähtavaks.

UAM.OP.MVCA.107. Sobiv vertiport ja sobiv ümbersuunamiskoht

- a) Uuendusliku õhuliikluse käitaja kasutab tavapäraseks käitamiseks ja vajaduse korral kavandatud marsruudilt ümbersuunamiseks sobivaid vertiporte.
- b) Ilma et see piiraks alapunkti a kohaldamist, võib uuendusliku õhuliikluse käitaja marsruudil vajaduse korral kasutada kavandatud marsruudilt ümbersuunamiseks ühte või mitut sobivat ümbersuunamiskohta.
- c) Vertiporti peetakse sobivaks, kui eeldataval kasutamisaajal on see:
 - 1) vastav VCA mõõtmetele ja massile;
 - 2) vastav VCA lähenemis- ja väljumistrajektorile;
 - 3) valmis osutama pääste- ja tuletõrjeteenuseid ning seal on muud kavandatud käitamiseks vajalikud teenused ja rajatised ja
 - 4) kasutata.
- d) Ümbersuunamiskohta peetakse sobivaks, kui eeldataval kasutamisaajal:
 - 1) selle omadused, sealhulgas mõõtmed, takistused ja pinna seisukord vastavad VCA-le ja võimaldavad maanduda vastavalt kinnitatud maandumisprofiilile;
 - 2) on selleni võimalik jõuda VCA sertifitseeritud minimaalse suutlikkuse raames, võttes arvesse tuulepiiranguid;
 - 3) on sellel vastuvõetaval tasemel pääste- ja tuletõrjeteenused;
 - 4) on see eeluuritud ja
 - 5) kasutata.

UAM.OP.MVCA.111. Nähtavus ja minimaalne kaugus pilvedest – lennud visuaallennureeglite järgi

- a) Uuendusliku õhuliikluse käitaja kehtestab päeval ajal visuaallennureeglite järgi tehtavate lendude jaoks minimaalse nähtavuse ja minimaalse kauguse pilvedest. Need miinimumid ei tohi olla madalamad kui määruse (EL) nr 923/2012 lisa (SERA-osa) punktis SERA.5001 nimetatud õhuruumiklassi puhul, milles lennatakse, välja arvatud juhul, kui on lubatud lennata erivisuaallennureeglite järgi.
- b) Vajaduse korral võib uuendusliku õhuliikluse käitaja tegevuskäsiraamatus kindlaks määrata täiendavaid tingimusi selliste miinimumide kohaldamiseks, võttes arvesse selliseid tegureid nagu raadiosignaali katteala, maastik, käitamiskohtade omadused, lennutingimused ja lennuliiklusteenindusvõime.
- c) Lende tehakse nii, et maapind on nägemisulatuses.

UAM.OP.MVCA.127. Start ja maandumine – lennud visuaallennureeglite järgi päeval ajal

- a) Päeval ajal visuaallennureeglite järgi lennul ei tohi kapten startida ega maanduda vertipordil ega ümbersuunamiskohas, välja arvatud juhul, kui teatatud ilmastikutingimused sellel vertipordil või ümbersuunamiskohas on võrdsed või paremad kui määruse (EL) nr 923/2012 lisa (SERA-osa) punktis SERA.5001 või SERA.5005 nimetatud õhuruumiklassi puhul, milles lennatakse.
- b) Kui teatatud ilmastikutingimused on stardiks nõutavatest tingimustest halvemad, starditakse üksnes juhul, kui õhusõiduki kapten suudab kindlaks teha, et stardisirge alal on nähtavus ja minimaalne kaugus pilvedest nõutava miinimumiga võrdsed või sellest paremad.
- c) Kui ilmastikutingimusi ei ole teatatud, starditakse üksnes juhul, kui õhusõiduki kapten suudab kindlaks teha, et stardisirge alal on nähtavus ja minimaalne kaugus pilvedest nõutava miinimumiga võrdsed või sellest paremad.

UAM.OP.MVCA.155. Erikategooria reisijate (SCP) vedu

- a) Erikategooria reisijaid veetakse tingimustes, mis tagavad VCA ja selles viibijate ohutuse vastavalt VCA käitaja kehtestatud protseduuridele.
- b) Erikategooria reisijaid ei määrata ega lubata istekohtadele, kus neil on otsene juurdepääs avariiväljapääsule või kus nende viibimine võib:
 - 1) segada meeskonnaliikmeid tööülesannete täitmisel;
 - 2) takistada juurdepääsu avariivarustusele või
 - 3) takistada reisijate evakueerimist hädaolukorras.
- c) Erikategooria reisija pardaletulekust tuleb eelnevalt teavitada õhusõiduki kaptenit.

UAM.OP.MVCA.160. Pagasi ja lasti paigutamine

Uuendusliku õhuliikluse käitaja kehtestab protseduurid, millega tagatakse, et:

- a) salongi tuuakse üksnes pagasit, mida on võimalik nõuetekohaselt ja ohutult paigutada ja
- b) kogu õhusõiduki pardal olev pagas ja last, mis võib oma kohalt liikudes põhjustada vigastusi või kahjustusi või ummistada vahekäike või väljapääse, paigutatakse nende liikumist vältival viisil.

UAM.OP.MVCA.165. Reisijate paigutamine kohtadele

Uuendusliku õhuliikluse käitaja kehtestab protseduurid, millega tagatakse reisijate paigutamine kohtadele, kus nad võimaliku hädaolukorras evakueerimise puhul saaksid õhusõiduki evakueerimisele kaasa aidata ega takistaks seda.

UAM.OP.MVCA.170. Reisijate teavitamine

Uuendusliku õhuliikluse käitaja tagab, et:

- a) reisijaid teavitatakse ja neile demonstreeritakse ohutusega seotud aspekte, mis lihtsustavad hädaolukorras vajalike protseduuride rakendamist ja
- b) reisijatele antakse ohutusteabematerjal, mille piltjuhistelt on näha, kuidas kasutada avariivarustust ja reisijatele ette nähtud avariiväljapääse.

UAM.OP.MVCA.175. Lennu ettevalmistus

- a) Iga kavandatud lennu kohta koostatakse operatsiooniline lennuplaan, milles võetakse arvesse õhuruumi, kus lend toimub, kohaldatavaid lennureegleid, õhusõiduki suutlikkust, käitamispääringuid ja asjakohaseid eeldatavaid tingimusi lennataval marsruudil, vertipordil või ümbersuunamiskohas.
- b) Lendu ei alustata enne, kui õhusõiduki kapten on veendunud, et:
- 1) kõik määruse (EL) 2018/1139 V lisa punkti 2 alapunktis c sätestatud tingimused seoses õhusõiduki lennukõlblikkuse ja registreerimise, mõõteriistade ja seadmete, massi ja raskuskeskme, pagasi ja lasti ning õhusõiduki käitamispääringutega on täidetavad;
 - 2) õhusõiduki käitamine ei ole vastuolus konfiguratsioonist lubatud kõrvalekallete loetelu nõuetega;
 - 3) kavandatud lennu sooritamiseks nõutavad tegevuskäsiraamatu osad on kättesaadavad;
 - 4) pardal on punkti IAM.GEN.MVCA.110 kohaselt nõutavad dokumendid, lisainfo ja vormid, välja arvatud juhul, kui punkti IAM.GEN.MVCA.115 kohaselt on neid lubatud hoida maa peal;
 - 5) kättesaadavad on kehtivad kaardid, lennuskeemid ja nendega seotud dokumendid või võrdväärased andmed, mis on vajalikud õhusõiduki kavandatud lennuks, sealhulgas mis tahes ümbersuunamiseks, mida võib põhjendatult eeldada;
 - 6) planeeritud lennu jaoks on olemas nõuetekohased kosmosepõhised seadmed, maapealsed seadmed ja teenindus;
 - 7) planeeritud lennul on võimalik täita tegevuskäsiraamatus kindlaks määratud nõudeid kütuse/energia, õli, hapniku, minimaalsete lennukõrguste, vertipordi käitamisiinimumide, päevasel ajal visuaallennureeglite järgi toimuvate lendude puhul nähtavuse ja pilvedest minimaalse kauguse ning sobivate vertiportide ja ümbersuunamiskohtade valimise kohta;
 - 8) reserveeritud;
 - 9) on võimalik täita kõik täiendavad käitamispääringud;
 - 10) kogu veetav last on nõuetekohaselt jaotatud ja kindlalt kinnitatud;
 - 11) lennuliiklusteeninduse lennuplaan on heaks kiidetud ja lennuluba antud vastavalt kohaldatavatele lennureeglitele ja õhuruumiklassile, kus lend toimub.

UAM.OP.MVCA.177. Lennuliiklusteeninduse lennuplaani esitamine

- a) Uuendusliku õhuliikluse käitaja esitab lennuliiklusteeninduse lennuplaani vastavalt kohaldatavatele lennureeglitele ja õhuruumiklassi(de)le, kus lend toimub.
- b) Kui vastavalt kohaldatavatele lennureeglitele ja õhuruumiklassi(de)le, kus lend toimub, ei ole lennuliiklusteeninduse lennuplaani esitamine nõutav, tagab uuendusliku õhuliikluse käitaja, et asjakohasele lennuliiklusteenindusüksusele antakse piisavalt teavet, et vajaduse korral oleks võimalik häireteenused aktiveerida.
- c) Kui lennuliiklusteeninduse lennuplaani esitamine on nõutav, kuid seda ei ole võimalik esitada lennu alustamise kohast, edastab õhusõiduki kapten või uuendusliku õhuliikluse käitaja lennuliiklusteeninduse lennuplaani pärast starti niipea kui võimalik.

UAM.OP.MVCA.192. Kütuse-/energiakava – vertiportide ja ümbersuunamiskohtade valimine

- a) Õhusõiduki kapten valib ja täpsustab operatsioonilises lennuplaanis ja lennuliiklusteeninduse lennuplaanis (kui nii on nõutud) tavapäraseks käitamiseks, sealhulgas koolituseks, ja ümbersuunamise eesmärgil:
- 1) vähemalt kaks ohutut maandumisvõimalust sihtkohas, milleni on võimalik jõuda alates maandumise kohustusest, ja
 - 2) ühe või mitu vertiporti või ümbersuunamiskohta, et tagada ohutu maandumine, kui ümbersuunamine on vajalik suutlikkuse kriitilise rikke tuvastamise tõttu lennu mis tahes hetkel.

- b) Vertipordide ja ümbersuunamiskohtade valimiseks vastavalt alapunktile a kaalub õhusõiduki kapten, kas:
- 1) tegelike ja prognoositavate ilmastikutingimuste kohaselt on hinnangulisel kasutamisel tingimused valitud vertipordil ja ümbersuunamiskohas vastavad punktis UAM.OP.MVCA.111 kindlaks määratud miinimumile või on paremad;
 - 2) VCA sertifitseeritud minimaalne suutlikkus võimaldab ohutult maanduda valitud vertipordil või ümbersuunamiskohas;
 - 3) kõik nõutavad täiendavad käitamislaid on olemas.
- c) Õhusõiduki kapten kohaldab lendude planeerimisel asjakohaseid ohutusvarusid, et võtta eeldataval maandumisel arvesse ilmastikutingimuste võimalikku halvenemist võrreldes kättesaadava prognoosiga.

UAM.OP.MVCA.193. Ohutud maandumisvõimalused sihtkohas

Õhusõiduki kapten on kohustatud maandumiseks kasutama ühte punkti UAM.OP.MVCA.192 kohast ohutut maandumisvõimalust, kui ilmastiku-, liiklus- ja muude käitamistingimuste kehtiv hinnang näitab, et lubatud maandumiskohas on eeldataval kasutusajal võimalik ohutult maanduda.

UAM.OP.MVCA.200. VCA tankimise ja kütusepaakide tühjendamise eriprotseduurid

- a) Tankimine või kütusepaakide tühjendamise eriprotseduuri rakendatakse üksnes juhul, kui uuendusliku õhuliikluse käitaja on:
- 1) riskihindamise põhjal välja töötanud standardsed käitamisprotseduurid ja
 - 2) kehtestanud selliste protseduuridega seotud töötajate koolitusprogrammi.
- b) Tankimise või kütusepaakide tühjendamise eriprotseduurina käsitatakse järgmist:
- 1) tankimine sisselülitatud tõste- ja tõukejõuseadmete korral;
 - 2) tankimine või kütusepaakide tühjendamine reisijate sisenemise, väljumise või pardalviibimise ajal ja
 - 3) reaktiivkütuse tankimine või reaktiivkütusepaakide tühjendamine.
- c) Sisselülitatud tõste- ja tõukejõuseadmete korral tankimise protseduuride ja nende muudatuste jaoks on vaja pädeva asutuse eelnevat heakskiitu.

UAM.OP.MVCA.205. VCA akude laadimine või vahetamine reisijate sisenemise, väljumise või pardalviibimise ajal

- a) VCA akude laadimist või vahetamist tehakse reisijate sisenemise, väljumise või pardalviibimise ajal üksnes juhul, kui uuendusliku õhuliikluse käitaja on:
- 1) riskihindamise põhjal välja töötanud standardsed käitamisprotseduurid ja
 - 2) kehtestanud selliste protseduuridega seotud töötajate koolitusprogrammi.

UAM.OP.MVCA.216. Kõrvaklappide kasutamine

- a) Kõik piloodid, kes peavad täitma tööülesandeid neile määratud töökohal, peavad kandma kõrvaklappe koos suumikrofoni või samaväärse seadmega. Kõrvaklapid on peamine suulise teabeedastuse vahend lennuliiklusteenindustsüstustega suhtlemisel.
- b) Suumikrofoni või samaväärse seadme asukoht kabiinis peab võimaldama selle kasutamist kahepoolseks raadiosideks, kui VCA ruleerib oma jõuseadmete abil ja alati, kui õhusõiduki kapten seda vajalikuks peab.

UAM.OP.MVCA.220. Avariievakuatsiooni abivahendid

Uuendusliku õhuliikluse käitaja kehtestab protseduurid, millega tagatakse, et kõik automaatselt rakenduvad avariievakuatsiooni abivahendid on sisse lülitatud enne ruleerimist, maapealset liikumist, starti ja maandumist ning siis, kui see on ohutu ja teostatav.

UAM.OP.MVCA.225. Istmed, turvavööd ja turvasüsteemid

- a) *Piloodid*

Kõik piloodid peavad nõuetekohaselt kinnitama kõik oma istme turvavööd ja turvasüsteemid stardi ja maandumise ajaks ning alati, kui õhusõiduki kapten seda ohutuse huvides vajalikuks peab.

b) *Reisijad*

- 1) Õhusõiduki kapten tagab, et kõik lennukis viibivad reisijad kinnitavad nõuetekohaselt oma istme turvavöö või turvasüsteemi enne starti ja maandumist ning ruleerimise või maapealse liikumise ajaks ning alati, kui see on ohutuse huvides vajalik.
- 2) Uuendusliku õhuliikluse käitaja määrab kindlaks tingimused õhusõiduki istmete kasutamiseks korraga mitme isiku poolt ja see on lubatud üksnes spetsiaalsetel istmetel. Õhusõiduki kapten tagab, et õhusõiduki istmel ei ole korraga mitu isikut, välja arvatud juhul, kui üks neist on täiskasvanu ja üks lisarihma või muu turvavahendiga nõuetekohaselt kinnitatud imik.

UAM.OP.MVCA.230. Salongi kindlustamine

- a) Uuendusliku õhuliikluse käitaja kehtestab protseduurid, millega tagatakse, et kõik väljapääsud ja evakueerimisteed on enne ruleerimist või maapealset liikumist, starti ja maandumist takistustest vabad.
- b) Õhusõiduki kapten tagab, et kõik seadmed ja kogu pagas on nõuetekohaselt paigutatud ja kinnitatud enne starti ja maandumist ning alati, kui see on ohutuse huvides vajalik.

UAM.OP.MVCA.235. Päästevestid

Uuendusliku õhuliikluse käitaja kehtestab protseduurid, millega tagatakse, et VCA käitamisel veekogu kohal võetakse nõuetekohaselt arvesse lennu kestust ja eeldatavaid tingimusi lennu ajal, kui otsustatakse, kas kõik õhusõidukis viibijad peavad kandma päästevesti.

UAM.OP.MVCA.240. Suitsetamine pardal

Õhusõiduki kapten ei tohi mingil ajal lubada pardal suitsetamist.

UAM.OP.MVCA.245. Ilmastikutingimused

- a) Õhusõiduki kapten:
 - 1) alustab lendu või
 - 2) vajaduse korral jätkab lennuaegse ümberplaneerimise korral lendu lennuliiklusteenindusele esitatud muudetud lennuplaani alguspunktist kaugemale;
 - 3) jätkab liikumist kavandatud vertipordi suunas

ainult juhul, kui kehtivate ilmateadete või kehtivate ilmateadete ja prognooside kombinatsiooni kohaselt on eeldatavad ilmastikutingimused väljumise vertipordil, lennataval marsruudil ja saabumise ajal sihtvertipordil vastavad või paremad kui punktis UAM.OP.MVCA.111 kehtestatud planeerimisiinimumid.

UAM.OP.MVCA.285. Lisahapniku kasutamine

Õhusõiduki kapten tagab, et kõik piloodid, kes lennu ajal täidavad VCA ohutu käitamisega seotud tööülesandeid, kasutavad pidevalt lisahapnikku, kui rohkem kui 30 minuti jooksul on salongi rõhkkõrgus suurem kui 10 000 jalga, ning alati, kui salongi rõhkkõrgus on suurem kui 13 000 jalga.

UAM.OP.MVCA.295. Õhus kokkupõrke vältimise süsteemi (ACAS) kasutamine

Uuendusliku õhuliikluse käitaja kehtestab pärast õhus kokkupõrke vältimise süsteemi paigaldamist ja töökorda seadmist asjakohased käitamisprotseduurid ja koolitusprogrammid, et lennumeeskond saaks nõuetekohase koolituse kokkupõrgete vältimiseks ja oskaks kasutada ACAS II seadmeid.

C-ALAJAGU

VTOL-VÕIMEKUSEGA ÕHUSÕIDUKITE SUUTLIKKUS JA KÄITAMISPIIRANGUD**UAM.POL.VCA.050. Reguleerimisala**

Käesoleva alajaoga kehtestatakse suutlikkusnõuded ja käitamispiirangud uuendusliku õhuliikluse lendudele, mida tehakse VTOL-võimekusega õhusõidukitega.

UAM.POL.VCA.100. Lennu liik

VCAsid käitatakse vastavalt suutlikkusnõuetele, mida kohaldatakse kavandatud lennu liigi suhtes.

UAM.POL.VCA.105. VTOL-võimekusega õhusõiduki suutlikkusandmed

VCAsid käitatakse vastavalt õhusõiduki lennukäsiraamatus esitatud sertifitseeritud suutlikkusandmetele ja piirangutele.

UAM.POL.VCA.110. Üldised suutlikkusnõuded

a) VCA mass:

- 1) stardi alguses või
- 2) lennuaege ümberplaneerimise korral punktis, millest alates kohaldatakse muudetud operatsioonilist lennuplaani,

ei tohi olla suurem kui mass, mille puhul saab kavandataval lennul täita käesoleva alajao nõudeid, võttes arvesse massi eeldatavat vähenemist lennu vältel ja vajaduse korral kütuse väljalaskmist.

b) Käesoleva alajao nõuetele vastavuse kindlakstegemiseks kasutatakse õhusõiduki lennukäsiraamatus esitatud sertifitseeritud suutlikkusandmeid, vajadusel koos muude vastavas nõudes sätestatud andmetega. Uuendusliku õhuliikluse käitaja täpsustab nimetatud muud andmed tegevuskäsiraamatus. Et vältida käesolevas alajaos sätestatud nõuete topeltrakendamist, võib nõuete rakendamisel arvesse võtta ka kõiki õhusõiduki lennukäsiraamatu suutlikkusandmetes juba sisalduvaid käitamisenõudeid.

c) Käesoleva alajao nõuetele vastavuse tõendamisel võetakse arvesse järgmisi parameetreid:

- 1) VCA mass;
- 2) VCA konfiguratsioon;
- 3) keskkonnatingimused, eelkõige:

- i) tiheduskõrgus;
- ii) tuul:

A) kui alapunktis C ei ole sätestatud teisiti, ei tohi startimise, starditrajektoori ja maandumise puhul tuuleparandusena arvesse võtta rohkem kui 50 % ühestki teatatud püsivast vastuulekomponendist, mille väärtus on 5 sõlme või rohkem;

B) kui õhusõiduki lennukäsiraamatus on lubatud startimine ja maandumine taganttuulekomponendi korral ning kõikidel juhtudel starditrajektoori puhul ei tohi taganttuuleparandus olla väiksem kui 150 % ühestki teatatud tuulekomponendist;

C) kui täpsed tuulemõõteseadmed võimaldavad täpselt mõõta tuule kiirust stardi- ja maandumispunkti kohal, võib uuendusliku õhuliikluse käitaja arvesse võtta rohkem kui 50 % tuulekomponentide väärtusest, kui ta tõendab pädevale asutusele, et lähenemis- ja stardisirge ala lähedus ning tuulemõõteseadmete pakutav suurem täpsus tagavad samaväärse ohutustaseme;

- 4) käitamistehnikad ja
- 5) VCA suutlikkuse kahjulikult mõjuvate süsteemide käitamine.

UAM.POL.VCA.115. Takistuste arvestamine

Lähenemis- ja stardisirge alale suunduvate ja sealt väljuvate lendude puhul peab uuendusliku õhuliikluse käitaja lennueelsel planeerimisel ja takistustevaba ala arvutamisel tegema järgmist:

a) arvestama takistusega, mis paikneb starditrajektoori või katkestatud lähenemise trajektoori väljaspool lähenemis- ja stardisirge ala, kui selle küljkaugus kavandatava lennutrajektoori aluse maapinna lähimast punktist ei ole suurem kui:

- 1) lennul visuaallennureeglite järgi:
 - i) $0,75 \times D$;

- ii) pluss $0,25 \times D$ või 3 m, kumb on suurem;
- iii) pluss:
 - A) $0,10 \times$ kaugus kasutada oleva stardidistantsi lõpust päevasel ajal visuaallennureeglite järgi lennul või
 - B) RESERVEERITUD;
- b) kui stardil kasutatakse tagurdamise või külgliikumise ülemineku protseduuri, arvestama takistusega, mis paikneb tagurdamis- või külgliikumisalal, kui selle küljkaugus kavandatava lennutrajektoori aluse maapinna lähimast punktist ei ole suurem kui:
 - 1) $0,75 \times D$;
 - 2) pluss $0,25 \times D$ või 3 m, kumb on suurem;
 - 3) pluss:
 - i) $0,10 \times$ kaugus kasutada oleva stardidistantsi lõpust päevasel ajal visuaallennureeglite järgi lennul või
 - ii) RESERVEERITUD;
- c) mitte arvestama takistusega, mis paikneb starditrajektooriga või katkestatud lähenemise trajektooriga väljaspool lähenemis- ja stardisirge ala, kui selle küljkaugus kavandatava lennutrajektoori aluse maapinna lähimast punktist on suurem kui:
 - 1) $3 \times D$ päevasel ajal visuaallennureeglite järgi lennul, kui tõusu ajal on tagatud täpne navigeerimine visuaalsete märkide järgi;
 - 2) RESERVEERITUD.

UAM.POL.VCA.120. Start

- a) VCA stardimass ei tohi ületada õhusõiduki lennukäsiraamatus kindlaks määratud maksimaalset stardimassi kasutatava(te) sertifitseeritud stardiprotseduuri(de) puhul.
- b) Uuendusliku õhuliikluse käitaja võtab arvesse:
 - 1) punkti UAM.POL.VCA.110 alapunktis c esitatud asjakohaseid parameetreid ja
 - 2) punkti UAM.POL.VCA.115 kohaselt kindlaks tehtud takistusi.
- c) Lisaks sellele tuleb VCA lendude puhul lähenemis- ja stardisirge alalt arvestada, et:
 - 1) stardimass peab olema selline, et:
 - i) start on võimalik katkestada ja maanduda lähenemis- ja stardisirge alale, kui stardi otsusepunktis või enne seda tuvastatakse suutlikkuse kriitiline rike;
 - ii) stardi katkestamiseks vajalik distants VCAde puhul (RTODRV) ei ole suurem kui stardi katkestamiseks olemasolev distants VCAde puhul (RTODAV) ja
 - iii) vajalik stardidistants (TODRV) ei ole suurem kui olemasolev stardidistants VCAde puhul (TODAV), välja arvatud juhul, kui stardi otsusepunktis või enne seda tuvastatud VCA suutlikkuse kriitilise rikke korral on starti jätkates võimalik ületada kõik takistused VCA vajaliku stardidistantsi TODRV lõpuni vähemalt 10,7 m (35 jala) kõrguselt.
 - 2) Stardietapp kuni stardi otsusepunktini (kaasa arvatud) peab toimuma nii, et maapind on nähtav, et katkestatud start oleks võimalik ohutult lõpule viia.
- d) Kui stardil kasutatakse tagurdamise või külgliikumise ülemineku protseduuri, peab olema võimalik kõikidest tagurdus- või külgliikumisalal olevatest takistustest piisava varuga mööduda, kui stardi otsusepunktis või enne seda on tuvastatud suutlikkuse kriitiline rike.

UAM.POL.VCA.125. Starditrajektoor

- a) Kui stardi otsusepunktis või enne seda tuvastatakse suutlikkuse kriitiline rike, siis VCA vajaliku stardidistantsi lõpust alates:
 - 1) peab stardimass olema selline, et päevasel ajal visuaallennureeglite järgi toimuvate lendude korral on starditrajektooriga takistustevaba kõrgus kõikide tõusutrajektooriga olevate takistuste kohal vähemalt 10,7 m (35 jala);
 - 2) tuleb üle 15° suunamuutuse korral jätta varu, et suuta säilitada tõusunurk, mis tagab õhusõiduki lennukäsiraamatus kindlaks määratud takistustevaba ala nõuete täitmise. Seda suunamuutust ei tohi alustada enne stardipinnast 61 m (200 jala) kõrgusele jõudmist, välja arvatud juhul, kui see on õhusõiduki lennukäsiraamatus kindlaks määratud heakskiidetud stardiprotseduuri osa.

- b) Alapunkti a nõuetele vastavuse tõendamisel võetakse väljumise vertipordil, ümbersuunamiskohas või käitamiskohas arvesse punkti UAM.POL.VCA.110 alapunktis c esitatud asjakohaseid parameetreid.

UAM.POL.VCA.130. Lend marsruudil

- a) VCA mass ja lennutrajektor marsruudi kõigis punktides ja lennu ajaks prognoositavates ilmastikutingimustes peab pärast suutlikkuse kriitilist rikke tuvastamist võimaldama täita järgmisi nõudeid:
- 1) RESERVEERITUD.
 - 2) RESERVEERITUD.
 - 3) VCA mass peab võimaldama selle käitamist määruse (EL) nr 923/2012 lisa (SERA-osa) punkti SERA.5005 alapunkti f kohaselt kehtestatud miinimumtasemel või sellest kõrgemal ning laskumist reisikõrguselt maandumise otsusepunktini sellise vertipordi, ümbersuunamiskoha või käitamiskoha kohal, kus on võimalik sooritada maandumine kooskõlas punktiga UAM.POL.VCA.135.
- b) Alapunkti a nõuetele vastavuse tõendamisel kohaldatakse kõike järgmist:
- 1) eeldatakse, et suutlikkuse kriitiline rike tekib marsruudi kõige kriitilisemas punktis;
 - 2) võetakse arvesse tuule mõju lennutrajektorile;
 - 3) plaanitakse kütuse väljalaskmine (vajaduse korral) teha ohutusprotseduure järgides ja ainult ulatuses, mis on kooskõlas vajaliku kütuse-/energiavaruga sihtvertipordile, ümbersuunamiskohta või käitamiskohta jõudmiseks, ja
 - 4) ei plaanita kütuse väljalaskmist (vajaduse korral) teha, kui kõrgus on alla 300 m (1 000 jala) maapinnast.

UAM.POL.VCA.135. Maandumine

- a) VCA maandumismass arvestuslikul maandumisajal ei tohi ületada maksimaalset massi, mis on kasutatava sertifitseeritud maandumisprotseduuri jaoks õhusõiduki lennukäsiraamatus kindlaks määratud.
- b) Uuendusliku õhuliikluse käitaja võtab arvesse:
- 1) punkti UAM.POL.VCA.110 alapunktis c esitatud asjakohaseid parameetreid ja
 - 2) punkti UAM.POL.VCA.115 kohaselt kindlaks tehtud takistusi.
- c) Kui maandumise otsusepunktis või mis tahes punktis enne seda tuvastatakse suutlikkuse kriitiline rike, peab olema võimalik maanduda ja peatuda lennuraja või lähenemis- ja stardisirge ala piires või sooritada katkestatud maandumine ning ületada kõik takistused lennutrajektoril vähemalt 10,7 m (35 jala) kõrguselt.
- d) Kui maandumise otsusepunktis või mis tahes punktis pärast seda tuvastatakse suutlikkuse kriitiline rike, peab olema võimalik maanduda ja peatuda lennuraja või lähenemis- ja stardisirge ala piires ning ületada kõik takistused lähenemistrajektoril.

UAM.POL.VCA.140. Mass ja balansseering ning last

- a) VCA last, mass ja raskuskese peavad kõikidel lennuetappidel vastama õhusõiduki lennukäsiraamatus kindlaks määratud piirangutele või tegevuskäsiraamatus kindlaks määratud piirangutele (kui need on rangemad).
- b) Uuendusliku õhuliikluse käitaja peab enne kasutuselevõttu kaalumise teel kindlaks tegema iga käitatava õhusõiduki massi ja raskuskeskme ning edaspidi tuleb õhusõidukeid massi ja raskuskeskme määramiseks kaaluda üks kord nelja aasta järel, kui kasutatakse üksikute VCAde masse, või üks kord üheksa aasta järel, kui kasutatakse õhusõidukipargi massi. Arvestada tuleb mõju, mida avaldavad õhusõiduki massile ja balansseeringule modifikatsioonid ja remondid, ning see nõuetekohaselt dokumenteerida. VCA tuleb uuesti kaaluda, kui modifikatsioonide mõju massile ja balansseeringule ei ole täpselt teada.
- c) Kaalumise peab läbi viima õhusõiduki tootja või sertifitseeritud hooldusorganisatsioon.
- d) Uuendusliku õhuliikluse käitaja peab kaalumise või standardmasside põhjal kindlaks määrama kõigi käitamisseadmete ja meeskonnaliikmete (piloodid ja tehniline meeskond, kui on olemas) massi, mis kuulub VCA käitamise tühimassi hulka. Kindlaks tuleb määrata mõju, mida nende asukoht avaldab lennuki raskuskeskmele.
- e) Uuendusliku õhuliikluse käitaja peab kaalumise või reisijate ja pagasi (kui on olemas) standardmassi alusel kindlaks määrama tegeliku lasti massi koos kogu ballasti massiga.

- f) Uuendusliku õhuliikluse käitaja võib muude lastiosade standardmasse peale reisijate ja registreeritud pagasi standardmasside kasutada juhul, kui ta tõendab pädevale asutusele, et nende osade mass on muutumatu või jääb kindlaksmääratud hälbe piiresse.
- g) Uuendusliku õhuliikluse käitaja määrab kütusekoguse ja/või energiasalvestusseadme massi järgmiselt:
- 1) *kütusekoguse* massi kütuse tegeliku tiheduse alusel või, kui see ei ole teada, tegevuskäsiraamatus sätestatud meetodi kohaselt arvatud tiheduse alusel,
 - 2) *energiasalvestusseadme* massi kaalumise või kasutades tegevuskäsiraamatus kindlaksmääratud standardmassi.
- h) Uuendusliku õhuliikluse käitaja peab tagama, et:
- 1) VCA lastimine toimub kvalifitseeritud töötajate järelevalve all ja
 - 2) tegelik last vastab õhusõiduki massi ja balansseeringu arvutamiseks kasutatud andmetele.
- i) Uuendusliku õhuliikluse käitaja peab järgima konstruktsioonist tulenevaid lisapiiranguid, nagu pörandade tugevuse piirangud, maksimaalne koormus jooksva meetri kohta, maksimaalne mass ühe lastiruumi kohta ja/või maksimaalne istekohtade arv.
- j) Uuendusliku õhuliikluse käitaja määrab tegevuskäsiraamatus kindlaks lastimise ning massi- ja balansseeringusüsteemi põhimõtted ja meetodid, mis vastavad alapunktide a kuni i nõuetele. See süsteem peab hõlmama käitaja kavandatavate lendude kõiki liike.

UAM.POL.VCA.145. Massi ja balansseeringu andmed ning massi ja balansseeringu dokumendid

- a) Uuendusliku õhuliikluse käitaja peab enne igat lendu määrama massi ja balansseeringu andmed ning täitma massi ja balansseeringu dokumendid, kus on märgitud andmed lasti ja selle paigutuse kohta. Massi ja balansseeringu dokumentide alusel peab õhusõiduki kaptenil olema võimalik kindlaks teha, et lasti ja selle paigutusega ei ole ületatud lennuki massi ja balansseeringu piiranguid. Massi ja balansseeringu dokumendid peavad sisaldama järgmist teavet:
- 1) VCA registreerimisandmed ja tüüp;
 - 2) lennu kutsung, number ja kuupäev;
 - 3) õhusõiduki kapteni täielik nimi;
 - 4) dokumendi koostaja täielik nimi;
 - 5) õhusõiduki käitamise tühimass ja vastav raskuskese;
 - 6) kütuse või energiasalvestusseadme mass stardi ajal ja reisikütuse mass;
 - 7) kütusest erinevate muude kuluainete mass, kui on olemas;
 - 8) tegeliku lasti osad, sealhulgas reisijad, pagas, kaup ja ballast;
 - 9) stardimass, maandumismass ja mass kütusega;
 - 10) kohaldatavad õhusõiduki raskuskeskme asukohad ja
 - 11) massi ja raskuskeskme piirnõrmed.

Eespool nimetatud teave peab olema kättesaadav lennu planeerimisdokumentides või massi- ja balansseeringusüsteemides.

- b) Kui massi ja balansseeringu andmed ning massi ja balansseeringu dokumendid koostatakse massi- ja balansseeringusüsteemi abil digitaalselt, peab käitaja:
- 1) kontrollima väljastatavate andmete terviklust, tagamaks et need on õhusõiduki lennukäsiraamatus ette nähtud piirangute raames ja
 - 2) määrama oma tegevuskäsiraamatus kindlaks andmete kasutamise juhendid ja protseduurid.
- c) Õhusõiduki lastimist kontrolliv isik peab oma allkirjaga kinnitama, et last ja selle paigutus vastavad õhusõiduki kaptenile antud massi ja balansseeringu dokumentide andmetele. Õhusõiduki kapten peab andma oma heakskiidu allkirjaga või samaväärsel viisil.

- d) Uuendusliku õhuliikluse käitaja peab kehtestama protseduurid, mida järgitakse viimase hetke lastimuudatuste korral, et tagada järgmine:
- 1) kui pärast massi ja balansseeringu dokumentide täitmist tehakse mõni viimase hetke muudatus, juhitakse sellele õhusõiduki kapteni tähelepanu ning muudatus registreeritakse sellistes lennuplaneerimisdokumentides, mis sisaldavad massi ja balansseeringut käsitlevaid dokumente;
 - 2) maksimaalse reisijate arvu või veetava lasti lubatud viimase hetke muudatus dokumenteeritakse ja
 - 3) reisijate maksimaalse arvu ületamise korral koostatakse uued massi- ja balansseeringudokumentid.

D-ALAJAGU

MÕÕTERIISTAD, ANDMED JA SEADMED

1. JAOTIS

VTOL-võimekusega õhusõidukid (VCA)

UAM.IDE.VCA.050. Reguleerimisala

Käesoleva jaotisega kehtestatakse nõuded uuendusliku õhuliikluse lendudele, mida tehakse VTOL-võimekusega õhusõidukitega.

UAM.IDE.VCA.100. Mõõteriistad ja seadmed

- a) Käesoleva alajaoga ette nähtud mõõteriistad, andmed ja seadmed, samuti tüübisertifitseerimise nõuded ja õhuruuminõuded peavad olema VCAse paigaldatud või olema selle pardal vastavalt tingimustele, mille kohaselt seda õhusõidukit kavatakse kasutada.

Käesoleva alajaoga ette nähtud mõõteriistad ja seadmed, samuti tüübisertifitseerimise nõuded ja õhuruuminõuded peavad olema sertifitseeritud vastavalt kohaldatavatele lennukõlblikkusnõuetele, välja arvatud järgmised esemed:

- 1) esmaabikomplekt;
 - 2) pääste- ja signalisatsioonivahendid;
 - 3) mereankrud ja sildumisvahendid ja
 - 4) laste turvavahendid.
- b) Mõõteriistad ja seadmed, mis ei ole käesoleva lisa kohaselt nõutavad, ning mis tahes muu varustus, mis ei ole käesoleva määruse kohaselt nõutav, kuid mida veetakse lennul, peavad vastama järgmistele nõuetele:
- 1) piloot ei kasuta nende mõõteriistade, seadmete või lisavarustuse abil saadud teavet määruse (EL) 2018/1139 II lisa ja IX lisa punkti 2.1 või käesoleva lisa punktide UAM.IDE.MVCA.330, UAM.IDE.MVCA.335 ja UAM.IDE.MVCA.345 nõuete täitmiseks ja
 - 2) need mõõteriistad ja seadmed, kaasa arvatud nende rikked või häired ei kahjusta õhusõiduki lennukõlblikkust.
- c) Kui lennu ajal tuleb piloodil talle määratud töökohal kasutada seadmeid, peavad need seadmed olema sellelt töökohalt lihtsasti kasutatavad. Kui sama seadet peab talle määratud töökohal kasutama rohkem kui üks isik, peab seade olema paigaldatud nii, et seda on lihtne kasutada kõigilt sellistelt töökohtadelt.
- d) Piloodi kasutatavate mõõteriistade paigutus peab võimaldama piloodil talle määratud töökohalt hõlpsasti lugeda kõnealuste mõõteriistade näitusid nii, et ta peaks võimalikult vähe muutma asendit ja vaatesuunda, mis tal tavaliselt lennusuunas vaadates on.
- e) Kogu vajalik avariivarustus peab olema koheseks kasutamiseks hõlpsasti kättesaadav.

UAM.IDE.VCA.105. Nõutav lennu minimaalvarustus

Lendu ei alustata, kui mõni kavandatud lennuks vajalik õhusõiduki mõõteriist, seade või funktsioon ei tööta või puudub, välja arvatud juhul, kui:

- a) õhusõidukit käitatakse vastavalt käitaja minimaalvarustuse loetelule või
- b) käitajal on pädeva asutuse luba käitada õhusõidukit minimaalvarustuse põhiloetelu piires vastavalt III lisa punkti ORO.MLR.105 alapunktile j.

2. JAOTIS

Mehitatud VTOL-võimekusega õhusõidukid**UAM.IDE.MVCA.050. Reguleerimisala**

Käesoleva jaotisega kehtestatakse täiendavad nõuded uuendusliku õhuliikluse lendudele, mida tehakse mehitatud VTOL-võimekusega õhusõidukitega.

UAM.IDE.MVCA.115. Lennuvalgustus

Päeval ajal visuaallennureeglite järgi käitav VCA peab olema varustatud kokkupõrkehoiatustuledega.

UAM.IDE.MVCA.125. Lennumõõteriistad ja nendega seotud seadmed

- a) VCA peab olema varustatud lennumõõteriistade ja seadmetega, mis on kindlaks määratud selle õhusõiduki tüübisertifikaadis lendudeks päeval ajal visuaallennureeglite järgi.
- b) Vastavalt eeldatavatele käitamistingimustele ja meeskonna töökoormusele peavad VCAsse olema paigaldatud või olema selle pardal täiendavad lennumõõteriistad ja seadmed.

UAM.IDE.MVCA.140. Kütuse/energia mõõtmise ja kuvamise seadmed

- a) VCA peab olema varustatud vahenditega, millega lennu ajal mõõta ja piloodile näidata järelejäänud kasutatavat kütuse-/energiakogust.
- b) Lennu järelejäänud osa sooritamiseks vajaliku kütuse-/energiakoguse konservatiivne hinnang kuvatakse piloodile, välja arvatud juhul, kui see on ette nähtud muude vahenditega vastavalt punkti UAM.OP.VCA.195 alapunktile a.

UAM.IDE.MVCA.145. Kõrguse kindlaksmääramise seadmed

- a) VCA peab veekogu kohal toimuvate lendude puhul olema varustatud vahenditega, millega on võimalik kindlaks määrata õhusõiduki kõrgus veepinna suhtes ja hoiatada helisignaaliga eelnevalt kindlaksmääratud kõrgusest läbivajumisel ning visuaalse signaaliga piloodi määratud kõrgusest läbivajumisel, kui lend toimub:
 - 1) maast kaugusel, mis vastab reisilennu tavakiirusel rohkem kui kolmeminutilisele lennule;
 - 2) RESERVEERITUD;
 - 3) RESERVEERITUD;
 - 4) nii, et maapinda ei ole näha.

UAM.IDE.MVCA.170. Meeskonna sisetelefonisüsteem

Rohkem kui ühe meeskonnaliikmeka käitamiseks peab VCA olema varustatud sisetelefonisüsteemiga, sealhulgas kõrvaklapid ja mikrofonid, kasutamiseks kõikidele lennumeeskonna liikmetele.

UAM.IDE.MVCA.180. Valjuhääldisüsteem (PAS)

VCA peab olema varustatud valjuhääldisüsteemiga, välja arvatud juhul, kui uuendusliku õhuliikluse käitaja tõendab, et lennu ajal on piloodi kõne kõikidel reisijate istmetel kuuldav ja arusaadav.

UAM.IDE.MVCA.185. Kabiini helisalvestusseade (CVR)

- a) VCA, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on üle 5 700 kg, peab olema varustatud kabiini helisalvestusseadmega.
- b) Kabiini helisalvestusseade peab võimaldama säilitada vähemalt eelnenud kahe tunni jooksul salvestatud andmeid.

- c) Kabiini helisalvestusseade peab ajalises järjestuses salvestama muule materjalile kui magnetlint või magnettraat:
- 1) kabiinis radio teel edastatavad või vastu võetavad suulised teated;
 - 2) lennumeeskonna liikmete suulised teated sisetelefonisüsteemi ning valjuhääldisüsteemi kaudu, kui see on paigaldatud;
 - 3) helikeskkonna kabiinis, sealhulgas kõikide meeskonnaliikmete mikrofonidelt vastuvõetud helisignaamid;
 - 4) kõrvaklappide või valjuhääldi kaudu edastatavad navigatsiooni- või lähenemisseadmeid identifitseerivad hääli- või helisignaamid.
- d) Kabiini helisalvestusseade salvestab sõltuvalt elektrienergia kättesaadavusest võimalikult varakult kabiini kontrollimise ajal lennu alguses enne, kui VCA suudab liikuda oma jõuseadmete abil, kuni kabiini kontrollimiseni vahetult pärast tõste- ja tõukejõuseadmete väljalülitamist lennu lõpus. Igal juhul peab kabiini helisalvestusseade hakkama automaatselt salvestama enne, kui õhusõiduk liigub oma jõuseadmete abil, ja salvestama kuni lennu lõpuni.
- e) Kabiini helisalvestusseadme salvestiste muutmise funktsioon peab olema õhusõiduki kapteni käsutuses nii, et enne selle funktsiooni kasutamist tehtud salvestistele ei ole võimalik tavaliste taasesitus- või kopeerimismeetodite abil juurde pääseda.
- f) Kui kabiini helisalvestusseade kokkupõrke korral ei eraldu, peab see olema varustatud vahendiga, mis aitab kindlaks teha salvestusseadme asukoha vees ja suudab vee all signaali edastada vähemalt 90 päeva. Kui kabiini helisalvestusseade kokkupõrke korral eraldub, peab see olema varustatud automaatse avariimajakaga.

UAM.IDE.MVCA.190. Lennuandmete pardasalvesti (FDR)

- a) VCA-d, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on üle 5 700 kg, peavad olema varustatud lennuandmete pardasalvestiga, mis salvestab ja säilitab andmeid digitaalselt ning millel on vahendid salvestatud andmete hõlpsaks kättesaamiseks andmekandjalt.
- b) Lennuandmete pardasalvesti peab salvestama parameetrid, mille järgi saab täpselt kindlaks määrata lennutrajektoori, kiiruse, asendi, mootori(te) võimsuse, tegevuse, konfiguratsiooni ja kõik VCA tüübisertifitseerimise käigus kindlaks määratud parameetrid ning see peab suutma säilitada vähemalt eelnenud 25 tunni jooksul salvestatud andmeid.
- c) Andmed peavad põhinema VCA allikatel, mis võimaldavad kindlaks määrata täpse vastavuse piloodile kuvatud teabega.
- d) Lennuandmete pardasalvesti alustab andmete automaatset salvestamist hiljemalt siis, kui VCA suudab liikuda oma jõuseadmete abil, ning salvestamise automaatselt lõpetama vahetult pärast tõste- ja tõukejõuseadmete väljalülitamist lennu lõpus.
- e) Kui lennuandmete pardasalvesti kokkupõrke korral ei eraldu, peab see olema varustatud vahendiga, mis aitab kindlaks teha salvestusseadme asukoha vees ja suudab vee all signaali edastada vähemalt 90 päeva. Kui lennuandmete pardasalvesti kokkupõrke korral eraldub, peab see olema varustatud automaatse avariimajakaga.

UAM.IDE.MVCA.191. Pardasalvesti

- a) VCA, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on 5 700 kg või väiksem, peab olema varustatud pardasalvestiga.
- b) Pardasalvesti peab lennuandmete või kujutistena salvestama teabe, mis on piisav, et peale lennutrajektoori ja õhusõiduki kiiruse kindlaks määrata ka:
- 1) kabiini heli mitmepiloodilendudel ja püststardi- ja -maandumise võimekusega õhusõiduki kiirabilendudel või
 - 2) raadioside lennuliiklusteenindusüksustega, kui see on asjakohane.
- c) Pardasalvesti peab suutma säilitada vähemalt eelmise viie tunni jooksul salvestatud lennuandmeid ja/või kujutisi ning heli.
- d) Pardasalvesti peab alustama andmete automaatset salvestamist enne, kui VCA suudab liikuda oma jõuseadmete abil, ning salvestamise automaatselt lõpetama vahetult pärast tõste- ja tõukejõuseadmete väljalülitamist lennu lõpus.
- e) Kui pardasalvesti salvestab kabiini kujutisi või heli, peab kabiini helisalvestusseadme salvestiste muutmise funktsioon olema õhusõiduki kapteni käsutuses nii, et enne selle funktsiooni kasutamist tehtud salvestistele ei ole võimalik tavaliste taasesitus- või kopeerimismeetodite abil juurde pääseda.

- f) Alternatiivina alapunktide b ja c nõuetele võib teatavaid lennuandmeid, kujutisi või heli edastada ja salvestada kaugjuhtimise teel, kui see on õhusõiduki tüübisertifitseerimise osana heaks kiidetud.

UAM.IDE.MVCA.200. Lennuandmete ja kabiini heli kombineeritud salvestusseade

Kabiini helisalvestusseadme ja lennuandmete pardasalvesti nõuetele vastavuse võib saavutada ühe kombineeritud salvestusseadmega.

UAM.IDE.MVCA.205. Istmed, istmete turvavööd, turvasüsteemid ja laste turvavahendid (CRD)

- a) VCA varustuses peab olema:
- 1) iste või magamisase iga pardal viibiva 24 kuu vanuse või vanema isiku kohta;
 - 2) keha ülaosa kinnitussüsteemiga turvavöö iga reisijaistmel ning ohutusrihmad iga magamisasemel;
 - 3) lapse turvavahend iga pardal viibiva alla 24 kuu vanuse isiku kohta ja
 - 4) iga piloodiistmel keha ülaosa neljapunktikinnitusega kinnitussüsteem, millel on kahe õlarihmaga turvavöö.
- b) Keha ülaosa kinnitussüsteemiga turvavööd peab olema:
- 1) üks avamispunkt ja
 - 2) piloodiistmel seade, mis hoiab kiire aeglustuse korral istuja keha ülaosa automaatselt paigal.

UAM.IDE.MVCA.210. Märquanded „KINNITAGE TURVAVÖÖ“ ja „SUITSETAMINE KEELATUD“

VCA peab olema varustatud vahenditega, mis näitavad kõigile pardal viibivatele isikutele, millal tuleb turvavööd kinnitada ja et suitsetamine ei ole ühelgi ajal lubatud.

UAM.IDE.MVCA.220. Esmaabikomplektid

- a) VCA peab olema varustatud vähemalt ühe esmaabikomplektiga.
- b) Esmaabikomplektid peavad olema:
- 1) kasutamiseks hõlpsasti kättesaadavad;
 - 2) uuendatud.

UAM.IDE.MVCA.240. Lisahapnik – rõhusüsteemita õhusõiduk

Rõhusüsteemita VCA, mida käitatakse rõhkkõrgusel üle 10 000 jala, peab olema varustatud lisahapnikuseadmega, mille abil on võimalik säilitada ja jaotada hapnikku vastavalt järgmisele tabelile:

Tabel

Miinumunõuded lisahapniku kohta rõhusüsteemita õhusõidukis

Varustatavad isikud	Lennu kestus ja salongi rõhkkõrgus
Õhusõidukit juhtiv(ad) isik(ud)	Kogu lennuaeg rõhkkõrgusel üle 13 000 jala ja mistahes periood, mis ületab 30 minutit lendamisel rõhkkõrgusel üle 10 000 jala, kuid mitte kõrgemal kui 13 000 jalga.
100 % reisijatest ⁽¹⁾	Kogu lennuaeg rõhkkõrgusel üle 13 000 jala.
10 % reisijatest ⁽¹⁾	Kogu lennuaeg, mis ületab 30 minutit rõhkkõrgusel üle 10 000 jala kuid mitte kõrgemal kui 13 000 jalga.

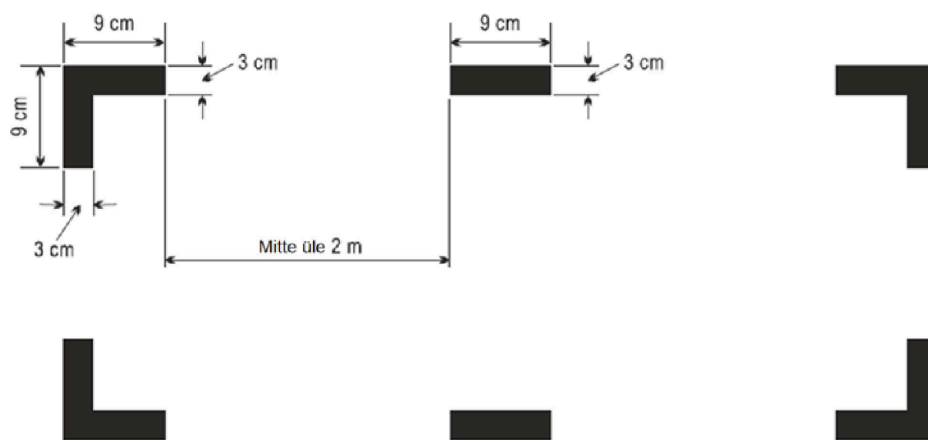
⁽¹⁾ Selles tabelis märgitud reisijate protsent tähistab pardal viibivaid reisijaid, sealhulgas alla 24 kuu vanuseid isikuid.

UAM.IDE.MVCA.250. Käsitulekustutid

- VCA kabiinis peab olema vähemalt üks käsitulekustuti, mis peab olema kasutamiseks kergesti ligipääsetav.
- Kui kabiinis olevale käsitulekustutile ei ole reisijatel lihtne juurde pääseda, peab vähemalt üks käsitulekustuti paiknema salongis.
- Kustutusaine liik ja kogus käsitulekustutites peavad olema kooskõlas tulekahjuliikidega, mis võivad tekkida ruumis, kus on ette nähtud käsitulekustutit kasutada, ning põhjustama võimalikult väikese toksiliste gaaside kontsentratsiooni ohu ruumides, kus viibivad inimesed.

UAM.IDE.MVCA.260. Sissemurdmispunktide märgistamine

Kui VCA kerel märgistatakse päästjatele hädaolukorras sissemurdmiseks sobivad alad, tuleb need märgistada vastavalt järgmisel joonisel näidatule.

**UAM.IDE.MVCA.275. Avariivalgustus ja -märgistus**

VCA varustuses peab olema:

- VCA tavapärasest elektritoiteallikast sõltumatu avariivalgustusüsteem, et hõlbustada reisijate evakueerimist õhusõidukist, ja
- avariiväljapääsu märgistus ja selleni suunavad märgid, mis on nähtavad päevavalguses, pimedas ja suitsuga täidetud kabiinis.

UAM.IDE.MVCA.280. Avariimajakas (ELT)

VCA peab olema varustatud vähemalt ühe (VCA-le paigaldatud) heakskiidetud automaatse avariimajakaga või muu sellise heakskiidetud õhusõiduki jälgimisseadme ja asukohamajakaga, mis võimaldab anda märguandeid päästeteenistustele õnnetuskohta jõudmiseks ja ellujäänute asukoha täpselt kindlaksmääramiseks.

UAM.IDE.MVCA.300. Lendamine veekogu kohal

- VCA, mis veab reisijaid, peab olema sertifitseeritud järgmiseks:
 - hädamaandumine vette, kui lend toimub maandumiseks sobimatu mere kohal maast kaugusel, mis vastab reisilennu tavakiirusel rohkem kui 10-minutilisele lennule;
 - vette hädamaandumine või ujuvus hädaolukorras, kui lend toimub maandumiseks sobiva mere kohal maast kaugusel, mis vastab reisilennu tavakiirusel rohkem kui 10-minutilisele lennule;
 - piiratud lend veekogu kohal, kui ei ole täidetud alapunkti a alapunktis 1 või 2 osutatud kriteeriumid ja kui on täidetud üks või mitu järgmistest tingimustest:
 - kogu lennuaeg veekogu kohal on üle kolme minuti;
 - maandumine või startimine toimub üle veekogu.

- b) VCA, mis ei vea reisijaid, peab olema sertifitseeritud järgmiseks:
- 1) vette hädamaandumine või ujuvus hädaolukorras, kui lend toimub veekogu kohal maast kaugusel, mis vastab reisilennu tavakiirusel rohkem kui 10-minutilisele lennule;
 - 2) piiratud lend veekogu kohal, kui ei ole täidetud alapunkti b alapunktis 1 osutatud kriteeriumid ja kui on täidetud üks või mitu järgmistest tingimustest:
 - i) kogu lennuaeg veekogu kohal on üle kolme minuti;
 - ii) maandumine või startimine toimub üle veekogu.
- c) VCA, mida käitatakse veekogu kohal, peab lisaks punktis a või b osutatud kriteeriumide täitmisele olema sertifitseeritud lendudeks veekogu kohal.
- d) VCA, mida käitatakse ujuvpindade kohal, peab lisaks punktis a või b osutatud kriteeriumide täitmisele olema sertifitseeritud lendudeks ujuvpindade kohal.
- e) VCA pardal peab olema ujuv pääste-avariimajakas, mida saab automaatselt sisse lülitada veekogu kohal toimuvate lendude jaoks, välja arvatud veekogu kohal toimuvate piiratud lendude korral.

UAM.IDE.MVCA.305. Päästevestid ja muu varustus

- a) VCA varustuses peab iga pardal viibiva isiku jaoks olema vähemalt päästevest, mis on paigutatud asukohta, mis on kergesti ligipääsetav selle isiku istmelt või magamisasemelt, kelle jaoks see on ette nähtud, ka siis, kui selle isiku kinnitussüsteem on kinnitatud, kui punkti UAM.IDE.MVCA.300 määratluse kohaste lendude puhul veekogu kohal ei ole alapunktis c sätestatud teisiti. Kui päästevestidele ei ole võimalik hõlpsasti juurde pääseda, kui isiku kinnitussüsteem on kinnitatud, peavad kõik isikud kandma päästevesti või, kui isik on alla 24 kuu vanune, samaväärset ujuv vahendit.
- b) Igal päästevestil või samaväärsel ujuv vahendil peab olema vees isiku asukoha kindlakstegemist hõlbustav elektrivalgusti.
- c) Kui lend toimub maandumiseks sobimatu mere kohal maast kaugusel, mis vastab reisilennu tavakiirusel rohkem kui 10-minutilisele lennule, siis mittetaastuvate ja taastuvate energiaallikatega seotud tegevuste ning laevade toetamise eesmärgil peavad:
- 1) kõik pardal viibivad isikud kandma päästevesti kogu lennu vältel, välja arvatud juhul, kui kasutatakse kombineeritud kaitseülkondi, millel on nii kaitseülkonna kui ka päästevesti omadused;
 - 2) kõik pardal viibivad isikud kandma kaitseülkonda, mis sobib veetemperatuuri ja eeldatava päästeaja jaoks. Pakutav isolatsioon peab olema valitsevate tingimuste jaoks piisav ega tohi olla ülemäärane;
 - 3) kõik pardal viibivad isikud kandma hädaolukorras kasutatavat hingamisaparaati ja olema juhendatud selle kasutamiseks.

UAM.IDE.MVCA.310. Päästeparved

- a) Kui lend toimub maandumiseks sobimatu mere kohal maast kaugusel, mis vastab reisilennu tavakiirusel rohkem kui 10-minutilisele lennule, peab VCA olema varustatud ühe või mitme päästeparvega. Kui lend toimub maandumiseks sobiva mere kohal maast kaugusel, mis vastab reisilennu tavakiirusel rohkem kui 10-minutilisele lennule, peab pardal olema vähemalt üks päästeparv, mis on paigutatud nii, et see on valmis hädaolukorras kasutamiseks. Päästeparved peavad eraldi või koos olema piisava mahutavusega, et sinna mahuksid kõik pardal viibivad isikud.
- b) Kõik nõutavad päästeparved peavad võimaldama nende kiiret kasutamist hädaolukorras.
- c) Igal nõutaval päästeparvel peab olema vähemalt üks pääste-avariimajakas.
- d) Kõik nõutavad päästeparved peavad olema kasutatavad samades meretingimustes, milles sertifitseerimise eesmärgil hinnati VCA vette hädamaandumise, ujuvuse ja püstuvuse näitajaid.
- e) Igal nõutaval päästeparvel peavad olema päästevahendid, sealhulgas vahendid, mis võimaldavad kavandatud lennu tingimustes ellu jääda.

UAM.IDE.MVCA.311. Päästearustus

- a) VCA-d, mida käitatakse eriti raskete otsingu- ja päästetingimustega alade kohal, peavad olema varustatud järgmisega:
- 1) signaalsioonivahendid hädasignaali saatmiseks;

- 2) vähemalt üks pääste-avariimajakas ja
- 3) lennatavale marsruudile vastav täiendav päästevarustus olenevalt pardal olevate isikute arvust.

UAM.IDE.MVCA.315. Varustus veepinnal käitamiseks

- a) Veepinnal käitamiseks sertifitseeritud VCA varustuses peab olema:
 - 1) mereankur ja VCA suurusele, kaalule ja käitamisomadustele vastav varustus, mida on vaja vees randumiseks, ankurdamiseks või manööverdamiseks, ja
 - 2) vajaduse korral rahvusvaheliste eeskirjadega ette nähtud helisignaali tekitamise vahendid kokkupõrgete vältimiseks merel.

UAM.IDE.MVCA.325. Kõrvaklapid

VCA peab olema varustatud kõrvaklappide ja suumikrofoni või samaväärse seadmega ning saatenupuga juhiste juures iga piloodi jaoks talle määratud töökohal.

UAM.IDE.MVCA.330. Raadiosideseadmed

- a) VCA peab olema varustatud vähemalt ühe raadiosidesüsteemiga, mis on ühendatud õhusõiduki peamise toiteallikaga, ja nii paljude täiendavate raadiosidesüsteemidega, kui on vaja kavandatud lennu liigi ja õhuruumiklassi(de) jaoks, milles õhusõidukit kavatakse kasutada.
- b) Raadiosideseadmed peavad võimaldama lennumeeskonnal tavapärares käitamistingimustes:
 - 1) sidepidamist asjakohaste maapealsete jaamadega marsruudi mis tahes punktist, sealhulgas ümbersuunamise korral;
 - 2) sidepidamist asjakohaste lennujuhtimisüksuste jaamadega mis tahes punktist kontrollitavas õhuruumis, kus lende kavatakse sooritada ja
 - 3) meteoroloogiateabe vastuvõtmist.
- c) Raadiosideseadmed peavad võimaldama sidet lennunduse avariisagedusel 121,5 MHz.

UAM.IDE.MVCA.345. Navigatsiooniseadmed

- a) VCA peab olema varustatud navigatsiooniseadmetega lendudeks visuaallennureeglite järgi päevasel ajal ja vastavalt kohaldatavatele õhuruuminõuetele.
- b) VCA peab olema varustatud piisavate navigatsiooniseadmetega, tagamaks et ühe seadme rikke korral lennu mis tahes etapil võimaldavad ülejäänud seadmed ohutut navigeerimist vastavalt lennuplaanile.

UAM.IDE.MVCA.350. Transponderid

VCA, mida kasutatakse päevasel ajal visuaallennureeglite järgi, peab olema varustatud asjaomasel marsruudil nõutavate tehniliste võimalustega sekundaarradari transponderiga, kui see on nõutav õhuruumi klassis, milles lennatakse.

UAM.IDE.MVCA.355. Lennundusandmebaaside haldamine

- a) Uuendusliku õhuliikluse käitaja:
 - 1) tagab, et sertifitseeritud õhusõidukisüsteemide rakendustes kasutatavad lennundusandmebaasid vastavad andmekvaliteedi nõuetele, mis on piisavad andmete kavandatavaks kasutamiseks;
 - 2) tagab, et kehtivad ja muutmata lennundusandmebaasid on õige ajal kättesaadavad ja ajakohastatud kõikides õhusõidukites, milles need on nõutavad;

- 3) olenemata mis tahes muudest määruse (EL) nr 376/2014 kohastest nõuetest lennuohutust mõjutavast juhtumist teatamise kohta, teatab käitaja andmebaasiteenuse osutajale andmete ebaõigsuse, ebaühtluse või puudumise juhtumitest, mille puhul on alust arvata, et need võivad mõjutada lennuohutust. Sellisel juhul teavitab uuendusliku õhuliikluse käitaja kogu asjaomast personali ja tagab, et kõnealuseid andmeid ei kasutata.“
-