

Komisjoni määruse
„Lennutegevus – OPS” eelnõu lisad

I LISA

II–VIII LISAS KASUTATUD MÕISTED

1. Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid.
 - „Olemasolev kiirendus-pidurdusvahemaa (ASDA)” – kasutada oleva stardiraja pikkus koos pidurdusala pikkusega, kui lennuvälja asukohariik on sellise pidurdusala kasutamiseks kinnitanud ning see on võimeline kandma lennuki massi valdavate käitamistingimuste korral.
 - „Täitmise vastuvõetavad viisid (AMC)” – ameti vastu võetud mittesiduvad standardid, millega selgitatakse määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade nõuete täitmise vahendeid.
 - „Vastuvõtu kontrollkaart” – dokument, mida kasutatakse ohtlike kaupade pakendite välimuse ja nende juurde kuuluvate dokumentide kontrollil, et määrata kindlaks, kas asjakohaseid nõudeid on täidetud.
 - „Sobiv lennuväli” – lennuväli, kus on võimalik õhusõidukit käitada, arvestades kohaldatavaid nõudeid näitajatele ja lennuraja omadusi.
 - Reisijaid klassifitseeritakse järgmiselt:
 - a) „täiskasvanu” – 12-aastane või vanem isik;
 - b) „laps/lapsed” – isikud, kes on kaheaastased ja vanemad, kuid nooremad kui 12-aastased; ja
 - c) „imik” – alla kaheaastane isik.
 - „Lennuk” – õhust raskem mootori jõul töötav jägatiivaline õhusõiduk, mille tõstejõud moodustub õhu dünaamilisest vastumõjust selle tiibadele.
 - „Öönägemissüsteemiga (NVIS) lend” – öönägemissüsteemiga (NVIS) varustatud õhusõidukitega toimivas lennutegevuses see osa visuaallennureeglite (VFR) järgi toimuvast öölennust, mille ajal meeskonnaliige kasutab öönägemisprille (NVG).
 - „Õhusõiduk” – masin, mille tõstejõud atmosfääris moodustub õhu vastumõjul, välja arvatud maapinnalt pörkunud õhu vastumõjul.
 - „Alternatiivsed täitmisviisid” – olemasolevate täitmise vastuvõetavatele viiside alternatiivid või uued võimalikud viisid määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade täitmiseks, mille osas amet ei ole täitmise vastuvõetavaid viise kehtestanud.
 - „Jäätumisvastane töötlus” – maapealsete protseduuride hulka kuuluv protseduur, mis annab õhusõiduki töödeldud pindadele piiratud ajaks (kehtivusajaks) kaitse härmatise ja jää tekke ja lume kogunemise vastu.
 - „Õhupall” – jõuseadmeta õhust kergem õhusõiduk, mis püsib õhus tänu gaasi või pardal oleva põleti kasutamisele.
 - „Salongitöötaja” – lennumeeskonda ja tehnilisse meeskonda mittekuuluv nõuetekohase kvalifikatsiooniga meeskonnaliige, kelle käitaja on määranud täitma lennutegevuse ajal reisijate ja lennu ohutusega seotud ülesandeid.
 - „I kategooria (CAT I) lähenemismanööver” – instrumentaaltäppislähenemine ja maandumine instrumentaalmaandumissüsteemi (ILS), mikrolainemaandumissüsteemi (MLS), satelliitnavigatsioonil põhineva maandumissüsteemi (GLS), satelliidipõhise tugisüsteemiga ülemaailmse

I lisa „II–VIII lisas kasutatud mõisted“

satelliitnavigatsioonisüsteemi (GNSS/GBAS), täppislähenemisradari (PAR) või GNSSi ja satelliidipõhise püsivussüsteemi (SBAS) abil, otsusekõrgusega (DH) vähemalt 200 jalga ning nähtavusega rajal (RVR) vähemalt 550 m lennukite ja 500 m kopterite puhul.

- „II kategooria (CAT II) lend“ – instrumentaaltäppislähenemine ja maandumine, mille puhul kasutatakse instrumentaalmaandumissüsteemi (ILS) või mikrolainemaandumissüsteemi (MLS) ja:
 - a) DH on alla 200 jala kuid mitte alla 100 jala ja
 - b) RVR on vähemalt 300 m.
- „IIIA kategooria (CAT IIIA) lend“ – instrumentaaltäppislähenemine ja maandumine, mille puhul kasutatakse instrumentaalmaandumissüsteemi (ILS) või mikrolainemaandumissüsteemi (MLS) ja:
 - a) DH on vähem kui 100 jalga ja
 - b) RVR on vähemalt 200 m.
- „IIIB kategooria (CAT IIIB) lend“ – instrumentaaltäppislähenemine ja maandumine, mille puhul kasutatakse instrumentaalmaandumissüsteemi (ILS) või mikrolainemaandumissüsteemi (MLS) ja:
 - a) DH on vähem kui 100 jalga või puudub ja
 - b) RVR on alla 200 m, kuid mitte vähem kui 75 m.
- „A-kategooria kopter“ – mitmemootoriline kopter, mis on projekteeritud kehtivates lennukõlblikkuseeskirjades sätestatud omadustele vastava mootori ja süsteemiisolatsiooniomadustega ning on võimeline stardi- ja maandumisandmete kohaseks lennuks vastavalt kriitilise mootori rikke põhimõttele, mis tagab mootoririkke korral piisava ettenähtud pindala ja sobivad tehnilised näitajad lennu ohutuks jätkamiseks või stardi ohutuks katkestamiseks.
- „B-kategooria kopter“ – A-kategooria standarditele mittevastav ühe- või mitmemootoriline kopter. B-kategooria kopteritel puudub tagatud võime jätkata mootoririkke korral ohutut lendu ning eeldatakse hädamaandumist.
- „Sertifitseerimisnõuded“ – ameti vastu võetud tehnilised standardid, milles kirjeldatakse määruse (EÜ) nr 216/2008 I, IV ja Va lisa oluliste nõuete täitmise tõendamise viise.
- „Ringilt lähenemine“ – instrumentaallähenemise visuaalne etapp lennuki viimiseks vajalikku asukohta, et maanduda rajale / lähenemis- ja stardialale (FATO), mis ei asetse otselähenemiseks sobivas suunas.
- „Takistustevaba tõusuala“ – asjaomase asutuse kontrolli all olev kindlaksmääratud riskülikukujuline maa- või mereala, mis on välja valitud või ette valmistatud võimaldamaks lennukil tõusu algfaasi osalist läbimist kuni ettenähtud kõrguseni.
- „Pilvede alumise piiri kõrgus“ – madalaima vaadeldava või prognoositud pilveosa alumise piiri kõrgus lennuvälja või käitamiskoha või ettenähtud lennupiirkonna läheduses, mida mõõdetakse üldjuhul lennuvälja absoluutkõrgusest või avamerelendude puhul keskmisest merepinnast.
- „Koodijagamine“ – süsteem, mille raames käitaja omistab oma tunnuskoode teisele käitajale sooritatavale lennule ning müüb või väljastab pileteid nimetatud lennule.
- „Tihedalt asustatud piirkond“ – linna või muu asula piirkond, mida kasutatakse olulisel määral elu-, äri- või puhke-eesmärkidel.

I lisa „II–VIII lisas kasutatud mõisted“

- „Puhastamata rada” – lennurada, mille pindalast üle 25% on kasutamiseks ette nähtud pikkuse ja laiuse ulatuses kaetud:
 - a) rohkem kui 3 mm (0,125 tolli) paksuse veekihi või lumelobjakaga või lahtise lumega, mis võrdub 3 mm (0,125 tolli) veega;
 - b) tihedaks massiks kokku surutud lumega, mida ei saa enam rohkem kokku suruda ja mis püsib koos või murdub ülestõstmisel lumekamakateks (kokkusurutud lumi) või
 - c) jääga, sealhulgas märja jääga.
- „Ettenägematuteks juhtudeks ette nähtud kütus” – kütus, mis on nõutav selliste ettenägematute tegurite kompenseerimiseks, mis võivad mõjutada sihtlennuväljale jõudmiseks vajalikku kütusekulu.
- „Pideva laskumisega lõpplähenemine” – stabiliseeritud lähenemise protseduuridele vastav viis instrumentaal-mittetäppislähenemisel lõpplähenemise läbimiseks horisontaalkohanduseta pideva laskumisega lõpplähenemise kontrollpunkti kõrgusel või sellest kõrgemal asuvast punktist kuni punktini, mis asub umbes 15 m (50 jala) kõrgusel raja maandumislävest või kasutatavat tüüpi õhusõiduki väljajoondumismanöövri alguspunkti.
- „Teisendatud meteoroloogiline nähtavus (CMV)” – väärtus (mis on võrdne nähtavusega rajal), mis tuletatakse teatatud meteoroloogilisest nähtavusest.
- „Meeskonnaliige” – isik, kelle käitaja on määranud täitma ülesandeid õhusõiduki pardal.
- „Lennu kriitilised etapid” – lennuki puhul stardihoovõtt, starditrajektoori saavutamine, lõpplähenemine, katkestatud lähenemine, maandumine, sealhulgas maandumisjärgne läbijooks, ja õhusõiduki kapteni äranägemisel mis tahes muud lennu etapid.
- „Lennu kriitilised etapid” – kopteri puhul ruleerimine, hõljumine, start, lõpplähenemine, katkestatud lähenemine, maandumine ja õhusõiduki kapteni äranägemisel mis tahes muud lennu etapid.
- „Niiske rada” – rada, mille pind ei ole kuiv, kuid millel olev niiskus ei tekita läiget.
- „Ohtlikud kaubad” – kaubad või ained, mis võivad kahjustada tervist, ohutust, vara või keskkonda ning mis on loetletud tehnilistes juhendites esitatud ohtlike kaupade loetelus või mida liigitatakse asjaomastes juhendites.
- „Õnnetus ohtlike kaupade veol” – juhtum, mis on seotud ohtlike kaupade veoga või tuleneb sellest ning mis põhjustab isiku surmava või raske vigastuse või tekitab olulise varalise kahju.
- „Intsident ohtlike kaupade veol” – juhtum, mida ei klassifitseerita ohtlike kaupade õhuveoga seotud õnnetusena, kuid mis on seotud ohtlike kaupade veoga või tuleneb sellest, mis ei toimu tingimata õhusõiduki pardal, kuid millega kaasnevad isikute vigastused, varaline kahju, tulekahju, purustused, vedelike väljavool või lekkimine, radioaktiivne kiirgus või muud tundemärgid selle kohta, et ohtliku ainete pakend ei ole terve. Ohtlike ainete veoga seotud juhtumeid, mis seavad tõsisesse ohtu õhusõiduki või selles viibivad isikud, loetakse samuti ohtlike ainete veoga seotud intsidentideks

I lisa „II–VIII lisas kasutatud mõisted“

- „Jäaeemaldus“ – maapealsete protseduuride hulka kuuluv protseduur, mille käigus eemaldatakse õhusõidukilt härmatis, jää, lumi või lumelobjakas, et saada puhtad pinnad.
- „Stardi kriitiline punkt (DPATO)“ – stardi ning tõusu algfaasi see punkt, enne mida ei ole tagatud mittetöötava kriitilise mootoriga kopteri võime ohutult lendu jätkata ning võib olla vajalik hädamaandumine.
- „Maandumise kriitiline punkt (DPBL)“ – lähenemise ja maandumise faasi see punkt, pärast mida ei ole tagatud mittetöötava kriitilise mootoriga kopteri võime ohutult lendu jätkata ning võib olla vajalik hädamaandumine.
- „Kaugus kasutada oleva stardidistantsi lõpust (DR)“ – horisontaalne kaugus, mille kopter on olemasoleva stardidistantsi lõpust läbinud.
- „Kuivrendi leping“ – ettevõtjatevaheline leping, mille kohaselt õhusõidukit käitatakse rendilevõtjale väljastatud lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) alusel.
- „Tühi käitamismass“ – konkreetset liiki lennuks valmis oleva õhusõiduki kogu mass, välja arvatud kasutatav kütus ja tegelik last.
- „Kuiv rada“ – rada, mis ei ole märg ega puhastamata, kaasa arvatud niisugused kattega rajad, mis tänu spetsiaalsete vagude või poorsete kattematerjalide kasutamisele ning hooldusele säilitavad kuivale rajale omase pidurdamisefektiivsuse ka niiskuse korral.
- „Ümbritsevast pinnast kõrgemal asuv lähenemis- ja stardiala (kõrgendatud FATO)“ – ümbritsevast maapinnast vähemalt 3 m kõrgemal asuv lähenemis- ja stardiala.
- „Varulennuväli marsruudil (ERA)“ – marsruudil asuv sobiv lennuväli, mida võib olla vaja teada planeerimisel.
- „Laiendatud võimalustega nähtavuse süsteem (EVS)“ – süsteem väliskeskkonnast elektrooniliste reaalajas kujutiste kuvamiseks pildiandurite abil.
- „Lõpplähenemis- ja stardiala (FATO)“ – kopterilendude puhul kindlaksmääratud ala, mille kohal toimub lähenemismanöövri viimane etapp enne hõljumist või maandumist ning millelt alustatakse stardimanöövrit. 1. suutlikkusklassi kopterite puhul hõlmab kindlaksmääratud ala ka võimalikku katkestatud stardi ala.
- „Lennuandmete monitooring (FDM)“ – igapäevases lennutegevuses saadud digitaalsete lennuandmete aktiivne ja mittekarakteristlik kasutamine lennuohutusalaseks ennetustööks ja lennuohutuse parandamiseks.
- „Lennutreeningseade (FSTD)“ – treeningseade, mis on:
 - a) lennukite puhul lennu täisimitaator (FFS), lennuelementide imitaator (FTD), lennuimitaator (FNPT) või instrumentaallennu algtrainingseade (BITD);
 - b) kopterite puhul lennu täisimitaator (FFS), lennuelementide imitaator (FTD) või lennuimitaator (FNPT).
- „Kütuse varulennuväli“ – marsruudil asuv varulennuväli (ERA), mis valitakse välja selleks, et vähendada ettenägematuteks juhtudeks ette nähtud kütuse hulka.
- „Satelliitnavigatsioonil põhinev maandumissüsteem“ – lähenemissüsteem, milles kasutatakse maapealsete tugijaamadega täiendatud ülemaailmse satelliitnavigatsioonisüsteemi (GNSS/GBAS) andmeid õhusõiduki juhendamiseks lateraalse ja vertikaalse GNSS-asendi põhjal. Selles leitakse lõpplähenemise kallak geomeetrilise kõrguse alusel.

I lisa „II–VIII lisas kasutatud mõisted“

- „Maapealsed pääste- ja hädaabiteenistuse töötajad” – kõik maapealsete pääste- ja hädaabiteenistuste töötajad (politseinikud, tuletõrjujad jne), kes on kaasatud kopterite kiirabilendusesse (HEMS) ning kelle ülesanded on mingilgi määral kopteri lendudega seotud.
- „Lennukeeld” – õhusõiduki ametlik õhukõusukeeld ning õhusõiduki kinnipidamiseks vajalikud abinõud.
- „Lennuinfo pseudokuvaar (HUD)” – kuvamiseade, millega kuvatakse lennuinfo piloodi ette vaatealasse ning mis ei takista olulisel määral väljavaadet.
- „Lennuinfo täppispseudokuvaar (HUDLS)” – kogu pardasüsteem, mis kuvab piloodile kabiini esiklaasil juhiseid lähenemisel ning maandumisel ja/või kordusringile minekul. See hõlmab kõiki andureid, arvuteid, toiteallikaid, näidikuid ja juhtseadiseid.
- „Kopter” – õhust raskem õhusõiduk, mille tõstejõud moodustub eelkõige õhu vastumõjust ühe või mitme vertikaalilähedasel teljel pöörleva jõuseadmega käitatava rootori labadele.
- „Kopteri rippmehhanismi käitav meeskonnaliige” – tehnilise meeskonna liige, kes täidab talle määratud ülesandeid seoses vintsi käitamisega.
- „Kopteritekk” – ujuval või fikseeritud avamererajatisel asuv lähenemis- ja stardiala.
- „Kopteri kiirabilennu meeskonnaliige” – tehnilise meeskonna liige, kelle ülesanne kopteri kiirabilennul (HEMS) on pöetada kopteriga veetavat arstiabi vajavat isikut ning abistada missiooni ajal pilooti.
- „Kopteri kiirabilend” – kiirabiloaga kopteri lend, mille eesmärk on lihtsustada erakorralise arstiabi andmist kohese ja kiire transpordivajaduse korral, vedades selleks:
 - a) meditsiinitöötajaid;
 - b) meditsiinivarustust (seadmed, veri, organid, ravimid) või
 - c) haigeid või vigastatud isikuid ja teisi otseselt seotud isikuid.
- „Kopteri kiirabilendude baas” – lennuväli, kus kiirabilendude meeskonnaliikmed ja kiirabikopter võivad olla kiirabilendude valves.
- „Kopteri kiirabitööde koht” – kiirabilennul kapteni valitud koht kopteri rippmehhanismi käitamiseks, maandumiseks ja stardiks.
- „Ripplastiga lend” – ripplastiloaga kopteri lend, mille eesmärk on lihtsustada isikute ja/või kaupade vedu helikopteri rippmehhanismi abil.
- „Ripplastiga lend avamere kohal” – ripplastiloaga kopteri lend, mille eesmärk on lihtsustada isikute ja/või kaupade vedu helikopteri rippmehhanismi abil merel asuvalt laevalt või rajatiselt või avamerelt või laevale või rajatisele või avamerele.
- „Rippseadmes veetav isik” – isik, keda veetakse kopteri rippmehhanismi abil.
- „Rippmehhanismi käitamiskoht” – kindlaksmääratud ala, kus kopter rippmehhanismiga vedu teostab.
- „Kehtivusaeg (HoT)” – hinnanguline aeg, mille kestel jäätumisevastane vedelik takistab jää ja härmatise teket ning lume kogunemist lennuki kaitstud (töödeldud) pindadele.
- „Maandumiseks sobimatu ala” –
 - a) ala, kus:

I lisa „II–VIII lisas kasutatud mõisted“

- i. ei ole võimalik ohutult hädamaanduda, kuna pind on selleks sobimatu;
 - ii. kopteris viibijaid ei ole võimalik piisavalt kaitsta loodusjõudude eest;
 - iii. otsingu- ja päästetööde sooritamise valmidus ja võimalused ei ole eeldatava ohu olukorraks piisavad või
 - iv. maapinnal asuvate inimeste või vara vigasaamise või kahjustumise risk on vastuvõetamatult kõrge.
- b) Igal juhul tuleb maandumiseks sobimatuks lugeda järgmised alad:
- i. lendudel veekogude kohal avamere piirkond koordinaatidest 45N põhja poole ja 45S lõuna poole, mis on määratud asjaomase riigi lennuameti poolt ja
 - ii. tihedalt asustatud piirkondade osad, kus ei ole hädamaandumiseks piisavalt ruumi.
- „Maandumise otsusepunkt (LDP)“ – maandumisnäitajate kindlaksmääramiseks kasutatav punkt, millest alates võib tuvastatud mootoririkke korral maandumist ohutult jätkata või alustada katkestatud maandumist.
 - „Kasutatav maandumisdistants (LDA)“ – raja pikkus, mille lennuvälja asukohariik on kasutamiseks kinnitanud ning mis sobib maandumisel lennuki läbijooksuks.
 - „Maalennuk“ – maapinnalt startimiseks ja maapinnale maandumiseks konstrueeritud püsitiibõhuk, sealhulgas maalennukina kasutatav amfiiblennuk.
 - „Lokaalne kopterilend“ – ärilise lennutranspordi lend kopteriga, mille maksimaalne stardimass (MCTOM) on üle 3175 kg ja suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) kuni üheksa, mis toimub päeva ajal visuaalsete märkide järgi navigeeritavatel marsruutidel lennukäsiraamatus sätestatud kohalikus kindlaksmääratud geograafilises piirkonnas.
 - „Halva nähtavuse protseduurid (LVP)“ – protseduurid, mida rakendatakse lennuväljal eesmärgiga tagada ohutus halvema nähtavusega kui I standardkategorია lähenemistel, muudel kui II standardkategorია ning II ja III kategorია lähenemistel ja startimistel halva nähtavusega.
 - „Startimine halva nähtavusega (LVTO)“ – startimine, kui nähtavus rajal on alla 400 m kuid mitte vähem kui 75 m.
 - „Halvema nähtavusega kui I standardkategorია (LTS CAT I) lend“ – I kategorია instrumentaallähenemine ja maandumine, mille puhul kasutatakse I kategorია otsusekõrgust (DH) ning mille puhul nähtavus rajal (RVR) on väiksem kui tavaliselt kõnealuse kohaldatava DH puhul, kuid mitte alla 400 m.
 - „Suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC)“ – õhusõiduki suurim lubatud reisijate istekohtade arv, mis ei hõlma meeskonnaliikmete istekohti ning on kindlaks määratud lennutegevuseks ja sätestatud lennutegevuskäsiraamatus. Võrreldes konkreetse õhusõiduki tüübisertifikaadi, täiendava tüübisertifikaadi või nende sertifikaatide muudatuste väljaandmise sertifitseerimismenetluses kindlaks määratud reisijakohtade arvuga võib suurim lubatud reisijakohtade arv olla sama või väiksem, olenevalt lennutegevusega seotud piirangutest.
 - „Meditsiinivaldkonna reisija“ – kiirabilennul kopteriga veetav meditsiinivaldkonna isik, sealhulgas arst, õde või parameedik, kuid mitte ainult.
 - „Õõ“ – ajavahemik eha lõpust kuni koidu alguseni või liikmesriigi määratud asjaomase asutuse kehtestatud muu ajavahemik päikeseloojangust päikesetõusuni.

I lisa „II–VIII lisas kasutatud mõisted“

- „Öönägemisprillid (NVG)“ – pea külge kinnituv binokulaarne valgust intensiivistav seade, mis parandab võimet maapinnal asuvaid märke öösel visuaalselt jälgida.
 - „Öönägemissüsteem“ – kõigi kopterilennul öönägemisprillide edukaks ja ohutuks kasutamiseks vajalike elementide integreeritud kogum. Süsteem hõlmab vähemalt järgmist: öönägemisprillid, öönägemissüsteemi valgustus, kopteri osad, väljaõpe ja jätkuv lennukõlblikkus.
 - „Maandumiseks sobiv ala“ – ala, kus:
 - a) on võimalik teostada ohutu hädamaandumine;
 - b) kopteris viibijaid on võimalik piisavalt kaitsta loodusjõudude eest ja
 - c) otsingu- ja päästetööde sooritamise valmidus ja võimalused on eeldatava ohu olukorraks piisavad.
- Igal juhul loetakse maandumiseks sobivaks tihedalt asustatud piirkondade need osad, kus on hädamaandumiseks sobivad alad.
- „Mitte-täppislähenemine (NPA)“ – instrumentaallähenemine, mille puhul minimaalne laskumiskõrgus (MDH) või pideva laskumisega lõplähenemise (CDFA) korral otsusekõrgus (DH) ei ole madalamal kui 250 jalga ja nähtavus rajal / teisendatud meteoroloogiline nähtavus (RVR/CMV) ei ole lennukite puhul väiksem kui 750 m ja kopterite puhul 600 m.
 - „Öönägemissüsteemiga (NVIS) lennu meeskonnaliige“ – öönägemissüsteemiga lennule määratud tehnilise meeskonna liige.
 - „Öönägemissüsteemiga lend“ – öistes visuaallennuilma tingimustes (VMC) toimuv lend, kus öönägemissüsteemi loaga kopteri lennumeeskond kasutab öönägemisprille.
 - „Avamerelennud“ – lennud avamerel asuvasse kohtadesse ja tagasi, millest suurem osa toimub tavapäraselt mere kohal.
 - „Käitamiskoht“ – koht, välja arvatud lennuväli, mille käitaja või õhusõiduki kapten on valinud maandumiseks, stardiks ja/või peale/mahalaadimiseks.
 - „1. suutlikkusklassi lend“ on lend, kus kopter suudab kriitilise mootori rikke korral maanduda katkestatud stardiks kasutatava stardidistantsi piires või jätkata lendu sobiva maandumiskohani, olenevalt sellest, kus rike ilmneb.
 - „2. suutlikkusklassi lend“ – lend, kus kopter suudab kriitilise mootori rikke korral lendu ohutult jätkata, välja arvatud juhul, kui rike ilmneb stardimanöövri algusfaasis või maandumismanöövri lõppfaasis, millisel juhul võib olla vajalik hädamaanduda.
 - „3. suutlikkusklassi lend“ – lend, kus mis tahes lennuetapil ilmneva mootoririkke korral mitmemootorilisel kopteril võib tekkida vajadus hädamaanduda ja ühemootorilisel kopteril tekib vajadus hädamaanduda.
 - „Tegevuse kontrollimine“ – vastutus lennu algatamise, jätkamise, lõpetamise või ümbersuunamise eest ohutuse huvides.
 - „Muu kui II standardkategorია (OTS CAT II) lend“ – täppis-instrumentaallähenemine ja maandumine ILSi või MLSi abil rajale, kus ei ole osasid või kõiki täppislähenemise II kategooria valgustussüsteemi elemente ja:
 - a) DH on alla 200 jala kuid mitte alla 100 jala ja
 - b) RVR on vähemalt 350 m.

I lisa „II–VIII lisas kasutatud mõisted“

- „A-suutlikkusklassi lennukid” – mitme turbopropeller mootoriga lennukid, mille lubatud reisijakohtade arv on üle üheksa ning maksimaalne stardimass üle 5700 kg, ning kõik mitme turboreaktiivmootoriga lennukid.
- „B-suutlikkusklassi lennukid” – propeller mootoriga lennukid, mille lubatud reisijakohtade arv on kuni üheksa ning maksimaalne stardimass kuni 5700 kg.
- „C-suutlikkusklassi lennukid” – kolbmootoriga lennukid, mille lubatud reisijakohtade arv on üle üheksa ning maksimaalne stardimass üle 5700 kg.
- „Kapten” – lendu juhtima ja lennu ohutuse eest vastutama määratud piloot. Ärilise lennutranspordi lendudel nimetatakse „kaptenit“ „komandöriks“.
- „Motopurilennuk” – ühe või mitme mootoriga õhusõiduk, millel seisatud mootori(te)ga olekus on purilennuki omadused.
- „Peamine tegevuskoht” – organisatsiooni peakontor või registreeritud asukoht, mille kaudu kontrollitakse käesolevas määruses osutatud tegevusi ja kus toimub nendega seotud põhiline finantsjuhtimine.
- „Seisuplatsil läbiviidavate kontrollide prioriseerimine” – piisava arvu seisuplatsil toimuvate kontrollide iga-aastane läbiviimine pädeva asutuse poolt või nimel vastavalt ARO-osa sätetele.
- „Avalikes huvides kasutatav käitamiskoht (PIS)” – koht, mida kasutatakse üksnes avalikes huvides toimuvateks lendudeks.
- „Õhusõiduki kontroll seisuplatsil” – õhusõiduki, lennumeeskonna ja salongipersonali kvalifikatsiooni ning lennudokumentide kontrollimine kohaldatavatele nõuetele vastavuse kindlakstegemise eesmärgil.
- „Parandusvälp” – mittetoimivate seadmetega toimuvate lendude kestuspiirang.
- „Olemasolev distants stardi katkestamiseks (RTODAH)” – 1. suutlikkusklassi kopteritele katkestatud stardi lõpuleviimiseks lubatavaks ja sobivaks määratud lähenemis- ja stardiala pikkus.
- „Stardi katkestamiseks vajalik distants (RTODRH)” – horisontaalne vahemaa stardi algusest kuni punktini, kus kopter mootoririkke ja stardi otsusepunktis stardi katkestamise otsustamise korral lõplikult peatub.
- „Nähtavus rajal (RVR)” – kaugus, milleni lennuraja keskjoonel asuva õhusõiduki piloot näeb lennurajakatte märgistust või lennurada ääristavaid või selle keskjoont tähistavaid tulesid.
- „Ohutu hädamaandumine” – vältimatu maandumine või vette maandumine, mille puhul võib mõistlikult eeldada, et õhusõidukis ja maapinnal olevad inimesed vigastada ei saa.
- „Purilennuk” – õhust raskem õhusõiduk, mille tõstejõud moodustub õhu dünaamilisest vastumõjust selle püsilennupindadele ning mis ei vaja vabalennuks mootorit.
- „Vesilennuk” – veepinnalt startimiseks ja veepinnale maandumiseks konstrueeritud püsitiibõhuk, sealhulgas vesilennukina kasutatav amfiiblennuk.
- „Eraldi rajad” – ühel ja samal lennuväljal asuvad rajad, mis on kasutatavad eraldi maandumisteks. Kõnealused rajad võivad olla ühendatud või ristuda selliselt, et kui üks radadest on hõivatud, ei takista see teise raja planeeritud kasutamist. Iga raja jaoks on eraldi lähenemisprotseduur, mis põhineb eraldi navigatsioonivahendil.

I lisa „II–VIII lisas kasutatud mõisted“

- „Erivisuaallend“ – visuaallennureeglite (VFR) järgi toimuv lend, mille toimumiseks kontrolltsoonis on lennujuhtimisteenistus andnud loa visuaallennuilmale (VMC) mittevastavates tingimustes.
- „Stabiliseeritud lähenemine (Sap)“ – lennutrajektoori konfiguratsiooni, energia ja kontrolli nõuetele vastav lähenemine ette kindlaksmääratud punktist või kõrguselt kuni punktini umbes 15 m (50 jala) kõrgusel raja maandumislävest või kasutatavat tüüpi õhusõiduki väljajoondumismanöövri alguspunktist, kui see on kõrgemal.
- „Stardi varulennuväli“ – varulennuväli, kuhu õhusõiduk saab maanduda vahetult pärast starti tekkiva vajaduse korral, juhul kui lähtelennuvälja ei saa selleks kasutada.
- „Stardi otsusepunkt (TDP)“ – stardinäitajate kindlaksmääramiseks kasutatav punkt, millest alates võib tuvastatud mootoririkke korral stardi katkestada või starti ohutult jätkata.
- „Kasutatav stardidistants (TODA)“ – lennukite puhul olemasolev hoovõtu pikkus koos kasutada oleva takistustevaba tõusuala pikkusega, kui see on olemas.
- „Kopteri kasutatav stardidistants (TODAH)“ – kopterite puhul olemasoleva lähenemis- ja stardiala pikkus koos kopteritele lubatavaks ja sobivaks tunnistatud ning stardi lõpuleviimiseks sobiva takistustevaba tõusuala pikkusega, kui see on olemas.
- „Kopteri stardiks vajalik distants (TODRH)“ – kopterite puhul vajalik horisontaalne vahemaa stardi algusest kuni ohutu stardikiiruse (V_{TOSS}), valitud kõrguse ja positiivse tõusunurga saavutamise punktini pärast kriitilise mootori rikke ilmumist stardi otsusepunktis, kusjuures ülejäänud mootorid töötavad sertifitseeritud tööparameetrite piires.
- „Starditrajektoori“ – vertikaalne ja horisontaalne trajektoori kindlaksmääratud stardipunktist lennuki puhul 1500 jala kõrguseni ja kopteril 1000 jala kõrguseni maapinnast kriitilise mootori rikke korral.
- „Stardimass“ – õhusõiduki mass koos kõige pardaloleva ja kõigi pardalolijatega kopteri stardi ja lennuki stardiks hoovõtu alustamise hetkel.
- „Kasutatav hoovõtudistants (TORA)“ – raja pikkus, mille lennuvälja asukohariik on kasutamiseks kinnitanud ning mis sobib lennuki startimisel maapealseks hoovõtuks.
- „Tehnilise meeskonna liige“ – ärilises lennutranspordis kopteri kiirabilennul (HEMS), ripplastiga lennul (HHO) või öönägemissüsteemiga lennul (NVIS) osalev meeskonnaliige, kes ei kuulu lennumeeskonna ega salongipersonali hulka ning kelle käitaja on määranud täitma õhusõidukis või maapinnal ülesandeid piloodi abistamiseks kiirabilennul, ripplastiga lennul või öönägemissüsteemiga lennul, kus võib olla vaja kasutada spetsialiseeritud pardaseadmeid.
- „Tehniline juhend (TI)“ – Rahvusvahelise Tsiviillennundusorganisatsiooni heaks kiidetud ja välja antud „Ohtlike ainete lennutranspordiga ohutu veo tehnilise juhendi“ uusim kehtiv väljaanne koos selle lisade ja täiendustega.
- „Mitte-sissetõmmatava mootoriga motopurilennuk“ – motopurilennukite eriklass, millel on püsipaigaldusega mitte-sissetõmmatav mootor ning mitte-sissetõmmatav propeller. Selline lennuk suudab vastavalt lennukäsiraamatule startida ja õhku tõusta omal jõul.

I lisa „II–VIII lisas kasutatud mõisted“

- „Tegelik last“ – reisijate, pagasi, lasti ja pardalolevate spetsialiseeritud seadmete kogumass, sealhulgas ballast.
- „Öönägemissüsteemiga (NVIS) lend abivahenditeta“ – öönägemissüsteemiga (NVIS) lendudel see osa visuaallennureeglite (VFR) järgi toimuvast öölennust, mille ajal meeskonnaliige ei kasuta öönägemisprille (NVG).
- „Käitaja“ – tulunduslik või mittetulunduslik füüsiline või juriidiline isik, või ametlik organ sõltumata iseseisva õigusvõime olemasolust.
- „ V_1 “ – maksimaalne stardikiirus, mille saavutamisel peab piloot asuma tegutsema, et lennul kiirendus-pidurdusvahemaa jooksul peatada. V_1 on ka minimaalne stardikiirus pärast kriitilise mootori riket kiirusel V_{EF} , mille puhul piloot saab starti jätkata ning saavutada stardidistantsi jooksul stardiala kohal nõutava kõrguse.
- „ V_{EF} “ on kiirus, mille saavutamisel eeldatakse kriitilise mootori rikke ilmumist stardi ajal.
- „Visuaallähenemine“ – lähenemine, mille puhul ei kohaldata instrumentaallähenemise protseduuri mõnda osa või seda protseduuri tervikuna ning lähenemine lõpetatakse maapinnal olevate visuaalsete orientiiride järgi.
- „Märgrendi leping“ – ettevõtjatevaheline leping, mille kohaselt õhusõidukit käitatakse rendileandjale väljastatud lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) alusel.
- „Märg rada“ – lennurada, mille pind on kaetud veega või sellega samaväärse moodustisega, mida on „puhastamata raja“ määratlusest vähem, või kui raja pinnal on piisavalt niiskust peegelduse tekkeks, kuid mitte märkimisväärseid alasid seisva veega.

II LISA

LENNUTEGEVUSEGA SEOTUD NÕUDED ASUTUSTELE

ARO-OSA

ARO.GEN.005 Reguleerimisala

Käesoleva osaga nähakse ette nõuded ameti ja liikmesriikide haldus- ja juhtimissüsteemile, mis tuleb määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle tsiviillennunduse lennutegevusega seotud rakenduseeskirjade rakendamiseks ja jõustamiseks täita.

GEN-ALAJAGU – ÜLDNÕUDED

1. jaotis – Üldist

ARO.GEN.115 Ülddokumendid

Pädev asutus annab asjaomastele töötajatele kõik nende ülesannete ja kohustuste täitmiseks vajalikud õigusaktid, standardid, normid, tehnilised väljaanded ja seonduvad dokumendid.

ARO.GEN.120 Täitmise viisid

- a) Amet töötab välja täitmise vastuvõetavad viisid, mida võib kasutada määruse (EÜ) nr 216/2008¹ ja selle rakenduseeskirjade täitmise kontrollimiseks. Kui järgitakse täitmise vastuvõetavaid viise, on seonduvad rakenduseeskirjade nõuded täidetud.
- b) Rakenduseeskirjadele vastavuse tagamiseks võib kasutada alternatiivseid täitmisviise.
- c) Pädev asutus kehtestab enda või oma järelevalvealuste organisatsioonide ja isikute kasutatavate kõikide alternatiivsete täitmisviiside määrusele (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjadele vastavuse tagamiseks sobivuse pideva hindamise süsteemi.
- d) Pädev asutus hindab kõiki organisatsiooni poolt välja pakutud alternatiivseid täitmisviise OR.GEN.120 (b) kohaselt, analüüsides esitatud dokumentatsiooni ning viies vajadusel läbi organisatsiooni kontrolli.

Kui pädev asutus leiab, et alternatiivsed täitmisviisid vastavad rakenduseeskirjadele:

- 1) teatab ta viivitamata taotlejale, et alternatiivseid täitmisviise võib rakendada, ning vajadusel muudab vastavalt taotleja tunnustust või sertifikaati ja
 - 2) teatab ta viivitamata ametile nende sisust, lisades kõigi asjassepuutuvate dokumentide koopiad.
- e) Kui pädev asutus ise kasutab määrusele (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjadele vastavuse tagamiseks alternatiivseid täitmisviise:

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määrus (EÜ) nr 216/2008, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 91/670/EMÜ, määrus (EÜ) nr 1592/2002 ning direktiiv 2004/36/EÜ. *ELT L 79, 19.3.2008, lk 1*, nagu seda on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 1108/2009, *ELT L 309, 21.10.2009, lk 51*.

II lisa „ARO-osa“

- 1) teeb ta need kättesaadavaks kõikidele oma järelevalvelustele organisatsioonidele ja isikutele ja
- 2) teatab neist viivitamata ametile.

Pädev asutus esitab ametile alternatiivsete täitmisviiside täieliku kirjelduse, sealhulgas kõik asjassepuutuvad muudatused protseduurides, ning rakenduseeskirjade täitmist kinnitava hinnangu.

ARO.GEN.125 Ameti teavitamine

- a) Pädev asutus teavitab ametit viivitamata kõikidest määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade rakendamise seotud probleemidest.
- b) Pädev asutus esitab ametile kogu talle laekunud juhtumiaruannetes sisalduva ohutuse seisukohalt olulise teabe.

ARO.GEN.135 Viivitamatu reageerimine ohutusprobleemile

- a) Ilma et see mõjutaks direktiivi 2003/42/EÜ² kohaldamist, rakendab pädev asutus süsteemi ohutusala teabe nõuetekohaseks kogumiseks, analüüsimiseks ja levitamiseks.
- b) Amet rakendab süsteemi saadud ohutusala teabe nõuetekohaseks analüüsimiseks ning liikmesriikidele ja komisjonile viivimatult kogu teabe, sealhulgas soovitude ja võetavate parandusmeetmete edastamiseks, mida neil on vaja määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade alla kuuluvate toodete, osade, seadmete, isikute või organisatsioonidega seotud ohutusprobleemidele aegsasti reageerimiseks.
- c) Punktis b nimetatud teabe saamisel võtab pädev asutus nõuetekohased meetmed ohutusprobleemi lahendamiseks.
- d) Punkti c alusel võetavad meetmed tehakse viivitamata teatavaks kõikidele isikutele ja organisatsioonidele, kes vastavalt määrusele (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjadele peavad neid täitma. Pädev asutus teeb meetmed teatavaks ka ametile ning ühise tegutsemise vajalikkuse korral teistele asjaomastele liikmesriikidele.

II jaotis – Juhtimine

ARO.GEN.200 Juhtimissüsteem

- a) Pädev asutus kehtestab ja säilitab juhtimissüsteemi, mis hõlmab vähemalt:
 - 1) dokumenteeritud põhimõtteid ja menetlusi, mis kirjeldavad tema organisatsiooni, vahendeid ja meetodeid määrusele (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjadele vastavuse saavutamiseks. Menetlused peavad olema ajakohased ja neid kasutatakse asutuses alusdokumentidena kõikide seonduvate ülesannete puhul;
 - 2) piisavat arvu töötajaid ülesannete ja kohustuste täitmiseks. Töötajad peavad olema neile määratud ülesannete täitmiseks kvalifitseeritud ning jätkuva pädevuse tagamiseks vajalike teadmiste, kogemuste, alg- ja täiendkoolitusega. Kõikide ülesannete nõuetekohase täitmise tagamiseks on nõutav töötajate kättesaadavuse planeerimise süsteem;

² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. juuni 2003. aasta direktiiv vahejuhtumitest teatamise kohta tsiviillennunduses, *ELT L 167, 4.7.2003, lk 23–36.*

- 3) nõuetekohaseid töövahendeid ja büroopindu ettenähtud ülesannete täitmiseks;
 - 4) ülesandeid, millega jälgitakse juhtimissüsteemi vastavust vastavatele nõuetele ning menetluste asjakohasust, sealhulgas siseauditi korra ja ohutusriskide juhtimise korra kehtestamist. Vastavuse jälgimine peab hõlmama auditi tulemuste pädeva asutuse juhtkonnale tagasisidestamise süsteemi, et tagada vajadusel parandusmeetmete rakendamine ja
 - 5) isikut või isikuteriingi, kes on vastavuse jälgimise ülesannete osas vastutavad otse pädeva asutuse juhtkonna ees.
- b) Pädev asutus määrab iga tegevusvaldkonna jaoks ühe või mitu isikut, kes kannavad üldist vastutust asjaspuutuvate ülesannete juhtimise eest.
 - c) Pädev asutus kehtestab menetlused osalemaks kogu vajaliku teabe vastastikusel vahetamises teiste pädevate asutustega, sealhulgas liikmesriigi territooriumil tegutsevate ent teise liikmesriigi või ameti poolt sertifitseeritud või neile deklaratsioone esitavate isikute ja organisatsioonide järelevalve tulemuste ja järeelmeetmete alal.
 - d) Ametile tehakse standardimise eesmärgil kättesaadavaks juhtimissüsteemiga seotud menetluste ja nende muudatuste koopia.

ARO.GEN.205 Ülesannete jaotamine

- a) Määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade alla kuuluvate isikute ja organisatsioonide algse sertifitseerimise või pideva järelevalvega seotud ülesande andmisel füüsilisele või juriidilisele isikule peab pädev asutus tagama, et tal oleks:
 - 1) süsteem, mille alusel algselt ja jätkuvalt hinnata nende:
 - i) tehnilise pädevuse piisavust;
 - ii) vahendite ja seadmete piisavust;
 - iii) huvide konflikti puudumist ja
 - iv) vajadusel määruse (EÜ) nr 216/2008 V lisas sätestatud kriteeriumitele vastavust.Süsteem ja hindamistulemused dokumenteeritakse;
 - 2) nimetatud füüsilise või juriidilise isikuga kehtiv mõlema poole asjakohasel juhtimistasandil heaks kiidetud dokumenteeritud kokkulepe, milles on selgelt sätestatud:
 - i) täidetavad ülesanded;
 - ii) esitatavad deklaratsioonid, aruanded ja dokumendid;
 - iii) ülesannete täitmise tehnilised tingimused;
 - iv) seonduv vastutus ja
 - v) ülesannete täitmisel saadud andmete kaitse.
- b) Pädev asutus tagab, et ARO.GEN.200 punkti a alapunktiga 4 ette nähtud siseauditimenetlus hõlmab kõiki tema nimel täidetavaid sertifitseerimis- ja pideva järelevalve ülesandeid.

ARO.GEN.210 Juhtimissüsteemi muudatused

- a) Pädeval asutusel peab olema süsteem muudatuste kindlakstegemiseks, mis mõjutavad tema suutlikkust täita oma määruses (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjades

- määratletud ülesandeid ja kohustusi. See süsteem peab võimaldama tal vastavalt vajadusele astuda samme oma juhtimissüsteemi sobivuse ja tõhususe säilitamiseks.
- b) Tõhusa rakendamise tagamiseks ajakohastab pädev asutus oma juhtimissüsteemi vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade muudatustele.
 - c) Pädev asutus teavitab ametit muudatustest, mis mõjutavad tema suutlikkust täita oma määruses (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjades määratletud ülesandeid ja kohustusi.

ARO.GEN.220 Andmete säilitamine

- a) Pädev asutus võtab kasutusele andmete säilitamise süsteemi, mis võimaldab järgmiste andmete nõuetekohast säilitamist, juurdepääsu ja usaldusväärset jälgitavust:
 - 1) juhtimissüsteemi dokumenteeritud põhimõtted ja menetlused;
 - 2) töötajate koolitus, kvalifikatsioon ja volitused;
 - 3) ülesannete jaotus, mis hõlmab ARO.GEN.205 kohaseid elemente, ning määratud ülesannete üksikasjad;
 - 4) sertifitseerimismenetlused ning sertifitseeritud organisatsioonide pidev järelevalve;
 - 5) deklareerimismenetlused ning deklareeritud organisatsioonide pidev järelevalve;
 - 6) sertifitseeritud organisatsioonide läbiviidatavate koolituskursuste üksikasjalikud andmed ning vajadusel koolituseks kasutatud lennutreeningseadmete kasutamisega seotud andmed;
 - 7) personali lubade, pädevuste, sertifikaatide ja tunnistuste väljaandmise ning nende lubade, pädevuste, sertifikaatide ja tunnistuste omanike pideva järelevalve menetlused;
 - 8) lennutreeningseadme kvalifikatsioonitõendite väljaandmise ning lennutreeningseadme ja seda käitava organisatsiooni pideva järelevalve menetlused;
 - 9) liikmesriigi territooriumil tegutsevate ent teise liikmesriigi pädeva asutuse või ameti järelevalve alla kuuluvate või tema poolt sertifitseeritud isikute ja organisatsioonide järelevalve vastavalt asutuste vahelisele kokkuleppele;
 - 10) liikmesriigis asuvate või elavate mitteäriliste käitajate poolt õhusõidukite, v.a keerukate mootorõhusõidukite liikmesriigi territooriumil käitamise järelevalve;
 - 11) sertifitseerimiskohustusega organisatsioonide välja pakutavate ning pädeva asutuse enda kasutatavate alternatiivsete täitmisviiside hindamine ja ametile teatavakstegemine;
 - 12) puudused, parandusmeetmed ja meetmete lõpuleviimise kuupäev;
 - 13) võetud jõustamise meetmed;
 - 14) ohutusteabega seonduvad ja järelmeetmed ja
 - 15) paindlikkussätete kasutamine vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 artiklile 14.
- b) Pädev asutus peab loendit kõikidest väljastatud organisatsioonisertifikaatidest, lennutreeningseadmete kvalifikatsioonitõenditest ning personali lubadest, sertifikaatidest ja tunnistustest ning laekunud deklaratsioonidest.

- c) Kõiki andmeid säilitatakse vähemalt käesolevas määruses sätestatud miinimumperioodi lõpuni. Sellekohase märke puudumisel säilitatakse andmeid vähemalt 5 aastat, kui kehtivatest andmekaitsealastest õigusaktidest ei tulene teisiti.

3. jaotis – Järelevalve, sertifitseerimine ja jõustamine

ARO.GEN.300 Järelevalve

- a) Pädev asutus kontrollib:
- 1) organisatsioonidele ja isikutele kohaldatavatele nõuetele vastavust enne organisatsioonisertifikaadi, lennutreeningseadme kvalifikatsioonitõendi või personali loa, sertifikaadi, pädevuse või tunnistuse väljaandmist;
 - 2) tema poolt sertifitseeritud ja talle deklaratsiooni esitanud organisatsioonide, isikute ning lennutreeningseadme kvalifikatsioonitõendite omanike jätkuvat vastavust kohaldatavatele nõuetele;
 - 3) liikmesriigis asuvate või elavate mitteäriliste käitajate poolt õhusõidukite, v.a keerukate mootorõhusõidukite liikmesriigi territooriumil käitamise jätkuvat vastavust kohaldatavatele nõuetele ja
 - 4) asjakohaste ohutusmeetmete rakendamist, mida pädev asutus nõuab vastavalt ARO.GEN.135 punktides c ja d sätestatule.
- b) Nimetatud kontrolli:
- 1) läbiviimist toetatakse dokumentidega, millega antakse ohutusjärelevalve töötajatele nende ülesannete täitmiseks juhiseid;
 - 2) menetlusega antakse asjaomastele isikutele ja organisatsioonidele ohutusjärelevalve tulemuste kohta teavet;
 - 3) aluseks on auditid ja kontrollid, sealhulgas õhusõiduki kontrollid seisuplatsil ning etteteatamiseta kontrollkäigud ja
 - 4) tulemusena saab pädev asutus vajalikud tõendid edasiste meetmete, sealhulgas ARO.GEN.350 ja ARO.GEN.355 kohaste meetmete vajalikkuse puhuks.
- c) Punktides a ja b kirjeldatud järelevalve ulatus määratakse kindlaks varasema järelevalvetegevuse ning ohutuskavas sätestatud ohutusalaste prioriteetide alusel.
- d) Ilma et see mõjutaks liikmesriikide pädevusi ja nende ARO.RAMPis sätestatud kohustusi, määratakse liikmesriigi territooriumil toimuva teises liikmesriigis asuvate või elavate isikute või organisatsioonide tegevuse järelevalve ulatus kindlaks ohutuskavaga ette nähtud ohutusalaste prioriteetide ning varasema järelevalvetegevuse alusel.
- e) Kui isiku või organisatsiooni tegevusega on seotud mitu liikmesriiki või amet, võib punktis a sätestatud järelevalve eest vastutav pädev asutus kokku leppida, et selle liikmesriigi pädev(ad) asutus(ed), kus tegevus toimub, või amet teostab järelevalveülesandeid kohapeal. Sellise kokkuleppega hõlmatud isikut või organisatsiooni teavitatakse kokkuleppe olemasolust ja kohaldamisalast.
- f) Pädev asutus kogub ja töötleb kõiki andmeid, mida peetakse järelevalve, sealhulgas õhusõiduki seisuplatsil kontrollimise ning etteteatamiseta kontrollkäikude osas vajalikuks.

ARO.GEN.305 Järelevalveprogramm

- a) Pädev asutus kehtestab ja säilitab ARO.GEN.300 ja ARO.RAMPiga ette nähtud järelevalvetegevust hõlmava järelevalveprogrammi.
- b) Pädeva asutuse sertifitseeritud organisatsioonide ja lennutreeningseadme kvalifikatsioonitõendi omanike jaoks töötatakse välja järelevalveprogramm, võttes arvesse organisatsiooni konkreetset olemust, tegevuse keerukust ning varasema ARO.GENi või ARO.RAMPi kohase sertifitseerimise ja/või järelevalvetegevuse tulemusi ja seonduvate riskide analüüsi. Programm sisaldab iga järelevalve planeerimistsükli osas:
 - 1) auditit ja kontrolli, sealhulgas õhusõiduki kontrolli seisuplatsil ning etteteatamiseta kontrollkäike ja
 - 2) vastutava juhi ja pädeva asutuse vahelisi kohtumisi, et tagada mõlema pidev informeeritud olulistest küsimustest.
- c) Pädeva asutuse sertifitseeritud organisatsioonide ja lennutreeningseadme kvalifikatsioonitõendi omanike suhtes kohaldatakse kuni 24-kuulist järelevalve planeerimistsükli.

Järelevalve planeerimistsükli võib lühendada, kui on tõendeid, et organisatsiooni või lennutreeningseadme kvalifikatsioonitõendi omaniku ohutustase on halvenenud.

Järelevalve planeerimistsükli võib pikendada kuni 36 kuuni, kui pädev asutus on kindlaks teinud, et eelnenud 24 kuu jooksul:

 - 1) on organisatsioon tõhusalt tuvastanud lennundusohutusega seotud ohte ja juhtinud seonduvaid riske;
 - 2) on organisatsioon ORO.GEN.130 kohaselt järjekindlalt tõendanud, et kõik muudatused on tema täieliku kontrolli all;
 - 3) ei ole tuvastatud 1. astme puudusi ja
 - 4) kõik parandusmeetmed on ellu rakendatud pädeva asutuse kinnitatud või pikendatud aja jooksul vastavalt ARO.GEN.350 punkti d alapunktile 2.

Järelevalve planeerimistsükli võib täiendavalt pikendada kuni 48 kuuni, juhul kui lisaks eespool loetletule on organisatsioon kehtestanud ja pädev asutus heaks kiitnud tõhusa süsteemi pädevale asutusele ohutustasemest ja organisatsiooni nõuetelavastavuse kontrollist pidevaks aruandmiseks.
- d) Pädevale asutusele oma tegevust deklareerivate organisatsioonide jaoks töötatakse välja järelevalveprogramm, võttes arvesse organisatsiooni konkreetset olemust, tegevuse keerukust ning varasema järelevalvetegevuse tulemusi ja seonduvate riskide analüüsi. See hõlmab auditit ja kontrolli, sealhulgas vajadusel õhusõidukite kontrolli seisuplatsil ning etteteatamiseta kontrollkäike.
- e) Asutuse väljastatud loa, sertifikaadi, pädevuse või tunnistuse omaniku puhul hõlmab järelevalveprogramm kontrollimist, sealhulgas vajadusel etteteatamiseta kontrollimist.
- f) Järelevalveprogramm sisaldab auditite, kontrollide ja kohtumiste toimumise tähtaegu ning auditite, kontrollide ja kohtumiste toimumise kuupäevi.

ARO.GEN.310 Algne sertifitseerimismenetlus – organisatsioonid

- a) Organisatsioonisertifikaadi algse väljaandmise taotluse saamisel kontrollib pädev asutus organisatsiooni vastavust kohaldatavatele nõuetele.

- b) Kui pädev asutus on organisatsiooni kohaldatavatele nõuetele vastavuses veendunud, annab ta välja sertifikaadi(d) vastavalt käesoleva osa I-III liites sätestatule. Sertifikaadid antakse välja määramata ajaks. Organisatsiooni õigused ja tunnustusega hõlmatud tegevusalade ulatus määratletakse sertifikaadile lisatud tunnustamistingimustes.
- c) Et võimaldada organisatsioonil teha ORO.GEN.130 kohaselt muudatusi pädeva asutuse eelneva heakskiiduta, kiidab pädev asutus heaks organisatsiooni esitatud menetluse, millega määratakse kindlaks kõnealuste muudatuste ulatus ning kirjeldatakse muudatuste juhtimist ja neist teatamist.

ARO.GEN.315 Lubade, pädevuste, sertifikaatide ja tunnistuste väljaandmise, pikendamise, uuendamise ja muutmise menetlus – isikud

- a) Loa, pädevuse, sertifikaadi või tunnistuse algse väljaandmise, pikendamise, uuendamise või muutmise taotluse ja tõendavate dokumentide saamisel kontrollib pädev asutus taotleja vastavust kohaldatavatele nõuetele.
- b) Kui pädev asutus on veendunud, et taotluse esitaja vastab kohaldatavatele nõuetele, väljastab, pikendab, uuendab või muudab pädev asutus asjakohase loa, sertifikaadi, pädevuse või tunnistuse.

ARO.GEN.330 Muudatused – organisatsioonid

- a) Eelnevat heakskiitu eeldava muudatuse taotluse saamisel kontrollib pädev asutus enne heakskiidu andmist organisatsiooni vastavust kohaldatavatele nõuetele.
Pädev asutus määrab kindlaks tingimused, mil organisatsioon võib kõnealuste muudatuste tegemise ajal tegutseda, välja arvatud juhul, kui pädev asutus teeb kindlaks, et organisatsiooni sertifikaat tuleb peatada.
Kui pädev asutus on veendunud, et organisatsioon vastab kohaldatavatele nõuetele, kiidab ta muudatuse heaks.
- b) Ilma et see mõjutaks täiendavaid jõustamismeetmeid, peatab, piirab või tühistab pädev asutus organisatsiooni sertifikaadi juhul, kui organisatsioon rakendab eelnevat heakskiitu nõudvaid muudatusi punktis a määratletud pädeva asutuse heakskiiduta.
- c) Muudatuste puhul, mis eelnevat heakskiitu ei nõua, hindab pädev asutus kohaldatavatele nõuetele vastavuse kontrollimiseks organisatsiooni ORO.GEN.130 kohaselt saadetud teates esitatud teavet. Mittevastavuse korral pädev asutus:
 - 1) teatab organisatsioonile mittevastavusest ning nõuab täiendavaid muudatusi ja
 - 2) 1. või 2. astme puuduste korral tegutseb ARO.GEN.350 kohaselt.

ARO.GEN.345 Deklareerimine – organisatsioonid

- a) Kui deklareerimisele kuuluvaid tegevusi teostavalt või teostada kavatsevalt organisatsioonilt laekub pädevale asutusele deklaratsioon, kontrollib pädev asutus kõikide ORO-osaga ette nähtud andmete olemasolu deklaratsioonis ning saadab organisatsioonile deklaratsiooni kättesaamise kinnituse.
- b) Kui deklaratsioon ei sisalda nõutavaid andmeid või sisaldab kohaldatavatele nõuetele mittevastavusele viitavaid andmeid, teatab pädev asutus organisatsioonile mittevastavusest ning taotleb lisaandmeid. Vajadusel viib pädev asutus organisatsiooni läbi kontrolli. Kui mittevastavus leiab kinnitust, tegutseb pädev asutus ARO.GEN.350 kohaselt.

ARO.GEN.350 Puudused ja parandusmeetmed – organisatsioonid

- a) ARO.GEN.300 punkti a kohaselt järelevalveks pädeval asutusel peab ühe osana ohutusplaanist olema süsteem puuduste ohutusalase tähtsuse analüüsimiseks.
- b) Pädev asutus väljastab 1. astme puuduse teatise juhul, kui leitakse mis tahes oluline ohutust vähendav või lennuohutust ohustav mittevastavus määrusele (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjadele, organisatsiooni menetlustele ja juhenditele või tunnustuse või sertifikaadi tingimustele või deklaratsiooni sisule.
 1. astme puudusteks loetakse järgmist:
 - 1) pädevale asutusele pärast kaht kirjalikku palvet ORO.GEN.140 kohaselt organisatsiooni ruumide tavalisel tööajal külastamise loa andmata jätmine;
 - 2) organisatsiooni sertifikaadi saamine või selle kehtivuse säilitamine esitatavate dokumentaalsete tõendite võltsimise teel;
 - 3) tõendid eeskirjade eiramisest või organisatsiooni sertifikaadi kasutamiseks pettuse eesmärgil ja
 - 4) vastutava juhi puudumine.
- c) Pädev asutus väljastab 2. astme puuduse teatise juhul, kui leitakse mis tahes ohutust vähendada või lennuohutust ohustada võiv mittevastavus määrusele (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjadele, organisatsiooni menetlustele ja juhenditele või tunnustuse või sertifikaadi tingimustele või deklaratsiooni sisule.
- d) Kui järelevalve käigus või muul viisil leitakse puudus, teatab pädev asutus nimetatud puudusest kirjalikult organisatsioonile ning nõuab kindlakstehtud mittevastavuste osas parandusmeetmete võtmist, ilma et see mõjutaks määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjadega ette nähtud muid meetmeid. Vajadusel teavitab pädev asutus õhusõiduki registreerimisriiki.
 - 1) 1. astme puuduste korral võtab pädev asutus viivitamatult olenevalt 1. astme puuduse ulatusest asjakohased meetmed tegevuste keelamiseks või piiramiseks vajadusel meetmed sertifikaadi või konkreetse tunnustuse tühistamiseks või täielikuks või osaliseks peatamiseks, kuni organisatsioon on võtnud edukad parandusmeetmed.
 - 2) 2. astme puuduste korral pädev asutus:
 - i) annab organisatsioonile parandusmeetmeteks tähtaja, mis vastab puuduse iseloomule ning ei tohi algselt ületada kolme kuud. Teatavatel asjaoludel ja sõltuvalt puuduse laadist võib pädev asutus pikendada kõnealust kolmekuulist tähtaega vastavalt pädevat asutuse heaks kiidetud sobivale parandusmeetmete kavale ja
 - ii) hindab organisatsiooni pakutud parandusmeetmeid ja nende rakendamiskorda ning kinnitab need, kui need on hinnangu kohaselt mittevastavus(t)e parandamiseks piisavad.
 - 3) Kui organisatsioon ei suuda vastuvõetavat parandusmeetmete kava esitada või parandusmeetmeid pädeva asutuse kinnitatud või pikendatud tähtaja jooksul ellu viia, tunnustatakse puudus 1. astme puuduseks ning võetakse meetmed vastavalt punkti d alapunktis 1 sätestatule.
 - 4) Pädev asutus registreerib kõik tuvastatud või talle teatavaks tehtud puudused ning vajadusel tema poolt kohaldatud jõustamismeetmed ning parandusmeetmed ja puudustega seotud meetmete lõpuleviimise ajad.

- e) Liikmesriigi asutus, kes AR.GEN.300 punkti d sätete alusel tegutsedes on tuvastanud teise liikmesriigi või ameti poolt sertifitseeritud või talle oma tegevuse deklareerinud organisatsiooni mittevastavuse määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade kohaldatavatele nõuetele, teavitab seda liikmesriiki ning märgib ära puuduse astme, ilma et see mõjutaks mis tahes täiendavaid jõustamismeetmeid.

ARO.GEN.355 Puudused ja parandusmeetmed – isikud

- a) Kui ARO.GEN.300 punkti a kohaselt järelevalve eest vastutav pädev asutus leiab järelevalve käigus või muude meetmete abil tõendeid määruse 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade alusel välja antud luba, sertifikaati, pädevust või tunnistust omava isiku mittevastavusest kohaldatavatele nõuetele, tuvastab pädev asutus puuduse, registreerib selle ning edastab selle kirjalikult loa, sertifikaadi, pädevuse või tunnistuse omanikule.
- b) Puuduse tuvastamisel viib pädev asutus läbi uurimise. Puuduse tõendamise korral pädev asutus:
- 1) vastavalt vajadusele piirab, peatab või tühistab loa, sertifikaadi või tunnistuse, juhul kui on kindlaks tehtud ohutusprobleem ja
 - 2) võtab kõik vajalikud täiendavad jõustamismeetmed mittevastavuse jätkumise vältimiseks.
- c) Vajadusel teavitab pädev asutus arstitõendi või tunnistuse välja andnud isikut või organisatsiooni.
- d) Liikmesriigi asutus, kes ARO.GEN.300 punkti d sätete alusel tegutsedes on tuvastanud teise liikmesriigi väljastatud loa, sertifikaadi, pädevuse või tunnistuse omaniku mittevastavuse kohaldatavatele nõuetele, teavitab seda pädevat asutust, ilma et see mõjutaks mis tahes täiendavaid jõustamismeetmeid.
- e) Kui järelevalve käigus või muude meetmete abil leitakse tõendeid määruse 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade nõuete alla kuuluva isiku mittevastavuse kohaldatavatele nõuetele, võtab nõuetele mittevastavuse tuvastanud pädev asutus kõik vajalikud jõustamismeetmed mittevastavuse jätkumise vältimiseks.

OPS-ALAJAGU – LENNUTEGEVUS

1. jaotis – Lennuettevõtjate sertifitseerimine

ARO.OPS.100 Lennuettevõtja sertifikaadi väljaandmine

- a) Pädev asutus annab lennuettevõtja sertifikaadi välja, kui käitaja on talle nõuetekohaselt tõendanud oma vastavust ORO.AOC.100 nõuetele.
- b) Sertifikaat sisaldab seonduvaid käitamistingimusi.

ARO.OPS.105 Koodijagamiskokkulepped

- a) Enne kolmanda riigi käitajat hõlmava koodijagamiskokkuleppe heakskiitmist pädev asutus:
- 1) kontrollib, et oleksid täidetud ORO.AOC.115 nõuded;

II lisa „ARO-osa“

- 2) vaatab läbi ORO-osa kohaselt sertifitseeritud käitaja esmase kohapealse auditi aruande, millega hinnatakse kolmanda riigi käitaja vastavust määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisale ja
 - 3) suhtleb vastavalt vajadusele kolmanda riigi käitaja asukohariigi pädeva asutusega.
- b) Koodijagamiskokkuleppe heakskiit peatatakse või tühistatakse, kui ORO.AOC.115 punkti (b) alapunktiga (2) ette nähtud koodijagamise auditiprogramm näitab, et kolmanda riigi käitaja ei ole suutnud määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisale vastavust säilitada.

ARO.OPS.110 Rendilepingud

- a) Pädev asutus kiidab rendilepingu heaks, kui ta on veendunud, et ORO-osa kohaselt sertifitseeritud käitaja vastab:
- 1) ORO.AOC.100 punkti b alapunkti 2 ja punkti c alapunktide 1 ja 2 nõuetele lennuettevõtja sertifikaadile kuivrendile võetud õhusõidukite lisamise osas;
 - 2) ORO.AOC.110 punkti c nõuetele õhusõiduki märgrendile võtmise osas või
 - 3) ORO.AOC.110 punkti e nõuetele õhusõiduki kuivrendile andmise osas.
- b) Märgrendi lepingu heakskiit peatatakse või tühistatakse, kui:
- 1) rendileandja või rentniku lennuettevõtja sertifikaat peatatakse või tühistatakse või
 - 2) rendileandjale kehtestatakse määruse (EÜ) nr 2111/2005³ kohane tegevuskeeld.
- c) Kui pädevalt asutuselt taotletakse kuivrendi lepingu eelnevat heakskiitmist vastavalt ORO.AOC.110 punktile e, tagab pädev asutus:
- 1) nõuetekohase koostöö pädeva asutusega, kes vastutab õhusõiduki pideva järelevalve eest vastavalt komisjoni määrusele (EÜ) nr 2042/2003⁴ või õhusõiduki käitamise eest, kui see ei ole sama asutus;
 - 2) õhusõiduki õigeaegse eemaldamise lennuettevõtja sertifikaadist.

2. jagu – Kinnitused

ARO.OPS.200 Erilosa menetlus

- a) Erilosa või selle muudatuste taotluse saamisel hindab pädev asutus taotlust SPA-osa asjaomaste nõuete kohaselt ning teostab vajadusel käitaja suhtes asjakohase kontrolli.
- b) Kui pädev asutus on veendunud, et käitaja vastab kohaldatavatele nõuetele, annab ta loa või muudab seda. Loa kohta tehakse märke:
- 1) ärilise lennutegevuse korral käesoleva osa II liitega ette nähtud käitamistingimustesse või
 - 2) mitteärilise lennutegevuse korral käesoleva osa III liites esitatud erilubade loendisse.

³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. detsembri 2005. aasta määrus (EÜ) nr 2111/2005, mis käsitleb ühenduse nimekirja, millesse kantakse lennuettevõtjad, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu ja lennureisijate teavitamist lendu teenindavast lennuettevõtjast ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiivi 2004/36/EÜ artikkel 9. *ELT L 344, 27.12.2005, lk 15.*

⁴ Komisjoni määrus (EÜ) nr 2042/2003, õhusõidukite ja lennundustoodete ning nende osade ja seadmete jätkuva lennukõlblikkuse ning sellega tegelevate organisatsioonide ja isikute sertifitseerimise kohta. *ELT L 315, 28.11.2003, lk 1.*

ARO.OPS.205 Minimaalvarustuse loetelu kinnitamine

- a) Käitajalt minimaalvarustuse loetelu (MEL) esmase kinnitamise või selle muudatuse kinnitamise taotluse saamisel hindab pädev asutus enne kinnituse andmist kõiki mõjutatud osi, et kontrollida vastavust kohaldatavatele nõuetele.
- b) Pädev asutus kinnitab käitaja kohaldatavate parandusvälpade B, C ja D pikendamise menetluse, juhul kui käitaja tõendab ORO.MLR.105 punktis f sätestatud tingimuste täitmist ning pädev asutus on seda kontrollinud.
- c) Pädev asutus kinnitab iga juhtumi puhul eraldi õhusõiduki käitamise väljaspool minimaalvarustuse loetelu nõudeid, järgides seejuures minimaalvarustuse põhiloetelu (MMEL), juhul kui käitaja tõendab ORO.MLR.105 tingimuste täitmist ning pädev asutus on seda kontrollinud.

ARO.OPS.210 Kohaliku piirkonna kindlaksmääramine

Pädev asutus võib lennumeeskonna koolituse ja kontrollinõuete kontekstis kindlaks määrata kohaliku piirkonna.

ARO.OPS.215 Loa andmine kopterilendudeks väljaspool tihedalt asustatud ala asuva maandumiseks sobimatu ala kohal

- a) Liikmesriik määratleb mägised ja kõrvalised piirkonnad, kus võib kopterilende teostada CAT.POL.H.420 kirjelduse kohase tagatud ohutu hädamaandumise võimaluseta.
- b) Enne CAT.POL.H.420 kohase loa andmist peab pädev asutus ja lendude toimumise riigi asutus, kui see pole sama, olema kaalunud käitaja põhjendusi nõuetekohaste hindamiskriteeriumide täitmise võimatuse kohta.

ARO.OPS.220 Loa andmine kopterilendudeks avalikes huvides kasutatavasse käitamiskohta ja tagasi

CAT.POL.H.225 kohane luba peab sisaldama käitaja koostatud loetelu avalikes huvides kasutatavatest käitamiskohtadest, mille suhtes luba kehtib.

ARO.OPS.225 Loa andmine lendudeks eraldatud lennuväljale

CAT.OP.MPA.106 kohane luba peab sisaldama käitaja koostatud loetelu lennuväljadest, mille suhtes luba kehtib.

RAMP-ALAJAGU – TEISE RIIGI AMETLIKU JÄRELEVALVE ALLA KUULUVATE KÄITAJATE ÕHUSÕIDUKITE KONTROLL SEISUPLATSIL

ARO.RAMP.005 Reguleerimisala

Käesoleva alajaoga kehtestatakse nõuded, mida pädev asutus või amet peab järgima oma ülesannete ja kohustuste täitmisel seoses aluslepingu sätete kohaldamisterritooriumil asuvatele lennuväljadele maandunud kolmandate riikide käitajate või teise liikmesriigi ametliku järelevalve alla kuuluvate käitajate õhusõidukite kontrollimisega seisuplatsil.

ARO.RAMP.100 Üldist

- a) Õhusõidukite ja nende meeskondade puhul kontrollitakse kohaldatavate nõuete täitmist.

II lisa „ARO-osa“

- b) Lisaks oma ARO.GEN.305 kohaselt kehtestatud järelevalveprogrammis sisalduvatele õhusõidukite kontrollidele seisuplatsil kontrollib pädev asutus seisuplatsil ka õhusõidukit, mille puhul kahtlustatakse kohaldatavatele nõuetele mittevastavust.
- c) ARO.GEN.305 kohaselt kehtestatava järelevalveprogrammi väljatöötamisel koostab asutus õhusõidukite seisuplatsil kontrollimise aastakava. Kõnealune kava:
 - 1) näeb ette õhusõidukite seisuplatsil kontrollimise aastase miinimumkvoodi, mille arvutusmeetodis võetakse arvesse seniseid andmeid käitajate arvu ja nende tema riigi lennuväljadel maandumiste arvu kohta ja
 - 2) võimaldab pädeval asutusel prioriseerida õhusõidukite kontrollimisi vastavalt ARO.RAMP.105 punktis a viidatud nimekirjale.
- d) Kui amet seda vajalikuks peab, võib ta koostöös liikmesriikidega, kelle territooriumil kontroll toimub, viia läbi õhusõidukite kontrolli seisuplatsil, et uurida kohaldatavatele nõuetele vastavust seoses:
 - 1) ametile määrusega (EÜ) nr 216/2008 määratud sertifitseerimisülesannetega;
 - 2) liikmesriigi standardimiskontrollidega või
 - 3) organisatsiooni kontrollimisega uurimaks kohaldatavatele nõuetele vastavust potentsiaalsetes ohuolukordades.

ARO.RAMP.105 Prioriseerimiskriteeriumid

- a) Amet edastab pädevatele asutustele õhusõidukite seisuplatsil kontrollimiste prioriseerimiseks nimekirja potentsiaalselt ohtlikeks tunnistatud ettevõtjatest ja õhusõidukitest.
- b) Nimekiri sisaldab:
 - 1) ettevõtjaid, kes käitavad ARO.RAMP.150 punkti b alapunkti 4 kohase olemasolevate andmete analüüsi põhjal välja valitud õhusõidukeid;
 - 2) ettevõtjaid, kes käitavad õhusõidukeid, millest ametile on teatanud Euroopa Komisjon ning mille valik põhineb:
 - i) määruse (EÜ) nr 2111/2005 rakendamisega seonduval lennundusohutuskomisjoni (ASC) arvamusel, et asjaomastele ohutusstandarditele tegeliku vastavuse kontrollimiseks on täiendavalt vaja süsteemseid õhusõidukite kontrolle seisuplatsil või
 - ii) Euroopa Komisjonile liikmesriikidelt määruse (EÜ) nr 2111/2005 artikli 4 lõike 3 kohaselt laekunud teabel;
 - 3) õhusõidukeid, mille lennu aluslepingu kohaldamisterritooriumile on korraldanud määruse (EÜ) nr 2111/2005 alusel tegevuskeeluga käitajate nimekirja B lissasse kantud ettevõtjad;
 - 4) õhusõidukeid, mida käitavad ettevõtjad on sertifitseerinud riik, kelle ametliku järelevalve all on punktis 3 viidatud nimekirja kuuluvaid ettevõtjaid;
 - 5) kolmandate riikide käitajate kasutatavaid õhusõidukeid, mis lendavad aluslepingu kohaldamisterritooriumile, kohaldamisterritooriumil või kohaldamisterritooriumilt esmakordselt või mille AR.TCO.205 kohaselt välja antud luba on piiratud või pärast peatamist või tühistamist taastatud.
- c) Nimekiri antakse välja ameti kehtestatud menetluste kohaselt pärast määruse (EÜ) nr 2111/2005 kohase tegevuskeeluga käitajate ühenduse nimekirja iga ajakohastamist ning igal juhul vähemalt kord nelja kuu jooksul.

ARO.RAMP.110 Teabe kogumine

- a) Pädev asutus kogub ja töötleb kõiki andmeid, mida peetakse õhusõidukite seisuplatsil kontrollimise osas vajalikuks.
- b) Pädev asutus töötab nimetatud andmete säilitamiseks välja aruande vormi, võttes aluseks IV liites esitatud vormi.

ARO.RAMP.115 Seisuplatsil kontrolli teostavate inspektorite kvalifitseerimine

- a) Pädeval asutusel ja ametil peavad olema õhusõidukite seisuplatsil kontrollimiseks kvalifitseeritud inspektorid.
- b) Seisuplatsil kontrolli teostavad inspektorid:
 - 1) peavad olema vajaliku lennundusalase hariduse või oma kontrollivaldkondadega seotud praktiliste kogemustega;
 - 2) peavad olema edukalt läbinud:
 - i) nõuetekohase teoreetilise ja praktilise erikoolituse ühes või mitmes järgmistest valdkondadest:
 - A) kabiin;
 - B) salongi ohutus;
 - C) õhusõiduki seisund;
 - D) kaubavedu;
 - ii) asjakohase väljaõppe töökohal pädeva asutuse või ameti määratud kogunud seisuplatsiinspektori juhendamisel ja
 - 3) peavad oma kvalifikatsiooni säilitamiseks osalema täiendkoolitusel ning teostama iga 12-kuulise ajavahemiku jooksul vähemalt 12 kontrolli.
- c) Punkti b alapunkti 2 taandes i nimetatud koolituse viib läbi pädev asutus või ARO.RAMP.120 punktis a nimetatud pädeva asutuse sertifitseeritud koolitusorganisatsioon.
- d) Amet töötab välja ja säilitab koolituskavad ning edendab inspektoritele koolituskursuste ja õpikodade korraldamist, et parandada käesolevast alajaost arusaamist ja selle ühetaolist kohaldamist.
- e) Amet soodustab ja koordineerib inspektorivahetuse programmi, mille eesmärk on võimaldada inspektoritel praktilisi kogemusi omandada ning aidata kaasa menetluste ühtlustamisele.

ARO.RAMP.120 Koolitusorganisatsioonide sertifitseerimine

- a) Pädev asutus sertifitseerib vastava liikmesriigi territooriumil peamist tegevuskohta omava koolitusorganisatsiooni, kui ta on veendunud, et koolitusorganisatsioon:
 - 1) on määranud koolitusjuhi, kellel on head juhivõimed tagamaks pakutava koolituse läbiviimist vastavalt kohaldatavatele nõuetele;
 - 2) omab pakutavat liiki koolituseks sobivaid koolitusvõimalusi ja õppevahendeid;
 - 3) pakub koolitust vastavalt ameti ARO.RAMP.115 punkti d kohaselt välja töötatud kavadele ja
 - 4) kasutab kvalifitseeritud koolitajaid.

- b) Pädeva asutuse taotluse korral viib amet läbi punktis a nimetatud nõuetele vastavuse ja jätkuva vastavuse kontrolli.
- c) Koolitusorganisatsiooni sertifikaat hõlmab üht või mitut järgmistest koolitusliikidest:
 - 1) teoreetiline algkoolitus;
 - 2) praktiline algkoolitus;
 - 3) korduvkoolitus.

ARO.RAMP.125 Õhusõidukite kontrollimine seisuplatsil

- a) Õhusõidukeid kontrollitakse seisuplatsil standardiseeritud, kasutades selleks V liites esitatud vormi.
- b) Õhusõiduki seisuplatsil kontrollimisel teevad inspektor või inspektorid kõik endast oleneva, et vältida kontrollitava õhusõiduki jaoks ebamõistlikke viivitusi.
- c) Õhusõiduki seisuplatsil kontrollimise lõpetamisel tehakse õhusõiduki seisuplatsil kontrollimise tulemused kaptenile või tema puudumisel mõnele lennumeeskonna liikmele või käitaja esindajale teatavaks V lisas esitatud vormil.

ARO.RAMP.130 Puuduste liigitus

- a) Iga kontrollitava punkti osas on puudustena määratletud kolm kategooriat võimalikke kohaldatavatele nõuetele mittevastavusi. Need puuduste kategooriad on järgmised:
 - 1) 3. kategooria puudus on oluline kohaldatavatele nõuetele või sertifikaadi tingimustele mittevastavus, millel on ohutusele suur mõju;
 - 2) 2. kategooria puudus on kohaldatavatele nõuetele või sertifikaadi tingimustele mittevastavus, millel on ohutusele suur mõju ja
 - 3) 1. kategooria puudus on kohaldatavatele nõuetele või sertifikaadi tingimustele mittevastavus, millel on ohutusele väike mõju.

ARO.RAMP.135 Puudustega seotud järelmeetmed

- a) 2. või 3. kategooria puuduse korral pädev asutus või vajadusel amet:
 - 1) teatab puudusest kirjalikult käitajale ning palub esitada tõendid parandusmeetmete võtmise kohta ja
 - 2) teavitab käitaja riigi pädevat asutust ja vajadusel riiki, kus õhusõiduk on registreeritud ja kus on välja antud lennumeeskonna luba. Vajadusel palub pädev asutus või amet neil kinnitada nõustumist parandusmeetmetega, mille käitaja ARO.GEN.350 või ARO.GEN.355 kohaselt võtab.
- b) Lisaks punktile a astub pädev asutus 3. kategooria puuduse korral viivitamatult järgmised sammud:
 - 1) kehtestab õhusõidukile lennutegevuse piirangu;
 - 2) nõuab viivitamatuid parandusmeetmeid;
 - 3) määrab õhusõidukile ARO.RAMP.140 kohaselt lennukeelu või
 - 4) kehtestab viivitamatult tegevuskeelu vastavalt määruse (EÜ) nr 2111/2005 artiklile 6.
- c) Kui amet on tuvastanud 3. kategooria puuduse, palub ta selle riigi pädeval asutusel, kus õhusõiduk on maandunud, võtta asjakohased meetmed vastavalt punktile b.

ARO.RAMP.140 Õhusõiduki lendude keelamine

- a) Kui leitakse 3. kategooria puudus ning on näha, et õhusõidukiga kavatsetakse lennata või tõenäoliselt lennatakse enne, kui käitaja või omanik on kohase parandusmeetme lõpule viinud, pädev asutus:
 - 1) teatab kaptenile või käitajale, et õhusõidukil ei ole lubatud lennule suunduda, kuni ei ole teatatud vastupidist ja
 - 2) määrab õhusõidukile lennukeelu.
- b) Selle riigi pädev asutus, kus õhusõiduk lennukeelu sai, teavitab vastavalt vajadusele viivitamata käitaja asukohariigi ja lennuki registririigi pädevat asutust ning ametit, juhul kui lennukeelu sai kolmanda riigi käitaja kasutuses olnud õhusõiduk.
- c) Pädev asutus määrab käitaja asukohariigi või registririigiga kooskõlastades tingimused, mille täitmisel õhusõiduk võib saada stardiloo.
- d) Kui mittevastavus mõjutab õhusõiduki lennukõlblikkussertifikaadi kehtivust, tühistab pädev asutus lennukeelu üksnes juhul, kui käitaja tõendab, et ta on hankinud:
 - 1) määruse (EÜ) nr 1702/2003 kohase lennuloa, juhul kui tegemist on liikmesriigis registreeritud õhusõidukiga;
 - 2) registririigi või käitaja asukohariigi lennuloa või samaväärse dokumendi, juhul kui tegemist on EL või kolmanda riigi käitaja käitatava kolmandas riigis registreeritud õhusõidukiga ja
 - 3) vajadusel ülelennuload kolmandatelt riikidelt.

ARO.RAMP.145 Aruandlus

- a) ARO.RAMP.125 punkti a kohaselt kogutud andmed sisestatakse ARO.RAMP.150 punkti b alapunktis 2 nimetatud kesksesse andmebaasi 21 kalendripäeva jooksul alates kontrolli läbiviimisest.
- b) Pädev asutus või amet sisestab kesksesse andmebaasi kogu teabe, millest on kasu määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade kohaldamisel ning ametile käesoleva osaga määratud ülesannete täitmisel, sealhulgas ARO.RAMP.110 punktis a nimetatud teabe.
- c) Kui ARO.RAMP.110 punktis a nimetatud andmed osutavad potentsiaalsele ohutusriskile, edastatakse vastavad andmed viivitamata ka kõigile pädevatele asutustele ja ametile.
- d) Kui isik annab pädevale asutusele teavet õhusõiduki puuduste kohta, anonümiseeritakse ARO.RAMP.110 punktis a ja ARO.RAMP.125 punktis a nimetatud teave selliselt, et nimetatud teabe allikat ei ole võimalik kindlaks teha.

ARO.RAMP.150 Ameti koordineerimisülesanded

- a) Amet haldab ja rakendab vahendeid ja menetlusi, mis on vajalikud järgmiste andmete säilitamiseks ja vahetamiseks:
 - 1) ARO.RAMP.110 ja ARO.RAMP.125 kohased andmed, kasutades IV ja VI liites esitatud vorme ja
 - 2) andmed, mida edastavad ELiga asjakohased lepingud sõlminud kolmandad riigid ja rahvusvahelised organisatsioonid või määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 27 lõike 2 alusel ametiga asjakohase korra kokku leppinud organisatsioonid.

- b) Nimetatud haldamine hõlmab järgmisi ülesandeid:
- 1) liikmesriikide laekuvate andmete talletamine, mis on seotud aluslepingu sätete kohaldamisterritooriumil asuvatele lennuväljadele maanduvate õhusõidukite ohutusteabega;
 - 2) kõiki punkti a alapunktides 1 ja 2 nimetatud andmeid sisaldava keskse andmebaasi arendamine, haldamine ja pidev ajakohastamine;
 - 3) vajalike muudatuste ja laienduste sisseviimine andmebaasirakendusse;
 - 4) keskse andmebaasi ning õhusõidukite ja lennuettevõtjate ohutusega seotud muu teabe analüüsimine ja selle alusel:
 - i) Euroopa Komisjonile ja pädevatele asutustele soovitude andmine viivitamatuks tegutsemiseks või järelevalvepõhimõtete osas;
 - ii) Euroopa Komisjoni ja pädevate asutuste teavitamine potentsiaalsetest ohutusprobleemidest;
 - iii) Euroopa Komisjonile ja pädevatele asutustele ettepanekute esitamine kooskõlastatud tegevuseks ohutuselase vajaduse korral ning kõnealuse tegevuse koordineerimise tagamine ja
 - 5) suhtleb teiste Euroopa institutsioonide ja asutuste, rahvusvaheliste organisatsioonide ja kolmandate riikide pädevate asutustega teabevahetuse osas.

ARO.RAMP.155 Aastaruanne

Amet koostab ja esitab Euroopa Komisjonile õhusõidukite seisuplatsil kontrollimise süsteemi aastaruanne, mis sisaldab vähemalt järgmist teavet:

- a) andmed süsteemi edukuse kohta;
- b) andmed aasta jooksul teostatud kontrollide kohta;
- c) kontrollitulemuste analüüs koos ülevaatega puuduste kategooriatest;
- d) aasta jooksul võetud meetmed;
- e) ettepanekud õhusõidukite seisuplatsil kontrollimise süsteemi edasiarendamiseks ja
- f) lisad, mis sisaldavad kontrollinimekirju riikide, õhusõidukitüüpide, käitajate ja iga punkti osas tuvastatud puuduste kaupa.

ARO.RAMP.160 Üldsuse teavitamine

Amet avaldab igal aastal ja teeb üldsusele kättesaadavaks kokkuvõtliku infoaruande, mis sisaldab ARO.RAMP.145 kohaselt laekunud teabe analüüsi. Aruanne peab olema selge ja lihtsalt arusaadav ning andmete allikad anonümiseeritud.

II LISA I LIIDE

LENNUETTEVÖTJA SERTIFIKAAT (Lennuettevõtjate tunnustuste nimekiri)		
Lennutegevuse liigid: Äriline lennutransport (CAT) ♦ Reisijatevedu; ♦ Kaubavedu; ♦ Muu ¹ :..... Ärilised erilennud (SPO) ♦ ² :.....		
5	Käitaja asukohariik ³ ----- Väljaandnud asutus ⁴	5
AOC nr ⁶ :	Käitaja nimi ⁷ Kasutatav ärinimi ⁸ Käitaja aadress ¹⁰ : Telefon ¹¹ : Faks: E-post:	Kontaktisikud lennutegevuse küsimustes: ⁹ Kontaktandmed, millel saab viivitamatult ühendust tegevjuhtkonnaga, on loetletud ¹² .
Käesoleva sertifikaadiga tõendatakse, et ¹³ omab luba äriliseks lennutegevuseks lisatud käitamistingimuste kohaselt ning vastavalt lennutegevuskäsiraamatule, määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisale ja selle rakenduseeskirjadele.		
Väljaandmise kuupäev ¹⁴ :	Nimi ja allkiri ¹⁵ : Ametnimetus:	

1. Muu transpordiliik (täpsustada).
2. Märkida lennutegevuse liik, nt põllumajandus, ehitus, fotograafia, seire, vaatlus ja patrullimine, lennureklaam.
3. Asendada käitaja asukohariigi nimega.
4. Asendada väljaandva pädeva asutuse nimega.
5. Täidab pädev asutus.
6. Pädeva asutuse antud tunnustuse viide.
7. Asendada käitaja registrijärgse nimega.
8. Käitaja ärinimi, kui see on erinev. Ärinime ette lisada märgi „Dba“ (*Doing business as*).
9. Kontaktandmed on telefoni- ja faksinumber koos riigikoodiga ja e-posti aadress (kui see on olemas), millel saab tegevjuhtkonnaga viivitamatult ühendust lennutegevuse, lennukõlblikkuse, lennumeeskonna ja salongipersonali pädevuse, ohtlike kaupade ja vajadusel muudes küsimustes.
10. Käitaja peamise tegevuskoha aadress.

II lisa „ARO-osa“

11. Käitaja peamise tegevuskoha telefoni- ja faksinumber koos riigikoodiga. Olemasolu korral märkida e-posti aadress.
12. Lisada pardal asuv kontrollitud dokument kontaktandmetega ning viide vastavale punktile või leheküljele. Nt: „Kontaktandmed ... on loetletud lennutegevuskäsiraamatus, 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 nimi, amet ja allkiri. Lisaks võib lennuettevõtja sertifikaadile panna ametliku templi.

EASA VORM 138, versioon 1

II LISA II LIIDE

KÄITAMISTINGIMUSED (alluvad lennutegevuskäsiraamatus kinnitatud tingimustele)				
Väljaandnud asutuse kontaktandmed Telefon ¹ : _____; Faks: _____; E-post: _____				
AOC nr ² :		Käitaja nimi ³ :	Kuupäev ⁴ :	Allkiri:
		Kasutatav ärinimi		
Käitamistingimuste nr:				
Õhusõiduki mudel ⁵ :				
Registritunnused ⁶ :				
Äriline lennutegevus <input type="checkbox"/>				
Käitamispiirkond ⁷ :				
Eripiirangud ⁸ :				
Erilood:	Jah	Ei	Tingimus ⁹	Märkused
Ohtlikud kaubad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Lennud halva nähtavusega Start			RVR ¹¹ : m CAT ¹⁰ RVR: m DH: jalga	
Lähenemine ja maandumine Start	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
RVSM ¹² <input type="checkbox"/> puudub	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS ¹³ <input type="checkbox"/> puudub	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Maks. kõrvalekaldumisaeg ¹⁴ : min.	
Navigatsioonitingimused võimepõhise navigeerimisega (PBN) lendudel ¹⁵	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		¹⁶
Navigatsioonitäpsuse minimaalsed nõuded	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Kopterite öönägemissüsteemidega lennud	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Kopterite ripplastiga lennud	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Kopterite kiirabileennud	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Salongipersonali koolitus ¹⁷	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Salongipersonali tunnistuste andmine ¹⁸	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Jätkuv lennukõlblikkus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	¹⁹	
Muud ²⁰				

1. Pädeva asutuse telefoni- ja faksinumber koos riigikoodiga. Olemasolu korral märkida e-posti aadress.
2. Märkida vastava lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) number.
3. Märkida käitaja registrijärgne nimi ja ärinimi, kui viimane on erinev. Ärinime ette lisada märged „Dba“ (*Doing business as*).
4. Käitamistingimuste väljaandmise kuupäev (pp-kk-aaaa) ja pädeva asutuse esindaja allkiri.

- 5 Märkida ICAO määratluse kohane õhusõiduki mark, mudel ja seeria või olemasolu korral üldseeria (nt Boeing-737-3K2 või Boeing-777-232).
6. Registritunnused on märgitud käitamistingimustes või lennutegevuskäsiraamatus. Viimasel juhul tuleb seonduvatesse käitamistingimustesse lisada viide lennutegevuskäsiraamatu vastavale leheküljele. Kui konkreetsele õhusõidukimudelile ei kõiki erilube ei kohaldata, võib õhusõiduki registritunnused märkida konkreetse eriloa juurde märkuste veergu.
7. Loetleda lennutegevuseks lubatud geograafilised piirkonnad (geokoordinaadid või konkreetsed marsruudid, lennuinfopiirkond või riigi- või regioonipiirid).
8. Loetleda kohaldatavad eripiirangud (nt üksnes VFR, üksnes päeval jne).
9. Selles veerus loetleda iga tunnustuse või tunnustuseliigi kõige leebemad kriteeriumid (koos asjaomaste kriteeriumidega).
10. Märkida kohaldatav täppislähenemise kategooria: CAT I, II, IIIA, IIIB või IIIC. Märkida minimaalne nähtavus lennurajal (RVR) meetrites ja otsusekõrgus (DH) jalgades. Iga loetletav lähenemiskategooria märkida eraldi reale.
11. Märkida kinnitatud minimaalne stardi-RVR meetrites. Kui tunnustusi antakse mitu, võib märkida igäühe eraldi reale.
12. Kasti „puudub” võib märke teha üksnes juhul, kui õhusõiduki maksimaalne lennukõrgus on alla FL290.
13. Lende suurendatud kaugustele (ETOPS) lubatakse hetkel üksnes kahemootorilistele õhusõidukitele. Seega võib kasti „puudub” märke teha juhul, kui õhusõidukimudelil on üle või alla kahe mootori.
14. Lisaks võib märkida lubatud vahemaa (NM) ja mootoritüübi.
15. Võimepõhine navigeerimine (PBN): iga PBN-tunnustuse jaoks kasutada eraldi rida (nt piirkondlik navigatsioon (RNAV) 10, RNAV 1, nõutav navigatsioonitäpsus (RNP) 4,...) ja lisada seonduvad piirangud või tingimused vastavalt „Tingimuste” ja/või „Märkuste” veerus loetletule.
16. PBNi tunnustuse piirangud, tingimused ja lennutegevuse lubamise regulatiivne alus (nt globaalne satelliitnavigatsioonisüsteem (GNSS), kauguse mõõtmise seadmed /DME/inertsnavigatsiooniseade (DME/DME/IRU), ...).
17. Sertifikaat koolituskursuste ja eksamite läbiviimiseks, mille peavad läbima CC-osa kohase salongipersonali tunnistuse taotlejad.
18. Sertifikaat CC-osa kohaste salongipersonali tunnistuste väljaandmiseks.
19. Õhusõiduki jätkuva lennukõlblikkuse tagamise eest vastutava isiku/organisatsiooni nimi ning viide seda nõudvatele eeskirjadele, nt M-osa G-alajagu.
20. Siia võib märkida muud tunnustused või andmed, iga tunnustus eraldi real (või mitmerealises lõigus) koos vastava loaga (nt lühimaa maandumised, järsud lähenemised, kopterilennud avalikes huvides kasutatavasse käitamiskohta/käitamiskohast, kopterilennud väljaspool tihedalt asustatud ala asuva maandumiseks sobimatu ala kohal, kopterilennud tagatud ohutu hädamaandumise võimaluseta, lennud suurematel kallakutel, maksimumkaugus sobivast lennuväljast kahemootorilistel ETOPS-loata lennukitel, mitteäriliseks otstarbeks kasutatavad õhusõidukid).

II LISA III LIIDE

<p align="center">Erilubade loend Mitteäriiline lennutegevus (allub loas sätestatud ning lennutegevuskäsiraamatus või piloodi käsiraamatus sisalduvatele tingimustele)</p>		
Väljaandev asutus ⁵ :		
Erilubade loendi nr ⁶ : Käitaja nimi: Kuupäev ⁷ : Allkiri:		
Õhusõiduki mudel ja registritunnused ⁸ :		
Erilendude (SPO) liigid, olemasolu korral: <input type="checkbox"/> ⁹		
Eriload ¹⁰ :	Tingimus ¹¹	Märkused
...		
...		
...		
...		
...		

EASA VORM 140, versioon 1

⁵ Märkida nimi ja kontaktandmed.

⁶ Märkida vastav number.

⁷ Erilubade väljaandmise kuupäev (pp-kk-aaaa) ja pädeva asutuse esindaja allkiri.

⁸ Märkida CAST/ICAO määratluse kohane õhusõiduki mark, mudel ja seeria või olemasolu korral üldseeria (nt Boeing-737-3K2 või Boeing-777-232). CAST/ICAO taksonoomia on kättesaadav aadressil: <http://www.intlaviationstandards.org/>.

Registritunnused tuleb loetleda erilubade loendis või lennutegevuskäsiraamatus. Viimasel juhul tuleb erilubade loendisse lisada viide lennutegevuskäsiraamatu vastavale leheküljele.

⁹ Märkida lennutegevuse liik, nt põllumajandus, ehitus, fotograafia, seire, vaatlus ja patrullimine, lennureklaam.

¹⁰ Sellesse veergu märkida lubatud tegevused, nt ohtlikud kaubad, LVO, RVSM, RNP, MNPS, NVIS, HHO.

¹¹ Selles veerus loetleda iga tunnustuse või tunnustuseliigi kõige leebemad kriteeriumid, nt CAT II otsustuskõrguse ja RVRi miinimumid.

II LISA IV LIIDE

Aruande tüüpvorm



Pädev asutus (*nimi*)

(*Riik*)

Standardaruanne

¹Nr:

² Koostaja: SR

³ Kuupäev: ⁴ Koht:

⁵ (Kasutamata)

⁶ Käitaja: ⁷ AOC number:

⁸ Riik:

⁹ Marsruut: [lähtekoht] ¹ ⁰ Lennu number:

¹¹ Marsruut: [sihtkoht] ¹² Lennu number:

¹³ Lennu tellija*: ¹⁴ Lennu tellija asukohariik:

* (vajaduse korral)

¹⁵ Õhusõiduki tüüp: ¹⁶ Registritunnus:

¹⁷ Kerenumbr:

¹⁸ Lennumeeskond: Loa väljaandnud riik:

¹⁹ Märkused:

.....
.....
.....

²⁰ Võetud meetmed:

.....
.....
.....

²¹ (Kasutamata)

II LISA V LIIDE

Õhusõiduki seisuplatsil kontrollimise akt									
Kuupäev:		Kellaeg:		Koht:					
Käitaja:				Riik:		AOC nr:			
Lähtekoht:		Lennu nr:		Sihtkoht:		Lennu nr:			
Lennu liik:		Lennu tellija:			Õhusõiduki tüüp:		Õhusõiduki konfiguratsioon:		
Lennu tellija asukohariik:				Registritunnus:		Kerenumber:			
Lennumeeskonna loa välja andnud riik/riigid:		Kinnitus kättesaamise kohta ^(*)							
		Nimi:				Allkiri:			
		Ametinimetus:							

Pädeva asutuse andmed vabalt valitud vormis (logo, kontaktandmed, tel/faks/e-post)

Kontrol- litud Märkus				Kontrol- litud Märkus				Kontrol- litud Märkus			
A Kabiin				Lennumeeskond				C Õhusõiduki seisund			
1	Üldseisund			20	Lennumeeskonna luba/koosseis			1	Väline üldseisund		
2	Avariiväljapääs			Lennulogi / tehniline logi või samaväärne logi				2	Uksed ja luugid		
3	Varustus			21	Lennulogi või samaväärne logi			3	Juhised		
Dokumendid				22	Hooldustööde tõend			4	Veljed, rehvid ja pidurid		
4	Käsiraamatud			23	Puudustest teatamine ja parandused (sh tehn. logi)			5	Alusraami suusad/ujukid		
5	Kontrollnimekirjad			24	Lennueelne ülevaatus			6	Rattakoobas		
6	Navigatsiooni/instrumendikaardid			B Salongi ohutus				7	Jõuseade ja püloon		
7	Minimaalvarustuse loetelu			1	Interjööri üldseisund			8	Tiivikulabad, propellerid, rootorid (pea/saba)		
8	registreerimistunnistus			2	Salongipersonali kohad ja puhkeala			9	Nähtavad parandusjäljed		
9	Mürasertifikaat (vajadusel)			3	Esmaabikomplekt / vältimatu arstiabi komplekt			10	Nähtavad parandamata kahjustused		
10	AOC või samaväärne luba			4	Käsitulekustutid			11	Lekked		
11	Raadioluba			5	Päästevestid / ujuv vahendid						
12	Lennukõlblikkussertifikaat			6	Turvavööde ja istmete seisund			D Last			
Lennuandmed				7	Avariiväljapääs, valgustus ja kaasaskantav valgusti			1	Lastiruumi üldseisund		
13	Lennu ettevalmistus			8	Liugteed / päästeparved (kui on nõutavad), avariimajakas			2	Ohtlikud kaubad		
14	Massi/balansseeringu arvutused			9	Hapnikuvaru (salongipersonali ja reisijatele)			3	Kaupade paigutus ja kinnitus		
Ohutusvarustus				10	Ohutuskaardid			E Üldine			
15	Käsitulekustutid			11	Salongipersonali liikmed			1	Üldine		
16	Päästevestid / ujuv vahendid			12	Juurdepääs avariiväljapääsudele						
17	Ohutusrihmad			13	Reisijate pagasi hoiuruum						
18	Hapnikuseadmed			14	Reisijakohtade arv						
19	Kaasaskantav valgusti										

II lisa „ARO-osa”

Võetud meetmed	Kontrolli punkt	Kategooria	Märkused
(3d) Viivitamatu tegevuskeeld			
(3c) Kontrolliva pädeva asutuse kehtestatud lennukeeld			
(3b) Lennueelsed parandusmeetmed			
(3a) Õhusõiduki käitamispääringud			
(2) Asutuse ja käitaja teavitamine			
(1) Kapteni teavitamine			
(0) Märkused puuduvad			
Inspektori(te) märk või kood			
Meeskonna märkused (kui on):			
<p>(*) Meeskonnaliikme või kontrollitud käitaja muu esindaja allkiri ei tähenda loetletud puudustega nõustumist, vaid üksnes kinnitab õhusõiduki kontrolli toimumist käesolevas dokumendis märgitud ajal ja kohas.</p> <p>Aruanne kirjeldab kontrolli käigus tuvastatud ning sellega ei määrata kindlaks, kas õhusõiduk on kavandatavaks lennuks sobivas seisundis. Aruandes märgitud andmed võivad kesksesse andmebaasi sisestamisel muutuda.</p>			

EASA VORM 136, versioon 1

II LISA VI LIIDE

Õhusõiduki seisuplatsil kontrollimise aruanne



Pädev asutus (nimi)

(Riik)

Õhusõiduki seisuplatsil kontrollimise aruanne

NR _____

Allikas: RI

Kuupäev: ____.

Koht: _____

Kohalik aeg: ____:

Käitaja: _____

AOC number: _____

Riik: _____

Lennutegevuse liik: _____

Alguspunkt: _____

Lennu number: _____

Sihtpunkt: ... _____

Lennu number: _____

Lennu tellija*: _____ Lennu tellija asukohariik*: _____

**(vajaduse korral)*

Õhusõiduki tüüp: .. _____

Registritunnused: _____

Õhusõiduki konfiguratsioon: _____

Kerenumbr: _____

Lennumeeskond: Loa väljaandnud riik: _____

Teine loa väljaandnud riik*: _____

**(vajaduse korral)*

Puudused:

Kood / Std / Viite / Kat / Puudus

Üksikasjalik kirjeldus

____	_____	_____	_____	_____	_____
____	_____	_____	_____	_____	_____
____	_____	_____	_____	_____	_____
____	_____	_____	_____	_____	_____
____	_____	_____	_____	_____	_____

Võetud meetmete liik: _____ Üksikasjalik kirjeldus

3d) Viivitamatu tegevuskeeld

II lisa „ARO-osa”

3c) Kontrolliva pädeva asutuse kehtestatud lennukeeld.....

3b) Lennueelsed parandusmeetmed.....

3a) Õhusõiduki käitamispääs.....

2) Pädeva asutuse ja käitaja teavitamine

1) Kapteni teavitamine

Lisainfo (kui on)

Inspektorite nimed või numbrid:

- Aruanne kirjeldab kontrolli käigus tuvastatud ning sellega ei määrata kindlaks, kas õhusõiduk on kavandatavaks lennuks sobivas seisundis.

- Aruandes märgitud andmete sõnastust võidakse kesksesse andmebaasi sisestamisel korrigeerida.

Punkti kood	Kontrol- litud	Märkus
A. Kabiin		
Üldist		
1. Üldseisund.....	1. <input type="checkbox"/>	1. <input type="checkbox"/>
2. Avariiväljapääs	2. <input type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>
3. Varustus.....	3. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>
Dokumendid		
4. Käsiraamatud	4. <input type="checkbox"/>	4. <input type="checkbox"/>
5. Kontrollnimekirjad.	5. <input type="checkbox"/>	5. <input type="checkbox"/>
6. Navigatsiooni/instrumendikaardid	6. <input type="checkbox"/>	6. <input type="checkbox"/>
7. Minimaalvarustuse loetelu	7. <input type="checkbox"/>	7. <input type="checkbox"/>
8. Registreerimistunnistus	8. <input type="checkbox"/>	8. <input type="checkbox"/>
9. Mürasertifikaat (vajadusel)	9. <input type="checkbox"/>	9. <input type="checkbox"/>
10. AOC või samaväärne luba	10. <input type="checkbox"/>	10. <input type="checkbox"/>
11. Raadioluba	11. <input type="checkbox"/>	11. <input type="checkbox"/>
12. Lennukõlblikkussertifikaat (CofA).....	12. <input type="checkbox"/>	12. <input type="checkbox"/>
Lennuandmed		
13. Lennu ettevalmistus	13. <input type="checkbox"/>	13. <input type="checkbox"/>
14. Massi ja balansseeringu arvutused	14. <input type="checkbox"/>	14. <input type="checkbox"/>
Ohutusvarustus		
15. Käsitulekustutid.....	15. <input type="checkbox"/>	15. <input type="checkbox"/>
16. Päästevestid / ujuvvhendid	16. <input type="checkbox"/>	16. <input type="checkbox"/>
17. Ohutusrihmad.....	17. <input type="checkbox"/>	17. <input type="checkbox"/>
18. Hapnikuseadmed	18. <input type="checkbox"/>	18. <input type="checkbox"/>
19. Kaasaskantav valgusti.....	19. <input type="checkbox"/>	19. <input type="checkbox"/>

II lisa „ARO-osa“

Lennumeeskond				
20. Lennumeeskonna luba/koosseis	20.	<input type="checkbox"/>	20.	<input type="checkbox"/>
Lennulogi / tehniline logi või samaväärne logi				
21. Lennulogi või samaväärne logi	21.	<input type="checkbox"/>	21.	<input type="checkbox"/>
22. Hooldustööde tõend.....	22.	<input type="checkbox"/>	22.	<input type="checkbox"/>
23. Puudustest teatamine ja parandused (sh tehn. logi).....	23.	<input type="checkbox"/>	23.	<input type="checkbox"/>
24. Lennueelne ülevaatus	24.	<input type="checkbox"/>	24.	<input type="checkbox"/>
B. Salongi ohutus				
1. Interjööri üldseisund	1.	<input type="checkbox"/>	1.	<input type="checkbox"/>
2. Salongipersonali kohad ja puhkeala	2.	<input type="checkbox"/>	2.	<input type="checkbox"/>
3. Esmaabikomplekt / vältimatu arstiabi komplekt.....	3.	<input type="checkbox"/>	3.	<input type="checkbox"/>
4. Käsitulekustutid	4.	<input type="checkbox"/>	4.	<input type="checkbox"/>
5. Päästevestid / ujuvvhendid	5.	<input type="checkbox"/>	5.	<input type="checkbox"/>
6. Turvavööde ja istmete seisund.....	6.	<input type="checkbox"/>	6.	<input type="checkbox"/>
7. Avariiväljapääs, valgustus ja kaasaskantav valgusti	7.	<input type="checkbox"/>	7.	<input type="checkbox"/>
8. Liugteed/päästeparved (kui on nõutavad), avariimajakas	8.	<input type="checkbox"/>	8.	<input type="checkbox"/>
9. Hapnikuvaru (salongipersonalile ja reisijatele).....	9.	<input type="checkbox"/>	9.	<input type="checkbox"/>
10. Ohutuskaardid.....	10.	<input type="checkbox"/>	10.	<input type="checkbox"/>
11. Salongipersonali liikmed	11.	<input type="checkbox"/>	11.	<input type="checkbox"/>
12. Juurdepääs avariiväljapääsudele.....	12.	<input type="checkbox"/>	12.	<input type="checkbox"/>
13. Reisijate pagasi paigutus.....	13.	<input type="checkbox"/>	13.	<input type="checkbox"/>
14. Reisijakohtade arv	14.	<input type="checkbox"/>	14.	<input type="checkbox"/>

II lisa „ARO-osa”

Punkti kood	Kontrol- litud	Märkus
C. Õhusõiduki seisund		
1. Väline üldseisund	1. <input type="checkbox"/>	1. <input type="checkbox"/>
2. Uksed ja luugid.....	2. <input type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>
3. Juhised.....	3. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>
4. Veljed, rehvid ja pidurid.....	4. <input type="checkbox"/>	4. <input type="checkbox"/>
5. Alusraami suusad/ujukid	5. <input type="checkbox"/>	5. <input type="checkbox"/>
6. Rattakoobas.	6. <input type="checkbox"/>	6. <input type="checkbox"/>
7. Jõuseade ja püloon..	7. <input type="checkbox"/>	7. <input type="checkbox"/>
8. Tiivikulabad, propellerid, rootorid (pea/saba).....	8. <input type="checkbox"/>	8. <input type="checkbox"/>
9. Nähtavad parandusjäljed	9. <input type="checkbox"/>	9. <input type="checkbox"/>
10..... Nähtavad parandamata kahjustused	10. <input type="checkbox"/>	10. <input type="checkbox"/>
11. Lekked	11. <input type="checkbox"/>	11. <input type="checkbox"/>
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D. Last		
1. Lastiruumi üldseisund	1. <input type="checkbox"/>	1. <input type="checkbox"/>
2. Ohtlikud kaubad	2. <input type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>
3. Kaupade paigutus ja kinnitus	3. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>
E. Üldine		
1. Üldine.....	1. <input type="checkbox"/>	1. <input type="checkbox"/>

EASA VORM 137, versioon 1

III LISA
LENNUTEGEVUSEGA SEOTUD NÕUDED ORGANISATSIOONIDELE
ORO-osa

ORO.GEN.005 Reguleerimisala

Käesoleva osaga kehtestatakse nõuded lennuettevõtjatele, kelle tegevuseks on:

- a) mitteäriiline lennutegevus keerukate mootorõhusõidukitega või
- b) äriiline lennutegevus.

GEN-alajagu – Üldnõuded

1. jaotis – Üldist

.GEN.105 Pädev asutus

Käesoleva osa tähenduses on sertifitseerimis- või deklareerimiskohustusega hõlmatud käitajate üle järelevalvet teostav pädev asutus:

- a) käitajate puhul, mille peamine tegevuskoht on liikmesriigis, kõnealuse liikmesriigi määratud asutus;
- b) käitajate puhul, mille peamine tegevuskoht on kolmandas riigis, amet.

ORO.GEN.110 Käitajate kohustused

- a) Käitaja vastutab õhusõiduki käitamise eest vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisale, käesoleva osa asjaomastele nõuetele ning oma deklaratsioonile või sertifikaadile.
- b) Kõik lennud tuleb läbi viia vastavalt lennutegevuskäsiraamatu sätetele.
- c) Käitaja peab kehtestama ja säilitama süsteemi teostamiseks kontrolli kogu lennutegevuse üle, mis toimub tema deklaratsiooni või sertifikaadi tingimuste alusel.
- d) Käitaja peab tagama, et tema õhusõidukid oleksid varustatud ja meeskonnad oleksid kvalifitseeritud vastavalt lennutegevuse piirkonna ja lennutegevuse liigi nõuetele.
- e) Käitaja tagab, et kogu maapealsesse või lennutegevusse määratud või nendes otseselt kaasatud personal on nõuetekohaselt instrueeritud, on näidanud oma suutlikkust täita konkreetseid tööülesandeid ja on teadlik oma vastutusest ning oma tööülesannete osast kogu käitamistegevuses tervikuna.
- f) Käitaja kehtestab iga õhusõidukitüübi ohutu käitamise protseduurid ja juhendid, mis hõlmavad maapealse personali ja meeskonnaliikmete kohustusi nii maa peal kui ka lennu ajal kõikide lennutegevuse liikide lõikes. Nende protseduuridega nõutakse meeskonnaliikmelt lennu kriitilistel etappidel vaid nende tegevuste sooritamist, mis on vajalikud õhusõiduki ohutuks käitamiseks.
- g) Käitaja tagab kõikide töötajate teavitamise sellest, et neil tuleb täita lendude toimumiskohaks olevate riikide seadusi, eeskirju ja menetlusi, mis seonduvad nende tööülesannete täitmisega.

- h) Käitaja kehtestab lennutegevuskäsiraamatu käitamisprotseduuridest kinnipidamise tagamiseks iga õhusõidukitüübi jaoks kontrollkaartide süsteemi, mida meeskonnaliikmed kasutavad lennuki käitamise kõikidel etappidel vastavalt tavalistes, ebatavalistes ja hädaolukordades. Kontrollkaartide ettevalmistamisel ja kasutamisel juhendatakse inimestega seotud põhimõtetest ning võetakse arvesse õhusõiduki tootja uusimat asjassepuutuvat dokumentatsiooni.
- i) Käitaja peab kehtestama lennuplaneerimismenetlused, millega tagatakse lennu ohutu teostamine vastavuses õhusõiduki suutlikkust ja muid käitamispääringuid ning kavandataval marsruudil ning asjaomastel lennuväljadel või käitamiskohtades eeldatavalt valitsevaid tingimusi arvesse võttes. Need protseduurid lisatakse lennutegevuskäsiraamatusse.
- j) Käitaja kehtestab ja säilitab tehniliste juhendite nõuetele vastavad töötajate koolitusprogrammid. Koolitusprogrammid peavad olema proportsionaalsed töötajate vastutuse ulatusega.

ORO.GEN.115 Käitaja sertifikaadi taotlemine

- a) Käitaja sertifikaadi taotlus või olemasoleva sertifikaadi muutmise taotlus esitatakse vormis ja viisil, mille kehtestab pädev asutus määruse (EÜ) nr 216/2008¹² ja selle rakenduseeskirjade kohaldatavaid nõudeid arvesse võttes.
- b) Esmase sertifikaadi taotlejad peavad pädevale asutusele esitama dokumendid, mis kirjeldavad määrusega (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjadega kehtestatud nõuete täitmise kavandatavaid viise. Nimetatud dokumendid peavad sisaldama heakskiitu mitte nõudvate muudatuste haldamise ja pädevale asutusele teatavakstegemise menetlust.

ORO.GEN.120 Täitmise viisid

- a) Määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade täitmiseks võib käitaja kasutada muid viise peale ameti poolt vastuvõetute.
- b) Kui sertifitseerimiskohustusega käitaja soovib määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade täitmiseks kasutada ameti kehtestatud täitmise vastuvõetavatest viisidest erinevat alternatiivset täitmisviisi, peab ta enne selle rakendamist esitama pädevale asutusele alternatiivse täitmisviisi täieliku kirjelduse. Kirjeldus peab sisaldama muudatusi asjassepuutuvates käsiraamatutes ja menetlustes ning rakenduseeskirjade täitmist tõendavat hinnangut.

Käitaja võib nimetatud alternatiivseid täitmisviise rakendada pärast pädeva asutuse poolt heakskiitmist ning ORO.GEN.120 punkti d kohase teate saamist.

- c) Tegevuse deklareerimise kohustusega käitaja peab pädevat asutust teavitama, kui ta kasutab määrusele (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjadele vastavuse tagamiseks alternatiivseid täitmisviise.

¹² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määrus (EÜ) nr 216/2008, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 91/670/EMÜ, määrus (EÜ) nr 1592/2002 ning direktiiv 2004/36/EÜ. *ELT L 79, 19.3.2008, lk 1*, muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 1108/2009, *ELT L 309, 21.10.09, lk 51*.

ORO.GEN.125 Tunnustamistingimused ja käitaja õigused

Sertifitseeritud käitaja peab järgima käitaja sertifikaadile lisatud tunnustamistingimustes määratletud kehtivusala ja õigusi.

ORO.GEN.130 Muudatused

- a) Mis tahes muudatus, mis mõjutab:
 - 1) sertifikaadi kehtivusala või käitaja tunnustamise tingimusi või
 - 2) käitaja ORO.GEN.200 punkti a alapunktidega 1 ja 2 ette nähtud juhtimissüsteemi osi, peab olema pädeva asutuse poolt eelnevalt heaks kiidetud.
- b) Kõik muudatused, mis määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade kohaselt tuleb eelnevalt heaks kiita, peab käitaja esitama pädevale asutusele heakskiidu saamiseks. Taotlus tuleb esitada enne muudatuse tegemist, et pädeval asutusel oleks võimalik kontrollida jätkuvat vastavust määrusele (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjadele ning vajadusel muuta käitaja sertifikaati ja sellele lisatud tunnustamistingimusi.
Käitaja peab pädevale asutusele esitama kõik asjassepuutuvad dokumendid.
Muudatus tehakse alles pärast pädevalt asutuselt ORO.GEN.330 kohase ametliku heakskiidu saamist.
Muudatuste ajal peab käitaja toimima pädeva asutuse poolt ette nähtud tingimustel, kui neid on.
- c) Kõik eelnevat heakskiitu mittevajavad muudatused korraldatakse ja tehakse pädevale asutusele teatavaks vastavalt pädeva asutuse poolt ARO.GEN.310 punkti c kohaselt kinnitatud menetlusele.

ORO.GEN.135 Kehtivuse kestvus

- a) Käitaja sertifikaat kehtib seni, kui:
 - 1) käitaja täidab määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade asjakohaseid nõudeid, võttes arvesse ORO.GEN.150 puuduste menetlemisega seotud sätteid;
 - 2) pädevale asutusele on antud ORO.GEN.140 kohaselt juurdepääs käitajale, et kontrollida jätkuvat vastavust määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade asjassepuutuvatele nõuetele ja
 - 3) sertifikaadist ei ole loobunud ja seda ei ole kehtetuks tunnistatud.
- b) Sertifikaadi kehtetukstunnistamise või sellest loobumise korral tuleb see viivitamata tagastada pädevale asutusele.

ORO.GEN.140 Juurdepääs

Määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade asjakohastele sätetele vastavuse kindlakstegemiseks võimaldab käitaja kõikidele tegevuskohtadele, õhusõidukitele, dokumentidele, salvestistele, andmetele, menetlustele ja mis tahes muudele tema sertifitseeritava või deklareeritava tegevusega, sealhulgas allhangetega seotud materjalidele juurdepääsu kõigile isikutele, keda on selleks volitanud:

- a) ORO.GEN.105 kohane pädev asutus või
- b) ORO.GEN.300 punkti d, ORO.GEN.300 punkti e või ARO.RAMPi sätete kohaselt tegutsev asutus.

ORO.GEN.150 Puudused

Puuduste kohta teate saamisel käitaja:

- a) teeb kindlaks mittevastavuse algpõhjuse;
- b) kehtestab parandusmeetmete kava ja
- c) tõendab parandusmeetmete rakendamist pädevale asutusele vastuvõetaval viisil ARO.GEN.350 punktis d sätestatud asutusega kokkulepitud aja jooksul.

ORO.GEN.155 Viivitamatu reageerimine ohutusprobleemile

Käitaja rakendab:

- a) kõiki pädeva asutuse poolt ARO.GEN.135 punkti c kohaselt kehtestatud ohutusmeetmeid ja
- b) ameti väljastatud mis tahes kohustuslikku ohutusteavet, sealhulgas lennukõlblikkuse ettekirjutusi ja ohutust parandavaid ettekirjutusi.

ORO.GEN.160 Juhtumitest teatamine

- a) Käitaja teatab pädevale asutusele ja vajadusel teistele organisatsioonidele, kelle teavitamist käitaja asukohariik nõuab, kõikidest õnnetustest, tõsistest intsidentidest ja juhtumitest, nagu need on määratletud määruses (EL) nr 996/2010^{fn} ja direktiivis 2003/42/EÜ.^{fn1314}
- b) Ilma et see mõjutaks punkti a kohaldamist, teatab käitaja pädevale asutusele ja õhusõiduki projekteerimise eest vastutavale organisatsioonile igast intsidendist, rikkest, tehnilisest veast, lubatud tehniliste piiride ületamisest või vahejuhtumist, mis võib viidata kasutamissobivuse andmete ebatäpsusele, mittetäielikkusele või mitmetimõistetavusele, ning muudest eeskirjadevastastest asjaoludest, mis ohustasid või oleksid võinud ohustada õhusõiduki ohutut kasutamist, kuid millega õnnetust või tõsist intsidenti ei kaasnenu.
- c) Ilma et see mõjutaks määruse (EL) nr 996/2010 ja direktiivi 2003/42/EÜ kohaldamist, saadetakse punktides a ja b nimetatud teated pädeva asutuse kehtestatud vormis ja viisil ning peavad sisaldama kõiki käitajale olukorra kohta teadaolevaid andmeid.
- d) Teade saadetakse võimalikult kiiresti, kuid igal juhul 72 tunni jooksul pärast seda, kui isik või käitaja on olukorra, mille kohta teade saadetakse, kindlaks teinud.
- e) Vajadusel koostab käitaja järeларуande, et täpsemalt kirjeldada selliste juhtumite vältimiseks tulevikus kavandatavaid meetmeid, niipea kui need meetmed on kindlaks määratud. See aruanne koostatakse pädeva asutuse kehtestatud vormis ja viisil.

2. jaotis – Juhtimine

ORO.GEN.200 Juhtimissüsteem

- a) Käitaja kehtestab, rakendab ja säilitab juhtimissüsteemi, mis hõlmab:

¹³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. juuni 2003. aasta direktiiv vahejuhtumitest teatamise kohta tsiviillennunduses, *ELT L 167, 4.7.2003, lk 23–36.*

¹⁴ 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, EMP-s kohaldatav tekst, *ELT L 295, 12.11.2010, lk 35–50.*

- 1) selgelt määratletud vastutuspiire ja vastutavaid isikuid kogu käitaja organisatsioonis, sealhulgas vastutava juhi otsest ohutusalast vastutust;
 - 2) käitaja üldiste ohutusalaste ideede ja põhimõtete kirjeldust, mida nimetatakse ohutuspoliitikaks;
 - 3) käitaja tegevusega kaasnevate lennundusohutust mõjutavate ohtude määratlusi, hinnanguid neile ning seonduvate riskide juhtimist, sealhulgas riskivähendusmeetmete võtmist ja nende tõhususe kontrolli;
 - 4) töötajate hoidmist tööülesannete täitmiseks koolitatuina ja pädevatena;
 - 5) kõikide juhtimissüsteemi põhiprotsesside dokumentatsiooni, sealhulgas töötajatele nende vastutusalade teadvustamise korda ning kõnealuse dokumentatsiooni muutmise menetlust;
 - 6) ülesandeid, millega jälgitakse käitaja vastavust asjassepuutuvatele nõuetele. Vastavuse jälgimine hõlmab süsteemi, millega antakse puuduste kohta tagasisidet vastutavale juhile, et tagada vajadusel tõhusate parandusmeetmete võtmine ja
 - 7) käesoleva osa ja muude kohaldatavate osad asjassepuutuvate alajagudega ette nähtud muid nõudeid.
- b) Juhtimissüsteem peab vastama käitaja suurusele ning selle tegevuste laadile ja keerukusele, võttes arvesse nende tegevustega kaasnevaid ohte ja seonduvaid riske.

ORO.GEN.205 Allhanketegevused

- a) Allhanketegevused on kõik käitaja sertifitseeritud tegevusalasse kuuluvad tegevused, mida teostab mõni teine asjaomaseks tegevuseks ise sertifitseeritud või, sertifikaadi puudumise korral, käitaja tunnustuse alusel tegutsev organisatsioon. Käitaja peab tagama, et mis tahes tegevuse allhankena tellimisel või ostmisel vastaks tellitud või ostetud teenus või toode kohaldatavatele nõuetele.
- b) Kui sertifitseeritud käitaja tellib osa oma tegevustest allhankena organisatsioonilt, mis ise ei ole selleks tegevuseks käesoleva osa kohaselt sertifitseeritud, peab allhankijast organisatsioon töötama käitaja tunnustuse alusel. Peab tagama pädeva asutuse juurdepääsu allhankijast organisatsioonile, et kontrollida jätkuvat vastavust kohaldatavatele nõuetele.

ORO.GEN.210 Personalinõuded

- a) Käitaja määrab vastutava juhi, kelle ülesandeks on tagada kõikide tegevuste kohaldatavatele nõuetele vastav rahastamine ja teostamine. Vastutav juht vastutab tõhusa juhtimissüsteemi kehtestamise ja säilitamise eest.
- b) Käitaja määrab isiku või isikute rühma, kes vastutavad käitaja jätkuva kohaldatavatele nõuetele vastavuse eest. See isik või isikute rühm allub otse vastutavale juhile.
- c) Ettevõtjal peab olema kavandatavateks ülesanneteks ja kohaldatavatele nõuetele vastavateks tegevusteks piisavalt kvalifitseeritud töötajaid.
- d) Käitaja peab punkti c nõuetele vastavuse tõendamiseks säilitama vajalikke andmeid kogemuste, kvalifikatsiooni ja koolituste kohta.
- e) Käitaja peab tagama, et kõik töötajad oleksid teadlikud oma tööülesannete täitmisega seotud eeskirjadest ja menetlustest.

ORO.GEN.215 Nõuded töötingimustele

Ettevõtjal peavad olema kõikide kavandatavate ülesannete kohaldatavatele nõuetele vastavaks täitmiseks ja juhtimiseks piisavad töötingimused.

ORO.GEN.220 Andmete säilitamine

- a) Käitaja võtab kasutusele andmete säilitamise süsteemi, mis võimaldab nõuetekohaselt talletada ja usaldusväärselt jälgida kõiki toimuvaid tegevusi ning hõlmab eelkõige kõiki ORO.GEN.200 kohaseid elemente.
- b) Andmete vorming sätestatakse käitaja menetlustes.
- c) Andmeid säilitatakse viisil, mis kindlustab nende kaitse kahjustumise, muutmise ja varguse eest.

AOC-alajagu – Lennuettevõtja sertifitseerimine

ORO.AOC.100 Lennuettevõtja sertifikaadi taotlemine

- a) Olenemata määrusest (EÜ) nr 1008/2008¹⁵ peab käitaja enne ärilise lennutegevuse alustamist taotlema ja saama lennuettevõtja sertifikaadi (AOC), 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) isikute nimed, kelle määramist nõutakse ORO.AOC.135 punktiga a, ning nende kvalifikatsioon ja kogemused ja
 - 6) ORO.MLR.100 kohaselt nõutava lennutegevuskäsiraamatu koopia.
- c) Taotlejad peavad pädevale asutusele tõendama, et:
 - 1) nad vastavad määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa, käesoleva osa ning vastavalt vajadusele CAT-osa, SPO-osa ja SPA-osa nõuetele;
 - 2) kõikidel käitatavatel õhusõidukitel on komisjoni määruse (EÜ) nr 1702/2003 kohane lennukõlblikkussertifikaat (CofA) ja
 - 3) nende organisatsiooni struktuur ja juhtimine vastavad lennutegevuse mahule ja ulatusele ning on sellega nõuetekohaselt kohandatud.

ORO.AOC.105 Lennuettevõtja sertifikaadi omaniku käitamistingimused ja õigused

Käitaja õigused, sealhulgas SPA-osa kohaselt antud õigused, sätestatakse sertifikaadi käitamistingimustes.

ORO.AOC.110 Rendileping

Mis tahes rendilevõtmine

¹⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta määrus (EÜ) nr 1008/2008 ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta, *ELT L 293, 31.10.2008, lk 3.*

- a) Olenemata määrusest (EÜ) nr 1008/2008 peab pädev asutus eelnevalt heaks kiitma kõik käesoleva osa kohaselt sertifitseeritud lennuettevõtja kasutatavate õhusõidukite rendilepingud.
- b) Käesoleva osa kohaselt sertifitseeritud käitaja võib õhusõidukeid märgrendile võtta üksnes sellisel kolmanda riigi käitajalt, kellele ei ole kehtestatud tegevuskeeldu vastavalt määrusele (EÜ) nr 2111/2005¹⁶.

Märgrendile võtmine

- c) Kolmanda riigi käitaja õhusõiduki märgrendile võtmiseks heakskiidu taotleja peab pädevale asutusele tõendama, et:
 - 1) kõnealune kolmanda riigi käitaja:
 - i) omab ICAO 6. lisa kohaselt välja antud kehtivat lennuettevõtja sertifikaati ja
 - ii) vastab kohaldatavatele EL lennutegevuse ja organisatsioonide ohutusnõuetele või samaväärsetele standarditele
 - ja
 - 2) õhusõidukil on ICAO 8. lisa kohaselt välja antud standardne lennukõlblikkussertifikaat.

Kuivrendile andmine

- d) Käesoleva osa kohaselt sertifitseeritud käitaja, kes kavatseb mõne oma õhusõiduki kuivrendile anda, peab selleks taotlema pädeva asutuse eelneva heakskiidu. Taotlusele lisatakse kavandatava rendilepingu koopiad või renditingimuste, välja arvatud rahaliste tingimuste kirjeldus ning kõik muud asjaomased dokumendid.

Märgrendile andmine

- e) Enne õhusõiduki märgrendile andmist teatab käesoleva osa kohaselt sertifitseeritud käitaja sellest pädevale asutusele.

ORO.AOC.115 Koodijagamiskokkulepped

- a) Käesoleva osa kohaselt sertifitseeritud käitaja ja kolmanda riigi käitaja vahelised koodijagamiskokkulepped peab pädev asutus eelnevalt heaks kiitma.
- b) Heakskiidu saamiseks peab käitaja pädevale asutusele tõendama, et kolmanda riigi käitaja:
 - 1) omab ICAO 6. lisa kohaselt välja antud kehtivat lennuettevõtja sertifikaati ja
 - 2) on kehtestanud koodijagamise auditeerimiskava, millega on ette nähtud auditeerimis- ja pideva järelevalve süsteem.
- c) Punkti b alapunkti 2 kohase koodijagamise auditeerimiskava rakendamisel teostab käitaja kolmanda riigi käitaja juures esmase kohapealse auditi ning korrapäraseid auditeid kogu koodijagamiskokkuleppe kehtivuse jooksul, et tagada kolmanda riigi käitaja vastavus määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisale. Kohapealsed auditid viiakse läbi üks kord 24 kuu jooksul.
- d) Auditi ja leitud puuduste kohta, kui neid on, koostatakse auditeerimisaruanne. 1. astme puudused tuleb likvideerida enne koodijagamiskokkuleppe sõlmimist või jätkamist. 2. astme puudused tuleb likvideerida 6 kuu jooksul alates auditist. Käitaja peab kõik

¹⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. detsembri 2005. aasta määrus (EÜ) nr 2111/2005, mis käsitleb ühenduse nimekirja, millesse kantakse lennuettevõtjad, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu ja lennureisijate teavitamist lendu teenindavast lennuettevõtjast ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiivi 2004/36/EÜ artikkel 9, *ELT L 344, 27.12.2005, lk 15*

auditeerimisaruanded koos puuduste ja nende likvideerimise andmetega esitama pädevale asutusele. Kõiki auditeerimisaruandeid säilitatakse vähemalt viis aastat.

- e) Käesoleva osa kohaselt sertifitseeritud käitaja ei tohi müüa ja väljastada pileteid sellise kolmanda riigi käitaja lendudele, kellele on kehtestatud tegevuskeeld vastavalt määrusele (EÜ) nr 2111/2005.

ORO.AOC.120 Salongipersonali koolituse ja salongipersonali tunnistuste väljaandmise load

- a) Kui käitaja kavatseb pakkuda CC-osa kohaselt nõutavat koolituskursust, peab ta taotlema ja saama selleks pädeva asutuse loa. Selleks peab taotleja tõendama vastavust CC.TRA.215 ja CC.TRA.220 nõuetele koolituskursuse läbiviimise ja sisu osas ning esitama pädevale asutusele järgmised andmed:
- 1) kavandatav tegevuse alustamise aeg;
 - 2) hõlmatud koolitusteemadega seotud koolitajate isikuandmed ja kvalifikatsioonid;
 - 3) peamiste koolituskohtade nimed ja aadressid, kus koolitust läbi viiakse;
 - 4) kasutatavate töötajate, koolitusmeetodite, juhendite ja jälgendusvahendite kirjeldus ja
 - 5) koolituskursuse kava ning seonduvad programmid.
- b) Kui liikmesriik otsustab vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 8 lõikele 4, et ettevõtjatele võib anda lube salongipersonali tunnistuste väljaandmiseks, peab taotleja lisaks punktile a:
- 1) pädevale asutusele tõendama, et:
 - i) organisatsioon on võimeline seda ülesannet täitma ja täitmise eest vastutama;
 - ii) eksameid läbi viivad töötajad on piisava kvalifikatsiooniga ning neil puudub huvide konflikt ja
 - 2) esitama menetlused ja kindlaksmääratud tingimused:
 - i) CC.TRA.220 kohaselt nõutava eksami läbiviimiseks;
 - ii) salongipersonali tunnistuste väljaandmiseks ja
 - iii) pädevale asutusele kogu asjakohase info ja dokumentide esitamiseks väljaantavate salongipersonali tunnistuste ja nende omanike kohta pädevale asutusele andmete säilitamise, järelevalve- ja jõustamisülesannete täitmiseks vajalikus ulatuses.
- c) Punktides a ja b nimetatud load märgitakse käitamistingimustesse.

ORO.AOC.125 Lennuettevõtja sertifikaadi omaniku käitamistingimustes loetletud õhusõidukite mitteärilised lennud

Lennuettevõtja sertifikaadi omanik võib oma sertifikaadi käitamistingimustes märgitud ärilises lennutegevuses kasutatavate õhusõidukitega teostada mitteärilisi lende ilma käesoleva osaga ettenähtud deklaratsiooni esitamata, juhul kui käitaja:

- a) kirjeldab nimetatud lennutegevust üksikasjalikult lennutegevuskäsiraamatus, sealhulgas:
- 1) märgib ära kohaldatavad nõuded;
 - 2) märgib selgelt ära kasutatava töökorra muudatused ärilise ja mitteärilise lennutegevuse vahel ja

- 3) kirjeldab, kuidas tagatakse kõikide osalevate töötajate täielik teadlikkus seonduvatest protseduuridest;
- b) esitab kõik punkti a alapunktis 2 viidatud töökordade kindlakstehtud erinevused pädevale asutusele eelnevaks heakskiitmiseks.

ORO.AOC.130 Lennuandmete jälgimine – lennukid

- a) Käitaja kehtestab ja säilitab oma juhtimissüsteemiga integreeritava lennuandmete jälgimise süsteemi lennukitele maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga üle 27 000 kg.
- b) Lennuandmete jälgimise süsteem ei ole karistava eesmärgiga ning peab hõlmama piisavaid vahendeid andmeallika(te) kaitsmiseks.

ORO.AOC.135 Personalinõuded

- a) Käitaja määrab vastavalt ORO.GEN.210 punktile b isikud, kes vastutavad järgmiste valdkondade juhtimise ja järelevalve eest:
 - 1) lennutegevus;
 - 2) meeskonna väljaõpe ja
 - 3) maapealne teenindus.
- b) *Personali piisavus ja pädevus*
 - 1) Ettevõtjal peab olema kavandatavaks maapealseks ja lennutegevuseks piisavalt töötajaid.
 - 2) Kõik maapealseks ja lennutegevuseks määratud või sellega otseselt seotud töötajad peavad:
 - i) olema kohase väljaõppega;
 - ii) tõendama oma võimeid neile määratud ülesannete täitmisega ja
 - iii) olema teadlikud oma kohustustest ning oma ülesannete seosest kogu tegevusega.
- c) *Töötajate järelevalve*
 - 1) Käitaja määrab piisava arvu töötajate järelevalve teostajaid, võttes arvesse käitaja organisatsiooni struktuuri ning töötajate arvu.
 - 2) Järelevalve teostajate tööülesanded ja vastutus tuleb kindlaks määrata ning muud vajalikud korraldused teha selliselt, et nad saaksid oma järelevalvekohustusi täita.
 - 3) Meeskonnaliikmete ja lennutegevuses osalevate töötajate järelevalvet peavad teostama isikud, kellel on lennutegevuskäsiraamatus kehtestatud standardite saavutamise tagamiseks piisavad kogemused ja oskused.

ORO.AOC.140 Nõuded töötingimustele

ORO.GEN.215 kohaselt peab käitaja:

- a) kasutama asjakohaseid maapealse teeninduse tingimusi, et tagada oma lendude ohutu teenindamine;
- b) omama käitamise põhibaasis lennutegevuse piirkonnale ja liigile vastavaid lennutegevust toetavaid seadmeid ja rajatisi ja
- c) tagama, et kõikides lennutegevuse baasides oleks piisavalt tööruumi personalile, kelle tegevus võib mõjutada lennutegevuse ohutust. Arvesse tuleb võtta maapealse personali,

lennutegevuse juhtimisega ning põhidokumentide hoidmise ja kättesaadavaks tegemisega tegelevate töötajate ning meeskondade lennu planeerimisega seotud vajadusi.

ORO.AOC.150 Nõuded dokumentatsioonile

- a) Käitaja korraldab käsiraamatute ja muu vajaliku dokumentatsiooni koostamise ning neisse muudatuste sisseviimise.
- b) Käitaja peab olema suuteline viivitusega jagama käitamishuulendeid ja muud teavet.

DEC-alajagu – Deklaratsioon

ORO.DEC.100 Deklaratsioon

Käitaja peab:

- a) esitama enne tegevuse alustamist pädevale asutusele kogu asjassepuutuva info käesoleva osa I liites esitatud vormil;
- b) esitama pädevale asutusele kasutatavate alternatiivsete täitmisviiside loendi;
- c) säilitama vastavuse kohaldatavatele nõuetele ja deklaratsioonis esitatud andmetele;
- d) teavitama pädevat asutust viivitamata kõikidest deklaratsiooni või kasutatavate täitmisviiside muudatustest, esitades selleks muudetud deklaratsiooni käesoleva lisa I liites esitatud vormil ja
- e) teavitama pädevat asutust oma tegevuse lõpetamisest.

MLR-alajagu – Käsiraamatud, logid ja dokumendid

ORO.MLR.100 Lennutegevuskäsiraamat – üldist

- a) Käitaja peab koostama määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktis 8.b sätestatud lennutegevuskäsiraamatu.
- b) Lennutegevuskäsiraamatu sisu peab käsitlema käesolevas osas ning vastavalt vajadusele CAT-osas, NCC-osas, SPO-osas ja SPA-osas esitatud nõudeis ning ei tohi kalduda kõrvale lennuettevõtja sertifikaadi käitamistingimustest ja olemasolu korral deklaratsioonist ja erilubade loendist.
- c) Lennutegevuskäsiraamatu võib välja anda mitmes osas.
- d) Kõikides lennutegevuses osalevatel töötajatel peab olema lihtne juurdepääs nende tööülesandeid käsitlevatele lennutegevuskäsiraamatu osadele.
- e) Lennutegevuskäsiraamatut ajakohastatakse. Kõiki töötajaid teavitatakse nende tööülesannetega seotud muudatustest.
- f) Igale meeskonnaliikmele antakse isiklik eksemplar tema tööülesandeid käsitlevast lennutegevuskäsiraamatu osast. Lennutegevuskäsiraamatu või selle vastavate osade omanikud vastutavad oma eksemplari ajakohastamise eest käitaja tehtavate muudatuste ja täiendustega.
- g) Lennuettevõtja sertifikaadi omanikud:
 - 1) peavad ORO.GEN.115 punkti b ja ORO.GEN.130 punkti c kohaselt teatamiskohustusega hõlmatud muudatuste puhul saatma kavandatavad muudatused enne nende jõustumiskuupäeva pädevale asutusele ja

- 2) peavad ORO.GEN.130 kohaselt eelnevat heakskiitu vajavate punktidega seotud menetluste muudatustele saama enne nende jõustumist heakskiidu.
- h) Olenemata punktist g võib juhul, kui muudatusi või täiendusi on ohutuse huvides vaja teha otsekohe, need kohe avaldada ja rakendada juhul, kui nõutava heakskiidu saamiseks on taotlus esitatud.
- i) Käitaja teeb lennutegevuskäsiraamatusse kõik pädeva asutuse nõutud muudatused ja täiendused.
- j) Käitaja tagab kinnitatud dokumentidest ja nende muudatustest pärineva teabe korrektse esitamise lennutegevuskäsiraamatus. See nõue ei takista ettevõtjal lennutegevuskäsiraamatus rangemate andmete ja protseduuride kasutamist.
- k) Käitaja peab tagama, et kõik käitamise seotud töötajad saavad aru keelest, milles on kirjutatud nende tööülesandeid ja kohustusi käsitlevad lennutegevuskäsiraamatu osad. Lennutegevuskäsiraamatu sisu esitatakse lihtsalt kasutatavas ja inimtegurit arvestavas vormis.

ORO.MLR.101 Lennutegevuskäsiraamat – keerukate mootorõhusõidukitega toimuva ärilise lennutegevuse ja mitteäriliste erilendude struktuur

Lennutegevuskäsiraamatu põhistruktuur on järgmine:

- a) A osa: Üldinfo/põhiinfo, sealhulgas kõik tüübiga mitteseotud käitamispehimoetted, juhised ja menetlused;
- b) B osa: Õhusõidukite käitamisega seotud küsimused, sealhulgas kõik tüübijuhised ja -menetlused, võttes arvesse käitaja kasutatavate tüüpide/klasside, variantide ja konkreetsete õhusõidukite vahelisi erinevusi;
- c) C osa, vajaduse korral:
 - 1) Ärilise lennutranspordi lennud, sealhulgas marsruutide/rollide/piirkondade ning lennuväljade/tegevuskohtadega seotud juhised ja info;
 - 2) Mitteärilised erilennud keerukate mootorõhusõidukitega ning ärilised erilennud, sealhulgas tööülesannete ning tegevuspiirkonnaga seotud juhised ja info;
- d) D osa: Koolitus, sealhulgas kõigi tegevuse ohutuse tagamisega seotud töötajate koolitusjuhendid.

ORO.MLR.105 Minimaalvarustuse loetelu

- a) Kehtestatakse määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktis 8.a.3. sätestatud minimaalvarustuse loetelu (MEL), mis põhineb vastaval minimaalvarustuse põhiloetelul (MMEL), nagu see on määratletud komisjoni määruse (EÜ) nr 1702/2003¹⁷. kohaselt kehtestatud kasutamissobivuse andmetes.
- b) Minimaalvarustuse loetelu ja selle muudatused peab heaks kiitma pädev asutus. Mitteäriliseks lennutegevuseks kolmandas riigis registreeritud keeruka mootorõhusõidukiga peab käitaja saama minimaalvarustuse loetelule heakskiidu õhusõiduki registri riigilt.
- c) Käitaja muudab minimaalvarustuse loetelu kõikide minimaalvarustuse põhiloetelu asjaomaste muudatuste korral nõuetekohase aja jooksul.

¹⁷ Komisjoni 24. septembri 2003. aasta määrus (EÜ) nr 1702/2003, millega nähakse ette õhusõidukite ja nendega seotud toodete, osade ja seadmete lennukõlblikkuse ja keskkonnaohutuse sertifitseerimise ning projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide sertifitseerimise rakenduseeskirjad, *ELT L 243, 27.9.2003, lk 6*.

- d) Lisaks esemete loetelule peab minimaalvarustuse loetelu sisaldama:
- 1) sissejuhatust, mis sisaldab suuniseid ja mõisteid minimaalvarustuse loendit kasutavatele lennumeeskondadele ja hooldustöötajatele;
 - 2) minimaalvarustuse loetelu aluseks oleva minimaalvarustuse põhiloetelu versiooni ja minimaalvarustuse loetelu versiooni ja
 - 3) minimaalvarustuse loetelu kohaldamisala, ulatust ja eesmärki.
- e) Käitaja:
- 1) kehtestab parandusvälbad iga mittetoimiva instrumendi, varustusühiku ja funktsiooni parandamiseks. Minimaalvarustuse loetelu parandusvälbad ei tohi olla leebemad kui vastavad parandusvälbad minimaalvarustuse põhiloetelus;
 - 2) kehtestab tõhusa parandusmeetmete programmi ja
 - 3) käitab õhusõidukit pärast miinimumvarustuse loetelus märgitud parandusvälba lõppemist üksnes juhul, kui:
 - i) viga on parandatud või
 - ii) parandusvälpa on punkti f kohaselt pikendatud.
- f) Kui pädeva asutuse või punkti b kohaldamisel õhusõiduki registririigi heakskiidust ei tulene teisiti, võib käitaja rakendada menetlust B-, C- ja D-kategooria parandusvälpade ühekordseks pikendamiseks, juhul kui:
- 1) parandusvälba pikendamine õhusõidukitüübi minimaalvarustuse loetelu kohaselt lubatav;
 - 2) parandusvälba pikendus ei kesta kauem kui minimaalvarustuse loetelus märgitud parandusvälp;
 - 3) parandusvälba pikendamine ei ole minimaalvarustuse loetelu elementide parandamisel tavapärane ning seda kasutatakse üksnes juhul, kui parandamine ei ole olnud võimalik ettevõtjast sõltumatutel põhjustel;
 - 4) käitaja on kehtestanud pikenduste kontrollimisega seotud eriülesannete ja kohustuste kirjelduse;
 - 5) pädevat asutust teavitatakse kõikidest kohaldatava parandusvälba pikendustest ja
 - 6) on kehtestatud kava paranduse kiireimaks võimalikuks teostamiseks.
- g) Käitaja minimaalvarustuse loendis viidatud käitamis- ja hooldusmenetlused, võttes arvesse minimaalvarustuse põhiloendis viidatud käitamis- ja hooldusmenetlusi. Nimetatud menetlused peavad sisalduma käitaja käsiraamatutes või minimaalvarustuse loetelus.
- h) Käitaja muudab minimaalvarustuse loendis viidatud käitamis- ja hooldusmenetlusi pärast iga muudatust minimaalvarustuse põhiloendis viidatud käitamis- ja hooldusmenetlustes.
- i) Kui minimaalvarustuse loetelus ei ole märgitud teisiti, peab käitaja:
- 1) täitma minimaalvarustuse loetelus viidatud menetlused juhul, kui ta kavatseb lennata või lendab loetelus sisalduva mittetoimiva elemendiga ja
 - 2) täitma minimaalvarustuse loetelus viidatud menetlused juhul, kui ta kavatseb lennata või lendab loetelus sisalduva mittetoimiva elemendiga;
- j) kui pädev asutus või punkti b kohaldamisel õhusõiduki registririik on selle konkreetsel juhul heaks kiitnud, võib käitaja käitada mittetoimivate mõõteriistade, varustusühikute või funktsioonidega õhusõidukit väljaspool minimaalvarustuse loetelu piiranguid ning vastavalt minimaalvarustuse põhiloetelu piirangutele, juhul kui:

- 1) asjaomased mõõteriistad, varustusühikud või funktsioonid kuuluvad minimaalvarustuse põhiloetelu kohaldamisalasse, nagu see on määratletud komisjoni määruse (EÜ) nr 1702/2003 kohaselt kehtestatud kasutamissobivuse andmetes;
- 2) väljaspool minimaalvarustuse loetelu piiranguid toimuva käitamise heakskiit ei ole tavapärase ning seda kasutatakse üksnes juhul, kui minimaalvarustuse loetelu nõuete täitmine ei ole olnud võimalik ettevõtjast sõltumatutel põhjustel;
- 3) käitaja on kehtestanud nimetatud heakskiidu alusel käitamise kontrollimisega seotud eriülesannete ja kohustuste kirjelduse ja
- 4) on kehtestatud kava mittetoimivate mõõteriistade, varustusühikute või funktsioonide kiireimaks võimalikuks parandamiseks või õhusõiduki minimaalvarustuse loetelu piirangute kohaselt käitamise kiireimaks võimalikuks taastamiseks.

ORO.MLR.110 Lennulogi

Õhusõiduki, selle meeskonna ja kõikide lendude või lennuseeriade andmed talletatakse lennuloogis või samaväärsel viisil.

ORO.MLR.115 Andmete säilitamine

- a) Järgmisi andmeid säilitatakse vähemalt viis aastat:
 - 1) ORO.GEN.200 kohaste tegevuste andmed ja
 - 2) keerukate mootorõhusõidukitega toimuvate mitteäriliste lendude puhul andmed käitaja deklaratsioonis nimetatud tegevuste kohta.
- b) Järgmisi lennu ettevalmistamiseks ja läbiviimiseks kasutatud andmeid ja seonduvaid aruandeid säilitatakse kolm kuud:
 - 1) operatsiooniline lennuplaan, kui see on olemas;
 - 2) marsruuditeatis(ed) lenduritele (NOTAM) ning lennundusteabeteenuste (AIS) teabedokumendid, kui käitaja on neid redigeerinud;
 - 3) massi ja balansseeringu dokumendid;
 - 4) erilastiteatised, sealhulgas ohtlikke kaupade käsitlevad kirjalikud teated kaptenile;
 - 5) lennulogi või samaväärne logi ja
 - 6) ettekanded kõikide lennul aset leidnud juhtumite üksikasjadest või teistest sündmustest, mida õhusõiduki kapten peab vajalikuks ette kanda või vajalikuks registreerida.
- c) Personaliandmeid säilitatakse allpool märgitud tähtaegadeni:

Lennumeeskonna luba ja salongipersonali tunnistus	Kuni lennumeeskonna või salongipersonali liige teostab oma loast või tunnistusest tulenevaid õigusi õhusõiduki käitaja juures
Meeskonnaliikmete koolitus, kontrollimine ja kvalifikatsioon	3 aastat
Meeskonnaliikme hiljutise lennukogemuse andmed	15 kuud
Meeskonnaliikmete marsruudi ja lennualja / ülesannete ja piirkonna pädevus, kui on	3 aastat
Ohtlike kaupade veo koolitus, kui on	3 aastat

Koolitus/kvalifikatsioonidokumentid muu personali kohta, kelle puhul on nõutav	Dokumentid kahe viimase koolituse kohta
--	---

- d) Käitaja peab:
- 1) säilitama andmeid iga meeskonnaliikme koolituse, kontrollimise ja kvalifikatsiooni kohta vastavalt ORO-osas ettenähtule ja
 - 2) tegema need andmed asjaomase meeskonnaliikme taotlusel talle kättesaadavaks.
- e) Käitaja säilitab lennu ettevalmistamiseks ja läbiviimiseks kasutatud andmeid ning personali koolitusandmeid vastavalt punktis c esitatud tähtaegadele ka pärast konkreetse õhusõiduki käitamise või meeskonnaliikmega töösuhte lõpetamist.
- f) Kui meeskonnaliige asub meeskonnaliikmena tööle teise käitaja juures, teeb käitaja meeskonnaliikme andmed uuele käitajale kättesaadavaks, juhul kui punktis c esitatud tähtajad ei ole möödunud.

SEC-alajagu – Turvalisus

ORO.SEC.100.A Lennumeeskonna kabiini turvalisus

- a) Lennukis, mille lennumeeskonna kabiinil on uks, peab see uks olema lukustatav ning peavad olema olemas vahendid, mille abil salongipersonal saab lennumeeskonda teavitada kahtlasest tegevusest või turvareeglite rikkumisest salongis.
- b) Kõikidel reisilennukitel maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga üle 45 500 kg või suurima lubatud reisijakohtade arvuga üle 60 peab olema sertifitseeritud kabiiniuks, mida saab lukustada ja lukust avada mõlema piloodi istmetelt ning mille konstruktsioon vastab kehtivatele lennukõlblikkusnõuetele.
- c) Kõikidel lennukitel, millele on paigaldatud punkti b kohane lennumeeskonna kabiini uks:
- 1) tuleb see uks sulgeda enne mootori käivitamist startimiseks ning hoida see lukus, kui julgestusprotseduurid või kapteni seda nõuavad, kuni mootori väljalülitamiseni pärast maandumist, välja arvatud juhul, kui kooskõlas tsiviillennunduse riikliku julgestusprogrammiga loetakse vajalikuks lasta volitatud isikuid kabiini sisse või sealt välja ja
 - 2) peavad olema mõlema piloodi istmelt väljaspool lennumeeskonna kabiini oleva ala jälgimist võimaldavad seadmed, mis on piisavad lennumeeskonna kabiini siseneda soovivate isikute ning kahtlase käitumise või võimaliku ohu tuvastamiseks.

ORO.SEC.100.H Lennumeeskonna kabiini turvalisus

Reisijateveoks kasutatava kopteri lennumeeskonna kabiini uks peab olemasolu korral olema kabiini poolelt lukustatav, et tõkestada loata sissepääs.

FC-alajagu – Lennumeeskond

ORO.FC.005 Reguleerimisala

- a) Käesoleva alajaoga kehtestatakse ettevõtjatele nõuded seoses lennumeeskonna koolituse, kogemuse ja kvalifikatsiooniga ning see koosneb järgmisest:

- 1) 1. jaotis, milles sätestatakse keerukate mootorõhusõidukitega toimuvate mitteäriliste lendude ning äriliste lendude ühised nõuded;
 - 2) 2. jaotis, milles sätestatakse lisanõuded ärielse lennutranspordi lendudele, välja arvatud punktis b nimetatud lendudele ja
 - 3) 3. jaotis, milles sätestatakse lisanõuded ärielse lennutranspordi alla mittekuuluvatele ärielsele lendudele.
- b) Ettevõtjad järgmistes ärielse lennutranspordi valdkondades peavad täitma punkti a alapunktides 1 ja 3 viidatud nõudeid:
- 1) ärielse lennutransport purilennukite või õhupallidega või
 - 2) ärielse lennutranspordi alla kuuluv reisijatevedu päevaste visuaallennureeglite (VFR) järgi, kui lend algab ja lõpeb samal lennuväljal/tegevuskohas ja ei kesta üle 30 minuti või toimub pädeva asutuse määratud piiratud alal:
 - i) ühemootoriliste propellerlennukitega, mille maksimaalne stardimass on kuni 5 700 kg ning milles viibib koos piloodiga kuni kuus isikut või
 - ii) ühemootoriliste kopteritega, milles viibib koos piloodiga kuni kuus isikut.

1. jaotis – Ühised nõuded

ORO.FC.100 Lennumeeskonna koosseis

- a) Lennumeeskonna koosseis ja lennumeeskonna liikmete arv kindlaksmääratud kohtadel ei tohi olla alla õhusõiduki lennukäsiraamatus või õhusõidukile kehtestatud käitamiskiirangutes ettenähtud miinimumi.
- b) Kui lennutegevuse liik seda nõuab, peavad lennumeeskonda kuuluma lisaliikmed ning lennumeeskonna liikmete arv ei või olla väiksem lennutegevuskäsiraamatus ettenähtust.
- c) Kõikidel meeskonnaliikmetel peavad olema komisjoni määruse (EÜ) nr xxx/xxxx¹⁸ kohaselt välja antud või tunnustatud ning neile määratud ülesannete täitmiseks sobivad load ja pädevused.
- d) Lennumeeskonna liikme ülesanded juhiste taga võib lennu ajal üle võtta mõni teine sobiva kvalifikatsiooniga meeskonnaliige.
- e) Vabakutselisena või osalise tööajaga töötavate lennumeeskonna liikmete teenuste kasutamisel peab käitaja kontrollima kõikide käesoleva alajao nõuete ja FCL-osa asjaomaste osade, sealhulgas hiljutise kogemuse nõuete täitmist, võttes arvesse kõiki lennumeeskonna liikme teis(t)ele käitaja(te)le osutatud teenuseid, et teha eelkõige kindlaks:
 - 1) käitatud õhusõidukitüüpide või –variantide koguarv ja
 - 2) kohaldatavad lennu- ja tööaja piirangud ja puhkeaja nõuded.

ORO.FC.105 Kapteniks määramine

- a) Vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktile 8.e määrab käitaja lennumeeskonnast ühe FCL-osa kohase kapteni kvalifikatsiooniga piloodi kapteniks või, ärielse lennutranspordi lendude puhul, komandöriks.
- b) Käitaja määrab kapteniks üksnes sellise lennumeeskonna liikme, kellel on:
 - 1) lennutegevuskäsiraamatus sätestatud miinimumkogemus;

¹⁸ Komisjoni määrus (EÜ) nr XXX/XXXX lennunduspersonali kohta.

- 2) välja arvatud õhupallide puhul, piisavad teadmised lennu toimumise marsruudist või piirkonnast ning kasutatavatest lennuväljadest, sealhulgas varulennuväljadest, seadmetest ja protseduuridest ja
 - 3) mitme piloodiga lendude puhul läbitud käitaja kaptenikursus, juhul kui piloot edutatakse teisest piloodist kapteniks.
- c) Lennukite ja kopteritega toimuva ärilise lennutegevuse puhul peab kaptenil või piloodil, kellele võidakse delegeerida lennu juhtimine, olema läbitud esmane tutvumiskoolitus lennatava marsruudi või piirkonna ning kasutatavate lennuväljade, seadmete ja protseduuride alal. Marsruudi/piirkonna kohta teadmiste säilitamiseks tuleb sellel marsruudil, piirkonnas või lennuväljal lennata vähemalt üks kord 12 kuu jooksul.
- d) Punkti c ei kohaldata ärilises lennutegevuses päevastele visuaallendudele B-suutlikkusklassi lennukitega.

ORO.FC.110 Pardainsener

Kui lennukisse on projekteeritud eraldi pardainseneri töökoht, peab lennumeeskonnas olema üks vastava kehtivate siseriiklike eeskirjade kohase kvalifikatsiooniga meeskonnaliige.

ORO.FC.115 Meeskonna koostöövõime (CRM) koolitus

- a) Enne lennutegevuses osalemist peab lennumeeskonna liige olema läbinud oma lennutegevuskäsiraamatu kohasele rollile vastava meeskonna koostöövõime koolituse.
- b) Meeskonna koostöövõime koolituse teemad lisatakse õhusõidukitüübi- või klassi koolitusse ja korduvkoolitusse ning kaptenikoolitusse.

ORO.FC.120 Käitaja üleminekukoolitus

- a) Lennukite või kopteritega lennutegevuses peab lennumeeskonna liige enne järelevalveta liinilendudele lubamist läbima käitaja üleminekukoolituse kursuse, kui:
 - 1) ta hakkab lendama õhusõidukiga, mille jaoks on vaja uut tüübi- või klassipädevust või
 - 2) ta asub käitaja juures tööle.
- b) Käitaja üleminekukoolitus peab hõlmama õhusõiduki pardaseadmete koolitust vastavalt lennumeeskonna liikmete rollidele.

ORO.FC.125 Erinevuste koolitus ja tutvumisõpe

- a) Lennumeeskonna liikmed läbivad erinevuste koolituse või tutvumiskoolituse, kui seda nõuab FCL-osa ning kui vahetatakse seadmeid või protseduure selliselt, et käitatavate tüüpide või variantide osas on tarvis lisateadmisi.
- b) Lennutegevuskäsiraamatus sätestatakse, millal on nimetatud erinevuste koolitus või tutvumiskoolitus nõutav.

ORO.FC.130 Hiljutine lennukogemus ja kontroll

- a) Iga lennumeeskonna liige peab igal aastal läbima lennu- ja maapealse tegevuse korduvkoolituse käitatava õhusõidukitüübi või -variandi osas, sealhulgas kõikide pardal olevate avarii- ja ohutusseadmete paiknemise ja kasutamise osas.

- b) Kõikidel lennumeeskonna liikmetel kontrollitakse regulaarselt tava-, ebahariliku ja hädaolukorra protseduuride tundmist.

ORO.FC.135 Piloodi kvalifikatsioon töötamiseks mõlemal piloodikohal

Lennumeeskonna liikmed, keda võidakse määrata täitma tööülesandeid ükskõik kummal piloodikohal, peavad läbima asjakohase koolituse ja kontrolli vastavalt tegevuskäsiraamatule.

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

- a) Rohkem kui ühe õhusõidukitüübi või -variandiga lendavad lennumeeskonna liikmed peavad vastama käesoleva osa nõuetele iga tüübi või variandi osas, välja arvatud juhul, kui asjaomaste tüüpide või variantide osas on ette nähtud koolituse, kontrolli ja hiljutise lennukogemuse nõuete arvestamine vastavalt komisjoni määruse (EÜ) nr 1702/2003 kohaselt kehtestatud kasutamissobivuse andmetele.
- b) Asjakohased protseduurid ja/või käitamispiirangud lendamiseks enam kui ühe tüübi või variandiga määratakse lennutegevuskäsiraamatus.

ORO.FC.145 Koolitamine

- a) Kogu käesoleva osaga ette nähtud koolitus viiakse läbi:
 - 1) vastavalt käitaja lennutegevuskäsiraamatuga ette nähtud koolitusprogrammidele ja koolituskavadele;
 - 2) nõuetekohase kvalifikatsiooniga töötajate poolt. Lennukoolitust ja lennutreeningseadmetes treeningut ning seonduvaid kontrole läbi viivad töötajad peavad olema FCL-osa kohase kvalifikatsiooniga.
- b) Koolitusprogrammide ja koolituskavade kehtestamisel võtab käitaja arvesse kasutamissobivuse andmete standardeid, mis on vastavate tüüpide jaoks kehtestatud vastavalt komisjoni määrusele (EÜ) nr 1702/2003.
- c) Ärilise lennutegevuse puhul peab koolitus- ja kontrolliprogrammid, sealhulgas koolituskavad ja konkreetsete lennutreeningseadmete kasutamise heaks kiitma pädev asutus.
- d) Lennutreeningseade peab võimalikult täpselt kujutama käitaja käitatavat õhusõidukit. Lennutreeningseadme ja õhusõiduki erinevusi kirjeldatakse ja käsitletakse vastavalt vajadusele tutvustuse või koolituse raames.
- e) Käitaja peab kehtestama lennutreeningseadme muudatuste nõuetekohase järelevalve süsteemi ning tagama, et muudatused ei mõjutaks koolitusprogrammide nõuetekohasust.

2. jaotis – Lisanõuded ärilise lennutranspordi lendude

ORO.FC.200 Lennumeeskonna koosseis

- a) Lennumeeskonnas ei tohi olla üle ühe kogemusteta meeskonnaliikme.
- b) Kapten võib delegeerida lennu juhtimise teisele FCL-osa kohase kvalifikatsiooniga piloodile, juhul kui on täidetud ORO.FC.105 punkti b alapunktide 1 ja 2 ning punkti c nõuded.
- c) Erinõuded lennukilendudele instrumentaallennureeglite (IFR) järgi või öösel.

- 1) Kõikidel turbopropellerlennukitel, mille maksimaalse reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksa, ning kõikidel turboreaktiivlennukitel peab lennumeeskonnas olema vähemalt kaks pilooti.
 - 2) Punkti c alapunktis 1 nimetatata lennukite käitamisel peab meeskonnas olema vähemalt kaks pilooti, välja arvatud ORO.FC.202 nõuete täitmise korral, millisel juhul lennukit võib käitada ainupiloot.
- d) Erinõuded kopterilendudele.
- 1) Kõigil lendudel kopteritega, mille maksimaalne reisijakohtade arv on üle 19, ning IFR-lendudel lendudel kopteritega, mille maksimaalne reisijakohtade arv on üle üheksa:
 - i) peab lennumeeskonnas olema vähemalt kaks pilooti ja
 - ii) kaptenil peab olema FCL-osa kohaselt välja antud kopteri liinipiloodi luba (ATPL(H)) koos instrumentaallennupädevusega.
 - 2) Punkti d alapunkti 1 alla mittekuuluvatel lendudel võib instrumentaallennureeglite järgi või öösel lennata ainupiloot, juhul kui on täidetud ORO.FC.202 nõuded.

ORO.FC.A.201 Lennumeeskonna liikmete asendamine lennu ajal

- a) Õhusõiduki kapten võib lennu juhtimise delegeerida:
 - 1) teisele kapteni kvalifikatsiooni omanikule või
 - 2) lennutasandist (FL) 200 kõrgemal toimuvatel lendudel piloodile, kellel on järgmine miinimumkvalifikatsioon:
 - i) liinipiloodi luba (ATPL);
 - ii) ORO.FC.220 kohane üleminekukoolitus ja kontroll, sealhulgas tüübipädevuse koolitus;
 - iii) kogu ORO.FC.230 ja ORO.FC.240 kohane korduvkoolitus ja kontroll ja
 - iv) ORO.FC.105 kohane marsruudi/piirkonna ja lennuväljade pädevus.
- b) Teist pilooti võib asendada:
 - 1) teine sobiva kvalifikatsiooniga piloot;
 - 2) lennutasandist (FL) 200 kõrgemal toimuvatel lendudel horisontaaletapi asenduspiloot, kellel on järgmine miinimumkvalifikatsioon:
 - i) kehtiv ametipiloodi luba (CPL) koos instrumentaallennupädevusega;
 - ii) üleminekukoolitus ja kontroll, sealhulgas ORO.FC.220 kohane tüübipädevuskoolitus, välja arvatud stardi- ja maandumiskoolitus ja
 - iii) ORO.FC.230 kohane korduvkoolitus ja kontroll, välja arvatud stardi- ja maandumiskoolitus.
- c) Pardainseneri võib lennu ajal asendada lennumeeskonna liige, kellel on sobiv kehtivate siseriiklike eeskirjade kohane kvalifikatsioon.

ORO.FC.202 Ühe piloodiga lennud instrumentaallennureeglite (IFR) järgi või öösel

Instrumentaallennureeglite järgi või öösel ühest piloodist koosneva minimaalse lennumeeskonnaga lendamiseks vastavalt ORO.FC.200 punkti c alapunktile 2 ja punkti d alapunktile 2 peavad täidetud olema järgmised nõuded:

- a) ettevõtjal peab lennutegevuskäsiraamatus olema piloodi ülemineku- ja korduvkoolituse programm, mis hõlmab ühe piloodiga lendude lisanõudeid. Piloot peab olema läbinud käitaja protseduuride koolituse eelkõige järgmistes osades:
- 1) mootorite juhtimine ja käitamine hädaolukordades;
 - 2) tava-, ebahariliku ja hädaolukorra kontrollnimekirja kasutamine;
 - 3) lennujuhtimisside;
 - 4) väljumis- ja lähenemisprotseduurid;
 - 5) autopiloodi kasutamine, kui on;
 - 6) lihtsustatud lennudokumentide kasutamine ja
 - 7) ühe piloodiga meeskonna koostöövõime.
- b) ORO.FC.230 kohaselt nõutavad regulaarsed kontrollid tuleb ühe piloodiga lennumeeskonnal teha vastava õhusõidukitüübi või -klassiga tingimustes, mis on samalaadsed lennu läbiviimise tingimustega.
- c) Instrumentaallennureeglite järgi toimuvatel lennukilendudel peab piloodil olema:
- 1) vähemalt 50 tundi IFR-lendude kogemust vastava lennutüübi või -klassiga, sealhulgas 10 tundi kaptenina ja
 - 2) eelnenud 90 päeva jooksul vastava lennukitüübi või -klassiga sooritatud:
 - i) viis IFR-lendu, sealhulgas kolm instrumentaallähenemist ainupiloodi rollis või
 - ii) IFR-instrumentaallähenemise kontroll.
- d) Õistel lennukilendudel peab piloodil olema:
- 1) vähemalt 15 tundi öölennekogemust, mis võib moodustada osa punkti c alapunktis 1 sätestatud 50 IFR-lennutunnist ja
 - 2) eelnenud 90 päeva jooksul vastava lennukitüübi või -klassiga sooritatud:
 - i) kolm õist starti ja maandumist ainupiloodi rollis või
 - ii) öise startimise ja maandumise kontroll.
- e) Instrumentaallennureeglite järgi toimuvatel kopterilendudel peab piloodil olema:
- 1) kokku 25 tundi IFR-lendude kogemust vastavas käitamiskeskonnas ja
 - 2) 25 tundi lennukogemust konkreetse ühe piloodiga IFR-lendudeks sertifitseeritud kopteritüübi ainupiloodina, millest 10 tundi võib olla lennatud järelevalve all, sealhulgas viis IFR-liinilennu sektorit järelevalve all ainupiloodi protseduure kasutades ja
 - 3) eelnenud 90 päeva jooksul sooritatud:
 - i) viis IFR-lendu ainupiloodina, sealhulgas kolm instrumentaallähenemist vastavalt sertifitseeritud kopteriga või
 - ii) IFR-instrumentaallähenemise kontroll ainupiloodina vastaval kopteritüübil, lennuelementide imitaatori (FTD) või lennu täisimitaatoriga (FFS).

ORO.FC.205 Kaptenikursus

- a) Lennuki- ja kopterilendude kaptenikursus peab sisaldama vähemalt järgmisi elemente:
- 1) treening lennutreeningseadmega, sealhulgas marsruutlennutreening (LOFT) ja/või lennukoolitus;
 - 2) käitaja poolne lennuoskuse tasemekontroll kapteni ülesannetes;
 - 3) kapteni kohustuste koolitus;

- 4) liinikoolitus kaptenina järelevalve all vähemalt:
 - i) 10 lennusektorit lennukite puhul ja
 - ii) 10 tundi, sealhulgas vähemalt 10 lennusektorit kopterite puhul;
- 5) liinikontroll kaptenina ning piisavate teadmiste tõendamine lennu toimumise marsruudist või piirkonnast ning kasutatavatest lennuväljadest, sealhulgas varulennuväljadest, seadmetest ja protseduuridest ja
- 6) meeskonna koostöövõime koolitus.

ORO.FC.215 Käitaja meeskonna koostöövõime (CRM) algkoolitus

- a) Enne järelevalveta liinilendude alustamist läbib lennumeeskonna liige käitaja meeskonna koostöövõime algkoolituse kursuse.
- b) Meeskonna koostöövõime algkoolituse viib läbi vähemalt üks meeskonna koostöövõime koolitaja, keda võivad spetsiifiliste valdkondade käsitlemisel abistada eksperdid.
- c) Kui lennumeeskonna liige ei ole eelnevalt liinipiloodi loa (ATPL) tasandil inimtegurite valdkonna teooriaõpet saanud, peab ta enne meeskonna koostöövõime algkoolitust või koos sellega läbima käitaja läbiviidava teooriakursuse, mis põhineb FCL-osaga ette nähtud liinipiloodi loa inimvõimete ja nende piiride õppekaval.

ORO.FC.220 Käitaja üleminekukoolitus ja kontroll

- a) Meeskonna koostöövõime koolitus integreeritakse käitaja üleminekukoolituse kursusega.
- b) Pärast käitaja üleminekukursuse algust ei määrata lennumeeskonna liiget lendudele teise õhusõidukitüübi või -klassiga enne, kui nimetatud kursus on lõppenud või lõpetatud. Üksnes B-suutlikkusklassi lennukitega lendavaid meeskonnaliikmeid võib üleminekukursuse ajal määrata teiste B-suutlikkusklassi lennukitega toimuvatele lendudele, kui see on vajalik lennutegevuse jätkamiseks.
- c) Lennumeeskonna liikmele vajaliku koolituse maht määratakse kindlaks vastavalt lennutegevuskäsiraamatus sätestatud kvalifikatsiooni- ja kogemusestandarditele, võttes arvesse tema eelnevat koolitust ja kogemusi.
- d) Lennumeeskonna liige peab läbima:
 - 1) enne järelevalve all toimuvate liinilendude (LIFUS) alustamist käitaja poolse tasemekontrolli ning avarii- ja päästevarustuse koolituse ning kontrolli ja
 - 2) järelevalve all toimuvate liinilendude lõpetamisel liinilennukontrolli. B-suutlikkusklassi lennukite puhul võib järelevalve all toimuvad liinilennud sooritada ükskõik millise sama klassi lennukiga.
- e) Lennukipiloodid, kellele on tüübipädevus omistatud lennusimulaatoril läbiviidava koolituse (ZFTT) alusel, peavad:
 - 1) alustama järelevalve all toimuvaid liinilende hiljemalt 21 päeva pärast lennueksamit või käitaja läbi viidud vastavat koolitust. Selle koolituse sisu peab olema kirjeldatud lennutegevuskäsiraamatus;
 - 2) sooritama 21 päeva jooksul pärast lennueksamit lennutreeningseadmes kuus starti ja maandumist teise piloodi kohal istuva lennukite tüübipädevusinstruktori (TRI(A)) järelevalve all. Startide ja maandumiste arvu võib vähendada, kui komisjoni määruse (EÜ) nr 1702/2003 kohaselt kehtestatud kasutamissobivuse andmetega on ette nähtud arvestamine. Kui nimetatud stardid ja maandumised ei ole 21 päeva jooksul

sooritatud, peab käitaja läbi viima täiendkoolituse. Selle koolituse sisu peab olema kirjeldatud lennutegevuskäsiraamatus.

- 3) sooritama esimesed neli starti ja maandumist lennukiga järelevalve all toimuvatel liinilendudel, piloodikohal istuva lennukite tüübipädevuse lennuõpetaja (TRI(A)) järelevalve all. Startide ja maandumiste arvu võib vähendada, kui komisjoni määruse (EÜ) nr 1702/2003 kohaselt kehtestatud kasutamissobivuse andmetega on ette nähtud arvestamine.

ORO.FC.230 Korduvkoolitus ja kontroll

- a) Iga lennumeeskonna liige peab läbima käitatava õhusõidukitüübi või -variandi osas korduvkoolituse ja kontrolli.
- b) *Käitaja poolne lennuoskuse tasemekontroll*
 - 1) Kõik lennumeeskonna liikmed peavad läbima tavalise lennumeeskonna koosseisus käitaja poolse lennuoskuse tasemekontrolli, et tõendada tava-, ebahariliku ja hädaolukorra protseduuride tundmist.
 - 2) Kui lennumeeskonna liige hakkab lendama instrumentaallennureeglite järgi, viiakse käitaja lennuoskuse tasemekontroll läbi väliste visuaalsete orientiirideta.
 - 3) Käitaja lennuoskuse tasemekontrolli tulemused kehtivad kuus kalendrikuud. Päevastel VFR-lendudel B-suutlikkusklassi lennukitega kuni kaheksa järjestikust kuud vältavate hooegade kaupa piisab ühest käitaja poolsest lennuoskuse tasemekontrollist. Lennuoskuse tasemekontroll viiakse läbi enne lennutegevuse alustamist ärilises lennutranspordis.
 - 4) Lennumeeskonna liige, kes osaleb päevastel lendudel visuaalsete märkide järgi navigeeritavatel marsruutidel kopteriga, mis ei ole keerukas mootoriga kopter, võib käitaja poolse lennuoskuse tasemekontrolli läbida üksnes ühega vastavatest tüüpidest. Käitaja poolne lennuoskuse tasemekontroll tuleb iga kord sooritada selle tüübiga, millega sooritatud lennuoskuse tasemekontrollist on möödunud kõige kauem. Asjaomased kopteritüübid, mida võib käitaja poolseks lennuoskuse tasemekontrolliks grupeerida, peavad olema märgitud lennutegevuskäsiraamatus.
 - 5) Olenemata ORO.FC.145 punkti a alapunktist 2 võib päevastel lendudel visuaalsete märkide järgi navigeeritavatel marsruutidel kopteritega, mis ei ole keerukad mootoriga kopterid, ja B-suutlikkusklassi lennukitega kontrolli läbi viia käitaja määratud sobiva kvalifikatsiooniga kapten, kes on läbinud meeskonna koostöövõime (CRM) põhimõtete koolituse ning meeskonna koostöövõime oskuste hindamise. Käitaja teeb määratud isikud teatavaks pädevale asutusele.
- c) *Liinikontroll*
 - 1) Kõik lennumeeskonna liikmed läbivad õhusõidukil liinilennukontrolli, et tõendada oma oskusi lennutegevusraamatus kirjeldatud tavalistel liinilendudel. Liinilennukontrolli tulemused kehtivad 12 kalendrikuud.
 - 2) Olenemata ORO.FC.145 punkti a alapunktist 2 võib liinilennukontrolli läbi viia käitaja määratud sobiva kvalifikatsiooniga kapten, kes on läbinud meeskonna koostöövõime põhimõtete koolituse ja meeskonna koostöövõime oskuste hindamise.
- d) *Avarii- ja päästevarustuse koolitus ja kontroll*

Kõik lennumeeskonna liikmed läbivad pardal oleva avarii- ja päästevarustuse paiknemise ja kasutamise koolituse ja kontrolli. Avarii- ja päästevarustuse kontrolli tulemused kehtivad 12 kalendrikuud.

- e) *Meeskonna koostöövõime (CRM) koolitus*
 - 1) Kõikidesse asjakohastesse korduvkoolituse etappidesse lisatakse meeskonna koostöövõime koolituse teemad.
 - 2) Kõik lennumeeskonna liikmed peavad läbima spetsiaalse meeskonna koostöövõime moodulkoolituse. Kõik meeskonna koostöövõime koolituse olulisemad teemad tuleb läbi võtta moodulkoolituskursustel, mis läbitakse võimalikult võrdsete vahemikega iga kolme aasta jooksul.
- f) Kõik lennumeeskonna liikmed peavad lisaks vähemalt üks kord iga 12 kuu jooksul läbima maapealse koolituse ja lennukoolituse lennutreeningseadme või õhusõidukiga või nende kombinatsioonis.
- g) Punkti b alapunktis 3, punktis c ja punktis d nimetatud kehtivusaegu arvestatakse alates kontrolli läbimise kuu lõpust.
- h) Kui eespool ette nähtud koolitus või kontroll läbitakse kehtivusaja viimase 3 kuu jooksul, arvestatakse uut kehtivusaega alates algsest lõpptähtpäevast.

ORO.FC.235 Piloodi kvalifikatsioon töötamiseks mõlemal piloodikohal

- a) Kaptenid, kelle tööülesanded nõuavad töötamist mõlemal piloodikohal ning teise piloodi ülesannete täitmist, ning koolitus- või kontrolliülesandeid täitvad kaptenid peavad läbima lisakoolituse ja kontrolli vastavalt lennutegevuskäsiraamatus sätestatule. Kontrolli võib läbi viia koos ORO.FC.230 punkti b kohase käitaja poolse lennuoskuse tasemekontrolliga.
- b) Lisakoolitus ja kontroll peab hõlmama vähemalt järgmist:
 - 1) mootoririke stardi ajal;
 - 2) lähenemine ja korduringile minek ühe mittetöötava mootoriga ja
 - 3) maandumine ühe mittetöötava mootoriga.
- c) Kopterikaptenid peavad lisaks sooritama lennuoskuse tasemekontrolli nii vasak- kui parempoolisel istmel kahe eraldi tasemekontrolli raames, juhul kui tüübipädevuse lennuoskuse tasemekontrolli ja käitaja lennuoskuse tasemekontrolli ühendamise korral läbib kapten oma koolituse või kontrolli harilikult kasutataval istmel.
- d) Kui mittetöötava mootoriga manöövreid harjutatakse õhusõidukiga, tuleb mootoririket jäljendada.
- e) Teise piloodi istmel töötamiseks peavad olema sooritatud ja kehtima ka kontrollid, mida ORO.FC.230 kohaselt nõutakse töötamiseks kapteni istmel.
- f) Õhusõiduki kaptenit asendav piloot peab olema ORO.FC.230 punktis b sätestatud käitaja poolse lennuoskuse tasemekontrolli ajal näidanud nende harjutuste ja protseduuride sooritamist, mis tavaliselt asenduspiloodi kohustuste hulka ei kuulu. Juhul, kui vasak- ja parempoolisel istmel töötamise vahel ei ole olulisi erinevusi, võib harjutusi sooritada ükskõik kummal istmel.
- g) Kapteni istmel tegutsev piloot, kes ei ole õhusõiduki kapten, peab käitaja poolse lennuoskuse tasemekontrolli käigus näitama ORO.FC.230 punktis b sätestatud harjutuste ja protseduuride sooritamist, mis on mittepiloteeriva piloodina tegutseva kapteni kohustused. Juhul, kui vasak- ja parempoolisel istmel töötamise vahel ei ole olulisi erinevusi, võib harjutusi sooritada ükskõik kummal istmel.

ORO.FC.240 Lendamine rohkem kui ühe tüübi või variandiga

- a) Pädeva asutuse kinnitatavad lennutegevuskäsiraamatus sätestatud protseduurid või käitamispiirangud lendamiseks rohkem kui ühe tüübi või variandiga hõlmavad:
 - 1) lennumeeskonna liikmete minimaalset kogemust;
 - 2) minimaalse lennukogemuse nõudeid ühe tüübi või variandiga enne uue tüübi või variandiga koolituse ja lendamise alustamist;
 - 3) korda, mille alusel ühele tüübile või variandile kvalifitseerunud lennumeeskond koolitatakse ümber ja talle antakse kvalifikatsioon teise tüübi või variandiga lendamiseks ja
 - 4) kõiki iga tüübi ja variandi suhtes kehtivaid hiljutise lennukogemuse nõudeid.
- b) Kui lennumeeskonna liige lendab nii kopterite kui lennukitega, lubatakse lennumeeskonna liikmel lennata üksnes ühe lennukitüübi ja ühe kopteritüübiga.
- c) Punkti a ei kohaldata lendudele B-suutlikkusklassi lennukitega, mis toimuvad ühe piloodiga lennukiklassi kuuluvatel kolbmootoriga lennukitel päevasel ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi. Punkti b ei kohaldata lendudele B-suutlikkusklassi lennukitega, kui need toimuvad ühe piloodiga lennukiklassi kuuluvatel kolbmootoriga lennukitel.

ORO.FC.A.245 Alternatiivne koolitus- ja kvalifikatsiooniprogramm

- a) Piisavate kogemustega lennukikäitaja võib pädeva asutuse kinnitatud alternatiivse koolitus- ja kvalifikatsiooniprogrammiga asendada ühe või mitu järgmist lennumeeskonna koolitus- ja kontrollinõuet:
 - 1) SPA.LVO.120 lennumeeskonna koolituse ja kvalifikatsiooni kohta;
 - 2) üleminekukoolitus ja kontroll;
 - 3) erinevuste koolitus ja tutvumiskoolitus;
 - 4) kaptenikursus;
 - 5) korduvkoolitus ja kontroll ja
 - 6) lendamine rohkem kui ühe tüübi või variandiga.
- b) Alternatiivne koolitus- ja kvalifikatsiooniprogramm peab hõlmama koolitust ja kontrolli, millega saavutatakse ja säilitatakse vähemalt sama lennuoskuse tase kui ORO.FC.220 ja ORO.FC.230 sätete täitmisega. Enne alternatiivse koolitus- ja kvalifikatsiooniprogrammi pädeva asutuse poolt kinnitamist tuleb tõendada lennumeeskonna koolituse ja kvalifikatsiooni taset.
- c) Alternatiivse koolitus- ja kvalifikatsiooniprogrammi kinnitamist taotlev käitaja peab pädevale asutusele esitama rakenduskava koos saavutatava lennumeeskonna koolituse ja kvalifikatsiooni taseme kirjeldusega.
- d) Lisaks ORO.FC.230 ja FCL.060 kohaselt nõutavatele kontrollidele peab iga lennumeeskonna liige läbima liinilennukontrolli (LOE), mis viiakse läbi lennutreeningseadmega. Liinilennukontrolli tulemused kehtivad 12 kalendrikuud. Kehtivusaega arvestatakse alates kontrolli läbimise kuu lõpust. Kui liinilennukontroll läbitakse kehtivusaaja viimase 3 kuu jooksul, arvestatakse uut kehtivusaega alates algsest lõpptähtpäevast.
- e) Pärast kaheaastast tegutsemist kinnitatud alternatiivse koolitus- ja kvalifikatsiooniprogrammi alusel võib käitaja pädeva asutuse heakskiidul pikendada ORO.FC.230 kontrollide kehtivusaegu järgmiselt:

- 1) Käitaja lennuoskuse tasemekontrolli 12 kalendrikuuni. Kehtivusaega arvestatakse alates kontrolli läbimise kuu lõpust. Kui kontroll läbitakse kehtivusaja viimase kolme kuu jooksul, arvestatakse uut kehtivusaega alates algsest lõpptähtpäevast.
- 2) Liinilennukontrolli 24 kalendrikuuni. Kehtivusaega arvestatakse alates kontrolli läbimise kuu lõpust. Kui kontroll läbitakse kehtivusaja viimase kuue kuu jooksul, arvestatakse uut kehtivusaega alates algsest lõpptähtpäevast.
- 3) Avarii- ja päästevarustuse kontrolli 24 kalendrikuuni. Kehtivusaega arvestatakse alates kontrolli läbimise kuu lõpust. Kui kontroll läbitakse kehtivusaja viimase kuue kuu jooksul, arvestatakse uut kehtivusaega alates algsest lõpptähtpäevast.

ORO.FC.A.250 Lennuki ametipiloodi loaga kaptenid

- a) Lennuki ametipiloodi loa (CPL(A)) omanik võib ärilises lennutranspordis ühe piloodiga lennuki kaptenina tegutseda:
 - 1) reisijateveo lendudel visuaallennureeglite (VFR) järgi lähtelennuväljast kaugemal kui 50 meremiili (90 km) üksnes juhul, kui tal on kogutud vähemalt 500 tundi lennuaega lennukitel või kehtiv instrumentaallennupädevus või
 - 2) mitme mootoriga lennukitüübil instrumentaallennureeglite järgi üksnes juhul, kui tal on kogutud vähemalt 700 tundi lennuaega lennukitel, sealhulgas 400 tundi kaptenina. Nimetatud lennuajast 100 tundi peab olema IFR-lendudelt ja 40 tundi mitme mootoriga lendudelt. 400 lennutundi kaptenina võib asendada teise piloodina lennatud tundidega selliselt, et kaks teise piloodi lennutundi võrdub ühe kaptenina lennatud tunniga, tingimusel et lennati lennutegevuskäsiraamatus ette nähtud mitme piloodiga meeskonna süsteemi järgi;
 - 3) Punkti a alapunkti 1 ei kohaldata päevastele VFR-lendudele B-suutlikkusklassiga lennukitel.

ORO.FC.H.250 Kopteri ametipiloodi loaga kaptenid

- a) Kopteri ametipiloodi loa (CPL(H)) omanik võib ärilises lennutranspordis ühe piloodiga kopteri kaptenina tegutseda:
 - 1) lendudel instrumentaallennureeglite järgi üksnes juhul, kui tal on kogutud vähemalt 700 tundi üldlennuaega kopteritel, sealhulgas 300 tundi kaptenina. Neist tundidest 100 peab olema IFR-lendudelt. 300 lennutundi kaptenina võib asendada teise piloodina lennatud tundidega selliselt, et kaks teise piloodi lennutundi võrdub ühe kaptenina lennatud tunniga, tingimusel et lennati lennutegevuskäsiraamatus ette nähtud mitme piloodiga meeskonna süsteemi järgi;
 - 2) öistel lendudel visuaalsetes ilmastikutingimustes (VMC) üksnes juhul, kui tal on:
 - i) kehtiv instrumentaallennupädevus või
 - ii) 300 tundi lennuaega kopteritel, sealhulgas 100 tundi kaptenina ja 10 tundi piloodina öistel lendudel.

3. jaotis – Lisanõuded ärilise lennutranspordi alla mittekuuluvatele ärilistele lendudele ja ORO.FC.005 punkti b kohastele ärilise lennutranspordi lendudele

ORO.FC.330 Korduvkoolitus ja kontroll – käitaja poolne lennuoskuse tasemekontroll

- a) Kõik lennumeeskonna liikmed peavad läbima käitaja poolsed lennuoskuse tasemekontrollid, et tõendada oma pädevust tava-, ebatavaliste ja hädaolukorra toimingute sooritamisel muu hulgas neis aspektides, mis seonduvad lennutegevuskäsiraamatus kirjeldatud eriülesannetega.
- b) Võetakse nõuetekohaselt arvesse lendude toimumist instrumentaallennureeglite järgi või öösel.
- c) Käitaja lennuoskuse tasemekontrolli tulemused kehtivad 12 kalendrikuud. Kehtivusaega arvestatakse alates kontrolli läbimise kuu lõpust. Kui käitaja poolne lennuoskuse tasemekontroll läbitakse kehtivusaaja viimase kolme kuu jooksul, arvestatakse uut kehtivusaega alates algsest lõpptähtpäevast.

CC-alajagu – Salongipersonal

ORO.CC.005 Reguleerimisala

Käesoleva alajaoga kehtestatakse nõuded salongipersonaliga õhusõidukit käitavale käitajale ning see koosneb järgmisest:

- a) 1. jaotis, milles sätestatakse keerukate mootorõhusõidukitega toimuvate mitteäriliste lendude ja ärilise lennutranspordi ühised nõuded;
- b) 2. jaotis, milles sätestatakse üksnes ärilisele lennutranspordile kohaldatavad lisanõuded.

1. jaotis – Ühised nõuded

ORO.CC.100 Salongipersonali suurus ja koosseis

- a) Salongipersonali suurus ja koosseis määratakse vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktile 7.a, võttes arvesse käitamisega seotud tegureid või asjaolusid konkreetsele lennule. Kui õhusõiduki maksimaalne reisijakohtade arv on üle 19 ja pardal on vähemalt üks reisija, tuleb lennule määrata vähemalt üks salongitöötaja.
- b) Salongipersonali suurus peab olema suurim järgmistest:
 - 1) näitliku evakueerimise või õhusõiduki salongikonfiguratsiooni evakuatsioonianalüüsiga kindlaks määratud salongitöötajate arv vastavalt kehtivatele sertifitseerimistingimustele või
 - 2) üks salongitöötaja iga õhusõidukis samale tasandile paigutatud 50 reisijakoha või 50 reisijakoha osa kohta.
- c) Lendudel rohkem kui ühe salongitöötajaga määrab käitaja ühe salongitöötaja vastutavaks õhusõiduki kapteni ees.

ORO.CC.110 Töölemääramise tingimused

- a) Õhusõidukisse võib tööle määrata salongitöötajaid, kes:
 - 1) on vähemalt 18-aastased;

- 2) on MED-osa kehtivate nõuete kohaselt hinnatud füüsiliselt ja vaimselt sobivaks täitma ohutult oma ülesandeid ja kohustusi ja
 - 3) on edukalt läbinud kogu käesoleva alajaoga ette nähtud koolituse ja kontrollid ning on pädevad täitma neile määratud ülesandeid lennutegevuskäsiraamatus sätestatud protseduuride kohaselt.
- b) Enne vabakutselisena või osalise tööajaga töötavate salongitöötajate töölemääramist peab käitaja kontrollima kõikide käesoleva alajao nõuete täitmist, võttes arvesse kõiki salongitöötaja teis(t)ele käitaja(te)le osutatud teenuseid, et teha eelkõige kindlaks:
- 1) käitatud õhusõidukitüüpide või -variantide koguarv ja
 - 2) kohaldatavad lennu- ja tööaja piirangud ja puhkeaja nõuded.
- c) Reisijaid tuleb selgelt arusaadaval viisil teavitada tööülesandeid täitvatest salongitöötajatest ning nende rollist reisijate ja lennu ohutuse tagamisel.

ORO.CC.115 Koolituskursuste ja seonduvate kontrollide läbiviimine

- a) Käitaja peab iga koolituskursuse jaoks vastavalt käesoleva osa ja vajadusel CC-osa nõuetele kehtestama salongitöötajate ülesandeid ja kohustusi hõlmava üksikasjaliku programmi ja koolituskava.
- b) Iga koolituskursus peab sisaldama teooria- ja praktikaõpet koos individuaalse ja kollektiivse praktikaga vastavalt konkreetse koolitusteema vajadustele, et salongitöötaja saavutaks ja säilitaks nõuetekohase oskustaseme vastavalt käesolevale alajaole.
- c) Kõik koolituskursused:
 - 1) tuleb läbi viia struktureeritud ja realistlikul viisil ja
 - 2) peab läbi viima hõlmatud koolitusteemade osas nõuetekohaselt kvalifitseeritud personal.
- d) Käesoleva alajaoga ette nähtud koolituse ajal või kogu koolituse läbimise järel peavad kõik salongitöötajad läbima kõiki vastava koolitusprogrammi koolituselemente, välja arvatud meeskonna koostöövõime koolitust hõlmava kontrolli. Kontrolli viivad läbi töötajad, kes on nõuetekohaselt kvalifitseeritud kontrollima salongipersonali nõutava lennuoskuse taseme saavutamist ja/või säilitamist.
- e) Meeskonna koostöövõime koolituskursused ja meeskonna koostöövõime moodulid viib läbi salongipersonali meeskonna koostöövõime instruktor. Meeskonna koostöövõime moodulite integreerimisel muu koolitusega peab salongipersonali meeskonna koostöövõime instruktor juhtima õppekava kehtestamist ja rakendamist.

ORO.CC.120 Algkoolituskursus

- a) Kõik tööleasujad, kellel juba ei ole CC-osa kohaselt välja antud kehtivat salongipersonali tunnistust:
 - 1) peavad saama läbida CC.TRA.220 kohase algkoolituskursuse ja
 - 2) peavad edukalt sooritama seonduva eksami enne käesoleva alajaoga ette nähtud muu koolituse algust.
- b) Algkoolituskursuse teemad võib ühendada esimese õhusõidukitüübi erikoolituse ja käitaja üleminekukoolitusega, juhul kui on täidetud CC.TRA.220 nõuded ning nimetatud teema(d) tähistatakse asjaomaste salongitöötajate koolitusandmetes algkoolituskursuse elementidena.

ORO.CC.125 Õhusõidukitüübi koolitus ja käitaja üleminekukoolitus

- a) Kõik salongitöötajad peavad olema läbinud asjakohase õhusõidukitüübi koolituse ja käitaja üleminekukoolituse ning seonduvad kontrollid, enne kui:
 - 1) käitaja määrab salongipersonali liikme esimest korda tööle või
 - 2) käitaja määrab nad tööle teisele õhusõidukitüübile.
- b) Õhusõidukitüübi koolituse ja käitaja üleminekukoolituse programmide ja koolituskavade kehtestamisel võtab käitaja olemasolu korral arvesse asjaomaseid kasutamissobivuse andmete standardeid, mis on kehtestatud vastavalt komisjoni määrusele (EÜ) nr 1702/2003.
- c) Õhusõidukitüübi koolituse programm:
 - 1) sisaldab koolitust ja praktikat õhusõiduki või seda jälgendava treeningseadmega ja
 - 2) hõlmab vähemalt järgmisi konkreetse õhusõidukitüübiga seotud koolituselemente:
 - i) õhusõiduki kirjeldus salongipersonali tööülesannete seisukohalt;
 - ii) kõik pardal olevad ohutusvahendid ja -süsteemid, mis seonduvad salongipersonali tööülesannetega;
 - iii) kõiki tüüpi harilike ja avariuste ja –väljapääsude kasutamine ja reaalne avamine iga salongitöötaja poolt tava- ja avariiolukorras;
 - iv) kõikide teiste väljapääsude, sealhulgas kabiini akende toimimise demonstreerimine;
 - v) tule- ja suitsutõrjeseadmed, kui neid on;
 - (vi) päästeliugtee koolitus, kui see on olemas ja
 - (vii) istme, turvasüsteemi ja hapnikusüsteemi kasutamine piloodi töövõimetuse korral.
- d) Käitaja üleminekukoolituse programm igale käitatavale õhusõidukitüübile:
 - 1) sisaldab koolitust ja praktikat õhusõiduki või seda jälgendava treeningseadmega;
 - 2) sisaldab käitaja standardsete tööprotseduuride koolitust käitaja poolt esmakordselt tööle määratavatele salongitöötajatele ja
 - 3) hõlmab vähemalt järgmisi konkreetse käitajaga seotud koolituselemente seoses konkreetse õhusõidukitüübiga:
 - i) salongikonfiguratsiooni kirjeldus;
 - ii) pardal oleva mobiilse ohutus- ja päästevahustuse paiknemine, väljavõtmine ja kasutamine;
 - iii) kõik tava- ja hädaolukorra protseduurid;
 - iv) reisijate haldamine ja rahvahulga juhtimine;
 - v) tule- ja suitsutõrjekoolitus, sealhulgas pardalolevaid jälgendavate tuletõrje- ja kaitsevahendite kasutamine;
 - vi) evakueerimisprotseduurid;
 - vii) protseduurid piloodi töövõimetuse korral;
 - viii) kehtivad julgestusnõuded ja -protseduurid ja
 - ix) meeskonna koostöövõime.

ORO.CC.130 Erinevuste koolitus

- a) Lisaks ORO.CC.125 kohaselt nõutavale koolitusele peab salongitöötaja läbima muudatusi käsitleva koolituse ja kontrolli enne töölemääramist:
 - 1) käitatava õhusõidukitüübi mõnele teisele variandile või
 - 2) käitatavale õhusõidukitüübile või variandile, millel on:
 - i) erinevad ohutusvahendid;
 - ii) erinev ohutus- ja avariivarustuse paiknemine või
 - iii) erinevad tava- ja hädaolukorra protseduurid.
- b) Erinevuste koolituse programm:
 - 1) koostatakse vastavalt vajadusele võrdluses koolitusprogrammiga, mille salongitöötaja on antud õhusõidukitüübi osas läbinud vastavalt ORO.CC.125 punktidele c ja d ja
 - 2) hõlmab koolitust ja praktikat õhusõiduki või seda jälgendava treeningseadmega vastavalt käsitletavale erinevuste koolituse teemale.
- c) Erinevuste koolituse programmi ja koolituskava kehtestamisel käitatava õhusõidukitüübi jaoks võtab käitaja olemasolu korral arvesse asjaomaseid kasutamissobivuse andmete standardeid, mis on õhusõidukitüübile ja selle variandile/variantidele kehtestatud vastavalt komisjoni määrusele (EÜ) nr 1702/2003.

ORO.CC.135 Tutvumiskoolitus

Pärast õhusõidukitüübi erikoolituse ja käitaja üleminekukoolituse läbimist peab iga meeskonnaliige läbima tüübiga nõuetekohase järelevalvega tutvumiskoolituse, enne kui ta määratakse tööle ORO.CC.100 kohase minimaalse suurusega salongipersonali liikmeks.

ORO.CC.140 Korduvkoolitus

- a) Kõik salongitöötajad peavad igal aastal läbima korduvkoolituse ja kontrolli.
- b) Korduvkoolitus peab hõlmama igale meeskonnaliikme määratud ülesandeid tava- ja hädaolukorra protseduuride puhul ning õppusi iga käitatava õhusõidukitüübi ja/või variandiga.
- c) Õhusõidukitüübi koolituse teemad:
 - 1) Korduvkoolitus peab hõlmama iga-aastast kõigi salongitöötajate õppust, et trennida kõiki tüüpi harilike ja avariuste ja -väljapääsude kasutamist reisijate evakueerimiseks.
 - 2) Korduvkoolitus peab igal kuni kolmeaastastel ajavahemikul hõlmama ka järgmist:
 - i) õhusõidukis või seda jälgendavas treeningseadmes kõiki tüüpi harilike ja avariuste ja -väljapääsude kasutamine ja reaalne avamine iga salongitöötaja poolt tava- ja avariolukorras;
 - ii) iga salongitöötaja poolt õhusõidukis või seda jälgendavas treeningseadmes kabiini turvaukse kasutamine tava- ja avariolukorras ning istme ja turvasüsteemi kasutamine ja piloodi töövõimetuse puhul kasutatava hapnikusüsteemi seadmete kasutamise demonstreerimine;
 - iii) kõikide teiste väljapääsude, sealhulgas kabiini akende toimimise demonstreerimine ja
 - iv) päästeparve või liugtee kasutamise demonstreerimine, kui need on olemas.

- d) Käitaja erikoolituse teemad:
- 1) Korduvkoolitus peab igal aastal hõlmama:
 - i) iga salongitöötaja poolt:
 - a) õhusõidukisse paigaldatud või pardal oleva mobiilse ohutus- ja päästevarustuse leidmist ja kasutamist ja
 - b) päästevestide ja kantavate hapniku- ja hingamisteede kaitsevahendite (PBE) kasutamist;
 - ii) esemete paigutamist salongis;
 - iii) õhusõiduki välispinna saastumisega seotud protseduure;
 - iv) hädaolukorra protseduure;
 - v) evakueerimisprotseduure;
 - vi) intsidentide ja õnnetuste läbivaatust;
 - vii) meeskonna koostöövõimet;
 - viii) lennundusmeditsiinilisi aspekte ja esmaabi, sealhulgas seonduvat varustust ja
 - ix) ohutusprotseduure.
 - 2) Korduvkoolitus peab igal kuni kolmeaastastel ajavahemikul hõlmama ka järgmist:
 - i) pürotehniliste vahendite (tegelike või jäljendatud) kasutamine;
 - ii) lennumeeskonna kontrollnimekirjade kasutamise demonstratsioon;
 - iii) kõikide konkreetse õhusõiduki varustuse hulka kuuluvate tuletõrjevahendite, sealhulgas kaitseriietuse kasutamise praktiline õpetamine tegelikkusele vastavas olukorras ja
 - iv) iga salongitöötaja poolt:
 - a) õhusõiduki salongipõlenguga sarnaneva tulekahju kustutamist ja
 - b) hingamisteede kaitsevahendite kasutamise harjutamist suletud ja suitsuga täidetud jäljendatud keskkonnas.
- e) Kehtivusajad:
- 1) Iga-aastase korduvkoolituse kehtivusaeg on 12 kuud alates kontrolli läbimise kuu lõpust.
 - 2) Kui punktiga a ette nähtud koolitus või kontroll läbitakse kehtivusaja viimase kolme kuu jooksul, arvestatakse uut kehtivusaega alates algsest lõpptähtpäevast.
 - 3) Punkti c alapunktis 2 ja punkti d alapunktis 2 sätestatud kolmeaastase lisakoolituse kehtivusaeg on 36 kuud alates kontrolli läbimise kuu lõpust.

ORO.CC.145 Täiendkoolitus

- a) Kui viimase korduvkoolituse ja kontrolli kehtivusajal salongitöötaja eelnenud kuue kuu jooksul:
 - 1) ei ole lendudel töötanud, peab ta enne tagasi tööle määramist läbima iga käitatava õhusõidukitüübi osas täiendkoolituse ja kontrolli või
 - 2) ei ole töötanud konkreetse õhusõidukitüübi lendudel, peab ta enne tööle tagasi määramist selle õhusõidukitüübiga läbima:
 - i) täiendkoolituse ja kontrolli või
 - ii) kaks tutvumislendu ORO.CC.135 kohaselt.
- b) Iga õhusõidukitüübi täiendkoolituse programm peab hõlmama vähemalt järgmist:

- 1) hädaolukorra protseduurid;
 - 2) evakueerimisprotseduurid;
 - 3) kõiki tüüpi harilike ja avariiväljapääsude ja kabiini turvaukse kasutamine ja reaalne avamine iga salongitöötaja poolt tava- ja avariiolukorras;
 - 4) kõikide teiste väljapääsude, sealhulgas kabiini akende toimimise demonstreerimine; ja
 - 5) õhusõidukisse paigaldatud või pardal oleva mobiilse ohutus- ja päästevarustuse paiknemine ja kasutamine.
- c) Käitaja võib otsustada asendada täiendkoolituse korduvkoolitusega, kui salongitöötaja ülesanded lennul algavad eelmise korduvkoolituse ja kontrolli kehtivusaeg. Kui kehtivusaeg on lõppenud, võib täiendkoolitust asendada üksnes ORO.CC.125 kohase õhusõidukitüübi erikoolituse ja käitaja üleminekukoolitusega.

2. jaotis – Lisanõuded ärilise lennutranspordi lendude

ORO.CC.200 Salongipersonali suurus ja koosseis

Kui salongipersonali nõutav suurus on üle ühe, peab salongipersonali koosseisus olema üks käitaja määratud ning ORO.CC.260 kohase kvalifikatsiooniga vanemsalongitöötaja.

ORO.CC.205 Maapealne tavategevus ja ettenägematud asjaolud

- a) Alati, kui õhusõidukis on reisijaid, peab salongis viibima ORO.CC.100 kohane miinimumarv salongitöötajaid.
- b) Kui punktist c ei tulene teisiti, võib seda arvu vähendada:
 - 1) maapealse tavategevuse ajaks, mil ei toimu kütuse tankimist/paakide tühjendamist ning lennuk on parkimiskohal või
 - 2) ettenägematute asjaolude korral, kui reisijate arvu lennul on vähendatud. Sel juhul esitatakse pärast lendu pädevale asutusele aruanne.
- c) Tingimused:
 - 1) lennutegevuskäsiraamatus on sätestatud protseduurid, millega tagatakse samaväärse ohutustaseme saavutamine väiksema salongipersonaliga, eelkõige reisijate evakueerimine;
 - 2) väiksema salongipersonali koosseisu kuulub ORO.CC.260 kohane vanemsalongitöötaja;
 - 3) nõutav on üks salongitöötaja iga õhusõidukis samale tasandile paigutatud 50 või 50st vähema reisija kohta ja
 - 4) maapealses tavategevuses õhusõidukitega, milles peab olema üle ühe salongitöötaja, suurendatakse punkti c alapunktiga 3 ette nähtud arvu, lisades ühe salongitöötaja iga põrandatasandi varuväljapääsude paari kohta.

ORO.CC.210 Töölemääramise tingimused

Salongitöötaja määratakse tööle ja konkreetset õhusõidukitüüpi või -varianti käitama üksnes juhul, kui ta:

- a) omab CC-osa kohaselt välja antud kehtivat tunnistust;

- b) on vastava tüübi või variandi jaoks käesoleva alajao kohaselt kvalifitseeritud;
- c) vastab muudele kohaldatavatele käesoleva alajao ja CAT-osa nõuetele ja
- d) kannab käitaja salongipersonali vormiriietust.

ORO.CC.215 Koolituskursuste ja seonduvate kontrollide läbiviimine

- a) Koolitus- ja kontrolliprogrammid, sealhulgas käesoleva alajaoga ette nähtud koolituskavad, peavad olema pädeva asutuse poolt heaks kiidetud ning lennutegevuskäsiraamatus sätestatud.
- b) Pärast koolituskursuse ja seonduva kontrolli edukalt läbimist salongitöötaja poolt käitaja:
 - 1) ajakohastab ORO.MLR.115 kohaseid salongitöötaja koolitusandmeid ja
 - 2) annab talle nimekirja ajakohastatud kehtivusaegadest õhusõidukitüüpide ja variantide osas, millega lendamiseks salongitöötaja on kvalifitseeritud.

ORO.CC.250 Lendamine rohkem kui ühe tüübi või variandiga

- a) Käitaja tagab, et salongitöötajat ei määrata tööle rohkem kui ühel õhusõidukitüübil, välja arvatud pädeva asutuse heakskiidu korral, millega lubatakse salongitöötajat määrata kuni neljale õhusõidukitüübile, kui vähemalt kahel neist tüüpidest:
 - 1) on ohutus- ja avariivarustus ja tüübikohased tava- ja hädaolukorra protseduurid samalaadsed ja
 - 2) on tüübist sõltumatud tava- ja hädaolukorra protseduurid ühesugused.
- b) Punkti a kohaldamisel ja salongipersonali koolituse ja kvalifikatsiooni osas määrab käitaja:
 - 1) iga õhusõiduki puhul, kas tegemist on tüübi või variandiga, võttes olemasolu korral arvesse asjaomaseid kasutamissobivuse andmete standardeid, mis on asjaomase tüübi või variandi jaoks kehtestatud vastavalt komisjoni määrusele (EÜ) nr 1702/2003 ja
 - 2) ühe õhusõidukitüübi variandid eri tüüpideks, juhul kui need ei sarnane järgmistes aspektides:
 - i) avariiväljapääsu kasutamine;
 - ii) portatiivse ohutus- ja avariivarustuse asukoht ja tüüp;
 - iii) tüübikohased hädaolukorra protseduurid.

ORO.CC.255 Lennud ühe salongitöötajaga

- a) Käitaja peab ühe salongitöötajaga lendudele määratavad salongitöötajad valima, värbama, koolitama ja lennuoskuste taseme osas kontrollima vastavalt seda liiki lendude suhtes kohaldatavatele kriteeriumidele.
- b) Salongitöötajaid, kellel puudub eelnev lennukogemus ainsa salongitöötajana, määratakse seda liiki lendudele vaid pärast seda, kui nad on:
 - 1) lisaks käesoleva alajaoga ette nähtud muule koolitusele ja kontrollile läbinud punktiga c ette nähtud koolituse;
 - 2) edukalt läbinud katsed, millega kontrollitakse nende oskusi lennukäsiraamatu kohaste tööülesannete ja kohustuste täitmisel ja

- 3) sooritanud asjaomase õhusõidukitüübiga vähemalt 20 tundi ja 15 sektorit tutvumislende nõuetekohase kogemusega salongitöötaja järelevalve all.
- c) Tuleb läbida järgmised lisakoolitusteemad erilise rõhuga ühe salongitöötajaga lendudel:
 - 1) kapteni vastutus tava- ja hädaolukorra protseduuride läbiviimisel;
 - 2) koostöö ja sidepidamise tähtsus lennumeeskonnaga, eelkõige korda rikkuvate või võimalikku ohtu kujutavate reisijatega toimetulekul;
 - 3) ülevaade käitaja nõuetest ja õigusaktide nõuetest;
 - 4) dokumentatsioon;
 - 5) õnnetustest ja intsidentidest teatamine ja
 - 6) lennu- ja tööaja piirangud ja puhkeaja nõuded.

ORO.CC.260 Vanemsalongitöötaja

- a) Käitaja määrab vanemsalongitöötaja ametisse üksnes salongitöötajaid, kes:
 - 1) omavad vähemalt üheaastast lennukogemust salongitöötajana ja
 - 2) on edukalt läbinud vanemsalongipersonali koolituskursuse ja seonduva kontrolli.
- b) Vanemsalongipersonali koolituskursus hõlmab kõiki vanemsalongitöötajate tööülesandeid ja kohustusi ning peab sisaldama vähemalt järgmisi teemasid:
 - 1) lennueelne ettevalmistus;
 - 2) koostöö meeskonnaga;
 - 3) ülevaade käitaja nõuetest ja õigusaktide nõuetest;
 - 4) õnnetustest ja intsidentidest teatamine;
 - 5) inimfaktorid ja meeskonna koostöövõime ja
 - 6) lennu- ja tööaja piirangud ja puhkeaja nõuded.
- c) Vanemsalongitöötaja vastutab õhusõiduki kapteni ees lennutegevuskäsiraamatus ette nähtud tava- ja hädaolukorra protseduuride läbiviimise ja koordineerimise eest, sealhulgas ohutusega mitteseotud tegevuste peatamise eest ohutuse või julgestuse huvides.
- d) Käitaja kehtestab protseduurid vanemsalongitöötaja kohale järgmise kõige sobivama kvalifikatsiooniga salongipersonali liikme valimiseks, juhul kui ametis olev vanemsalongitöötaja ei ole võimeline edasi töötama. Nimetatud protseduurid tehakse teatavaks pädevale asutusele.

TC-alajagu – Tehniline meeskond kopterite kiirabilendudel, kopterite ripplastiga lendudel ja öönägemissüsteemiga lendudel

ORO.TC.100 Reguleerimisala

Käesoleva alajaga kehtestatakse nõuded, mida ettevõtjad peavad täitma õhusõiduki lendudel tehnilise meeskonna liikmetega ärilises lennutranspordis toimuvatel kopterite kiirabilendudel (HEMS), öönägemissüsteemiga (NVIS) lendudel ja kopterite ripplastiga lendudel (HHO).

ORO.TC.105 Töölemääramise tingimused

- a) Ärilises lennutranspordis määratakse HEMS-, HHO- või NVIS-lendudele tööle üksnes tehnilise meeskonna liikmeid, kes on:

- 1) vähemalt 18-aastased;
 - 2) määratud ülesannete ja kohustuste ohutuks täitmiseks füüsiliselt ja vaimselt sobivad;
 - 3) läbinud neile määratud ülesannete täitmiseks käesoleva alajaoga ette nähtud koolituse ja
 - 4) kontrollitult pädev täitma oma ülesandeid vastavalt lennutegevuskäsiraamatus toodud protseduuridele.
- b) Enne füüsilisest isikust ettevõtjatena või vabakutselisena või osalise tööajaga töötavate tehnilise meeskonna liikmete töölemääramist peab käitaja kontrollima kõikide käesoleva alajao nõuete täitmist, võttes arvesse kõiki tehnilise meeskonna liikme teis(t)ele käitaja(te)le osutatud teenuseid, et teha eelkõige kindlaks:
- 1) käitatud õhusõidukitüüpide või -variantide koguarv ja
 - 2) kohaldatavad lennu- ja tööaja piirangud ja puhkeaja nõuded.

ORO.TC.110 Koolitus ja kontroll

- a) Käitaja kehtestab vastavalt käesoleva osa kohaldatavatele nõuetele koolitusprogrammi, mis hõlmab tehnilise meeskonna liikmete ülesandeid ja kohustusi.
- b) Pärast algkoolitust, käitaja üleminekukoolitust, erinevuste koolitust ja korduvkoolitust peab iga tehnilise meeskonna liige läbima kontrolli, et tõendada tava- ja hädaolukorra protseduuride läbiviimise oskust.
- c) Koolitust ja kontrolli viivad igal koolituskursusel läbi asjaomase teema osas nõuetekohast kvalifikatsiooni ja kogemusi omavad töötajad. Käitaja teeb kontrolli teostavad isikud teatavaks pädevale asutusele.

ORO.TC.115 Algkoolitus

Enne käitaja üleminekukoolituse läbimist peavad kõik tehnilise meeskonna liikmed läbima algkoolituse, mis hõlmab järgmist:

- a) lennunduse ja lennundusnormide alased teoreetilised üldteadmised kõikidest tehnilise meeskonna liikmete ülesannete ja kohustustega seotud teemadest;
- b) tule- ja suitsutõrje koolitus;
- c) ellujäämiskoolitus maal ja vees vastavalt lennu tüübile ja piirkonnale;
- d) lennundusmeditsiinilised aspektid ja esmaabi ja
- e) kommunikatsioon ning asjassepuutuvad ORO.FC.115 ja ORO.FC.215 meeskonna koostöövõime teemad.

ORO.TC.120 Käitaja üleminekukoolitus

Kõik tehnilise meeskonna liikmed peavad läbima:

- a) käitaja üleminekukoolituse, sealhulgas asjaomased meeskonna koostöövõime teemad,
 - 1) enne, kui käitaja määrab tehnilise meeskonna liikme esimest korda tööle või
 - 2) õhusõidukitüübi või -klassi vahetamise korral, juhul kui on erinevusi punktis b nimetatud varustuses või protseduurides.
- b) Käitaja üleminekukoolitus peab hõlmama järgmist:
 - 1) kogu lennukis oleva avarii- ja päästevastustuse asukoht ja kasutamine;
 - 2) kõik tava- ja hädaolukorra protseduurid ja

- 3) pardal olevad seadmed, mida kasutatakse ülesannete täitmiseks õhusõidukis või maapinnal, et pilooti HEMS-, HHO- või NVIS-lendudel abistada.

ORO.TC.125 Erinevuste koolitus

- a) Kõik tehnilise meeskonna liikmed peavad läbima erinevuste koolituse, kui käitatavatel lennukitüüpidel või -variantidel muudetakse seadmeid ja/või protseduure.
- b) Käitaja määrab lennutegevuskäsiraamatus kindlaks, millal erinevuste koolitust nõutakse.

ORO.TC.130 Tutvumislennud

Pärast käitaja üleminekukoolituse läbimist peavad kõik tehnilise meeskonna liikmed enne tehnilise meeskonna liikmetena HEMS-, HHO- või NVIS-lendudel osalemist sooritama tutvumislennud.

ORO.TC.135 Korduvkoolitus

- a) Igal 12-kuulisel ajavahemikul peab iga tehnilise meeskonna liige läbima selle õhusõidukitüübi või -klassiga korduvkoolituse, millel tehnilise meeskonna liige töötab. Kõikidesse asjakohastesse korduvkoolituse etappidesse lisatakse meeskonna koostöövõime koolituse teemad.
- b) Korduvkoolitus hõlmab teoreetilist ja praktilist juhendamist ja praktikat.

ORO.TC.140 Täiendkoolitus

- a) Kõik tehnilise meeskonna liikmed, kes ei ole eelnenud kuue kuu jooksul tööülesandeid täitnud, peavad läbima lennutegevuskäsiraamatus sätestatud täiendkoolituse.
- b) Tehnilise meeskonna liige, kes ei ole eelnenud kuue kuu jooksul osalenud mõne konkreetse õhusõidukitüübi või -klassi lendudel, peab enne selle õhusõidukitüübi või -klassi lendudele määramist kas:
- 1) läbima täiendkoolituse vastava tüübi või klassiga või
 - 2) sooritama kaks tutvumissektorit vastava tüübi või klassiga.

III lisa I liide

DEKLARATSIOON
vastavalt komisjoni määrusele (EÜ) nr XXX/XXX lennutegevuse kohta
<p>Käitaja</p> <p>Nimi:</p> <p>Käitaja asukoht või elukoht:</p> <p>Vastutava juhi nimi ja kontaktandmed:</p>
<p>Õhusõiduki käitamine</p> <p>Käitamise alguskuupäev/muudatuse jõustumiskuupäev:</p> <p>Lendude liigid:</p> <p><input type="checkbox"/> NCC-osa: (märkida, kas reisijate- või kaubavedu)</p> <p><input type="checkbox"/> SPO-osa: (märkida eriteenus(ed))</p> <p>Õhusõidukitüüp/tüübid, registritunnus(ed) ja baas(id):</p> <p>Andmed olemasolevate lubade kohta (vajadusel lisada deklaratsioonile erilubade loend)</p> <p>Alternatiivsete täitmisviiside loend koos viidetega täitmise vastuvõetavatele viisidele, mida need asendavad (lisada deklaratsioonile)</p>
<p>Kinnitused</p> <p><input type="checkbox"/> Juhtimissüsteemi dokumentatsioon, sealhulgas lennutegevuskäsiraamat vastavad NCC-osa, SPO-osa ja SPA-osa kohaldatavatele nõuetele. Kõik lennud teostatakse vastavalt lennutegevuskäsiraamatus sätestatud protseduuridele ja juhistele.</p> <p><input type="checkbox"/> Kõikidel käitatavatel õhusõidukitel on kehtiv lennukõlblikkussertifikaat ja need vastavad komisjoni määrusele (EÜ) nr 2042/2003.</p> <p><input type="checkbox"/> Kõik lennumeeskonna liikmed ja olemasolu korral salongipersonali liikmed ja tehnilise meeskonna liikmed on läbinud koolituse vastavalt kohaldatavatele nõuetele.</p> <p><input type="checkbox"/> (Vajadusel)</p> <p>Käitaja on rakendab ametlikult tunnustatud valdkondlikku standardit ning on tõendanud sellele vastavust.</p> <p>Standardi viide:</p> <p>Sertifitseerimisorgan:</p> <p>Viimase vastavuskontrolli kuupäev:</p>
<p><input type="checkbox"/> Kõik deklaratsioonis avaldatud andmete muudatused tuleb teha teatavaks pädevale asutusele.</p>

III lisa „ORO-osa“

Käitaja kinnitab deklaratsioonis esitatud andmete õigsust.

Kuupäev, vastutava juhi nimi ja allkiri

IV LISA

CAT-osa

A-alajagu – Üldnõuded

CAT.GEN.100 Pädev asutus

Pädev asutus on selle liikmesriigi määratud asutus, kus asub käitaja peamine tegevuskoht.

1. jaotis – Mootoriga õhusõidukid

CAT.GEN.MPA.100 Meeskonna kohustused

- a) Meeskonnaliige vastutab oma tööülesannete nõuetekohase täitmise eest, mis:
- 1) on seotud õhusõiduki ja selles viibijate ohutusega ja
 - 2) on ette nähtud lennutegevuskäsiraamatu juhiste ja protseduuridega.
- b) Meeskonnaliige peab:
- 1) teavitama õhusõiduki kaptenit kõikidest vigadest, riketest, häiretest või puudustest, mis meeskonnaliikme arvates võivad mõjutada õhusõiduki lennukõlblikkust või ohutut käitamist, sealhulgas riketest avariisüsteemides, ning millest mõni teine meeskonnaliige ei ole juba teatanud;
 - 2) teavitama õhusõiduki kaptenit kõikidest intsidentidest, mis ohustasid või oleksid võinud ohustada lennutegevuse ohutust ning millest teine meeskonnaliige ei ole juba teatanud;
 - 3) täitma käitaja vahejuhtumitest teatamise süsteemi asjaomaseid nõudeid;
 - 4) järgima kõiki oma tegevuse suhtes kohaldatavaid lennu- ja tööaja piiranguid ja puhkeaja nõudeid ja
 - 5) rohkem kui ühe käitaja juures töötamise korral:
 - i) säilitama andmeid oma ORO.OPS.FTL kohase lennu- ja tööaja ning puhkaja kohta;
 - ii) esitama igale käitajale andmed, mis on vajalikud tegevuse kavandamiseks vastavalt kohaldatavatele lennuaja piirangutele.
- c) Meeskonnaliige ei tohi õhusõidukiga tööülesandeid täita:
- 1) psühhoaktiivsete ainete või alkoholi mõju all või kui esineb muid määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktis 7.g nimetatud põhjusi;
 - 2) mõistliku aja jooksul pärast süvaveesukeldumist või doonorivere loovutamist;
 - 3) kohaldatavatele tervisenõuetele mittevastavuse korral;
 - 4) kui ta kahtleb oma võimes täita tööülesandeid või
 - 5) kui ta teab või kahtlustab, et on väsinud määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punkti 7.f tähenduses või tunneb, et ta tervislik seisund on nii halb, et see võiks ohustada lendu.

CAT.GEN.MPA.105 Kapteni vastutus

- a) Kapten, lisaks CAT.GEN.MPA.100 nõuete täitmisele:
- 1) vastutab kõikide pardal olevate lennumeeskonna liikmete, reisijate ja lasti ohutuse eest alates hetkest, mil ta jõuab õhusõiduki pardale, kuni õhusõidukist lahkumiseni lennu lõpul;
 - 2) vastutab õhusõiduki käitamise ja ohutuse eest:
 - i) lennukite puhul alates hetkest, mil lennuk on valmis stardieelseks ruleerimiseks, kuni lennu lõpuni, mil lennuk jääb lõplikult seisma ning peajõuallika(te)ks olev(ad) veomootor(id) on seiskunud;
 - ii) kopterite puhul kogu rootorite pöörlemise aja;
 - 3) omab õigust anda kõiki korraldusi ja võtta kõiki kohaseid meetmeid õhusõiduki töö ning õhusõiduki ja selles olevate isikute ja/või vara ohutuse tagamiseks vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktile 7.c;
 - 4) omab õigust saata pardalt maale kõik isikud või ükskõik milline osa lastist, kes/mis võivad kujutada potentsiaalset ohtu õhusõiduki või selles viibijate ohutusele;
 - 5) ei luba vedada õhusõidukis isikut, kellel on ilmselt selline alkoholi- või narkojoove, mis tõenäoliselt ohustab lennukit või lennukis viibijaid;
 - 6) omab õigust keelduda vastuvõetamatute reisijate, deporteeritavate või vahi all olevate inimeste transportimisest juhul, kui nende vedu kujutab ohtu õhusõidukile või selles viibijatele;
 - 7) tagab, et kõiki reisijaid teavitatakse avariiväljapääsude asukohtadest ning asjakohase ohutus- ja avariivarustuse asukohast ja kasutamisest;
 - 8) tagab, et kõiki käitamisprotseduure ja kontrollkaarte täidetakse vastavalt lennutegevuskäsiraamatu nõuetele;
 - 9) ei luba meeskonnaliikmetel lennu kriitilistel etappidel sooritada muid tegevusi peale nende, mis on vajalikud õhusõiduki ohutuks käitamiseks;
 - 10) tagab, et pardaregistraatorid:
 - i) ei ole lennu ajal töökorrast ära või välja lülitatud ja
 - ii) teatamiskohustusega õnnetuse või intsidendi korral:
 - a) andmeid sihilikult ei kustutata;
 - b) pardaregistraatorid desaktiveeritakse lennu lõppedes viivitamatult ja
 - c) reaktiveeritakse üksnes uurimisorgani loal;
 - 11) otsustab teadaolevate defektidega õhusõiduki vastuvõtmise üle vastavalt varustatuse muudatuste loetelule (CDL) või minimaalvarustuse loetelule (MEL);
 - 12) tagab, et M-osa nõuete kohane lennueelne ülevaatus on tehtud ja
 - 13) kontrollib, et vajalik avariivarustus oleks koheseks kasutamiseks hõlpsasti kättesaadav.
- b) Õhusõiduki kapten või piloot, kellele õhusõiduki juhtimine on delegeeritud, peab kohest otsustamist ja tegutsemist nõudvas ohuolukorras tegutsema nii, nagu ta peab antud olukorras vajalikuks vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktile 7.d. Sellisel

juhul võib ta ohutuse huvides eeskirjadest, käitamisprotseduuridest ja -meetoditest kõrvale kalduda.

- c) Iga kord, kui lendava õhusõidukiga on tehtud manööver vastuseks õhus kokkupõrke vältimise pardasüsteemi (ACAS) vahemaa eristamise signaalile (RA), peab kapten esitama pädevale asutusele ACASi raporti.
- d) Linnuohud ja kokkupõrked lindudega
 - 1) Potentsiaalse linnuohu märkamisel teatab kapten sellest lennuliiklusteenistuse (ATS) üksusele niipea kui meeskonna töökoormus võimaldab.
 - 2) Kui kapteni vastutusel olev õhusõiduk põrkab kokku linnuga, mis põhjustab õhusõidukile olulise kahju või olulise funktsiooni kao või häire, peab kapten pärast maandumist esitama pädevale asutusele kirjaliku linnuga kokkupõrke raporti.

CAT.GEN.MPA.110 Õhusõiduki kapteni õigused

Käitaja võtab kõik vajalikud meetmed tagamaks, et kõik õhusõidukiga veetavad inimesed täidavad kapteni kõiki seaduslikke korraldusi, mida ta annab õhusõiduki ja selles viibivate isikute või vara ohutuse tagamiseks.

CAT.GEN.MPA.115 Salongipersonali hulka mittekuuluv personal ja meeskonnaliikmed reisijatesalongis

Kui õhusõiduki reisijatesalongis täidavad tööülesandeid salongipersonali hulka mittekuuluvad töötajad või meeskonnaliikmed, tagab käitaja, et:

- a) reisijad ei aja neid segi salongitöötajatega;
- b) nad ei viibi salongitöötajatele ette nähtud kohtadel ja
- c) nad ei takista salongitöötajatel tööülesannete täitmist.

CAT.GEN.MPA.120 Ühine keel

Käitaja tagab, et kõik meeskonnaliikmed oskavad suhelda ühises suhtlemiskeeles.

CAT.GEN.MPA.125 Lennukite ruleerimine

Käitaja tagab, et lennukit ruleeritakse lennuvälja liiklusalal üksnes juhul, kui juhikohal tegutsev isik:

- a) on sobiva kvalifikatsiooniga piloot või
- b) on käitaja poolt määratud ning:
 - 1) saanud õhusõiduki ruleerimise alase väljaõppe;
 - 2) saanud raadiotelefoni kasutamise alase väljaõppe;
 - 3) saanud juhised lennuvälja plaani, radade ja ruleerimisteede, tähiste, tähistuste, tulede, lennuliiklusteenistuse signaalide, juhiste, fraseoloogia ja protseduuride kohta ja
 - 4) suudab täita lennuki lennuväljal ohutuks liiklemiseks nõutavaid norme.

CAT.GEN.MPA.130 Rootori sisselülitamine – kopterid

Kopteri rootor lülitatakse sisse üksnes lendamiseks kvalifitseeritud piloodiga juhikohal.

CAT.GEN.MPA.135 Kabiini lubamine

- a) Käitaja tagab, et lennuki kabiini ei lubata ja seal ei veeta ühtki isikut, kes ei ole selleks lennuks määratud lennumeeskonna liige, välja arvatud juhul, kui see isik on
 - 1) lennuki käitamises osalev meeskonnaliige;
 - 2) pädeva või kontrolli teostava asutuse esindaja, kes peab seal viibima tema ametlike tööülesannete täitmiseks või
 - 3) isik, kel on lubatud kabiini siseneda või keda on lubatud seal vedada vastavalt lennutegevuskäsiraamatu juhistele.
- b) Õhusõiduki kapten tagab, et:
 - 1) isiku lubamine kabiini ei too kaasa lennu juhtimise häirimist või sellesse sekkumist ja
 - 2) kõigile kabiinis viibijatele on tutvustatud asjakohaseid ohutusprotseduure.
- c) Õhusõiduki kaptenil on kabiini lubamise osas lõplik otsustusõigus.

CAT.GEN.MPA.140 Kaasaskantavad elektroonikaseadmed

Käitaja ei luba ühelgi lennuki pardal viibival isikul kasutada kaasaskantavaid elektroonilisi seadmeid, mis võivad lennuki süsteemide ja seadmete tööd ebasoodsalt mõjutada, ning võtab kõik vajalikud meetmed sellise kasutuse vältimiseks.

CAT.GEN.MPA.145 Info pardal oleva avarii- ja päästevarustuse kohta

Käitaja tagab, et tal on alati kõikide õhusõidukite pardal oleva avarii- ja päästevarustuse nimekirjad, mida saab kiirelt edastada päästekoordinatsioonikeskustele.

CAT.GEN.MPA.150 Hädamaandumine vette – lennukid

Käitaja käitab 30st suurema lubatud istekohtade arvuga lennukit veekogu kohal maismaast kaugemal kui reisilennu kiirusel 120 minuti teekond hädamaandumiseks sobivast kohast või 400 meremiili (sõltuvalt sellest, kumb kaugus on väiksem) üksnes juhul, kui lennuk vastab kehtivates lennukõlblikkuseeskirjades ette nähtud vette hädamaandumise nõuetele.

CAT.GEN.MPA.155 Lahingurelvade ja sõjamoona vedu

- a) Käitaja tohib vedada lahingurelvi ja sõjamoona lennutranspordiga üksnes juhul, kui tal on selleks kõikide riikide luba, kelle õhuruumi lend läbib ja võib oodatava ümbersuunamise korral läbida.
- b) Loa saamisel tagab käitaja, et lahingurelvad ja sõjamoona:
 - 1) on õhusõidukis paigutatud kohta, mis ei ole lennu ajal reisijatele juurdepääsetav ja
 - 2) on laadimata, kui tegemist on tulirelvadega.
- c) Käitaja tagab, et õhusõiduki kaptenile teatatakse enne lennu algust kõik üksikasjad õhusõiduki pardal olevate lahingurelvade ja sõjamoona ning nende asukoha kohta.

CAT.GEN.MPA.160 Sportrelvade ja laskemoona vedu

- a) Käitaja võtab kõik võimalikud meetmed tagamaks, et teda teavitatakse kõikidest sportrelvadest, mida kavatakse lennutranspordiga vedada.
- b) Käitaja, kes sportrelvad transportimiseks vastu võtab, tagab, et need:
 - 1) on õhusõidukis paigutatud kohta, mis ei ole lennu ajal reisijatele juurdepääsetav ja
 - 2) on laadimata, kui tegemist tulirelvade või muude laskemoonaga laetavate relvadega.
- c) Sportrelvade laskemoona võib teatavate piirangutega vedada reisijate registreeritud pagasis kooskõlas tehnilise juhendiga.

CAT.GEN.MPA.161 Sportrelvade ja laskemoona vedu – leevendused

Olenemata CAT.GEN.MPA.160 punktist b võib kopteritel maksimaalse stardimassiga (MCTOM) kuni 3175 kg päevasel ajal visuaalsete märkide järgi navigeeritavatel marsruutidel vedada sportrelva kohas, kus see on lennu ajal ligipääsetav, juhul kui käitaja on kehtestanud asjakohased protseduurid ning seda lennu ajal ligipääsmatus kohas hoida ei ole võimalik.

CAT.GEN.MPA.165 Inimeste veo kord

Käitaja võtab kõik vajalikud meetmed tagamaks, et ükski isik ei viibi lennu ajal õhusõiduki neis osades, mis ei ole ette nähtud inimeste veoks, välja arvatud juhul, kui õhusõiduki kapten on kellelegi andnud ajutise sissepääsuloa:

- a) tegutsemiseks õhusõiduki või selles olevate inimeste, loomade või kaupade ohutuse huvides või
- b) õhusõiduki ossa, kus veetakse lasti või pardavarustust ja kuhu õhusõiduki lennu ajal on juurdepääs ette nähtud.

CAT.GEN.MPA.170 Alkohool ja narkootikumid

Käitaja võtab kõik mõistlikud meetmed takistamaks õhusõidukisse siseneda või seal viibida isikutel, kes on alkoholi või narkootikumide tugeva mõju all, nii et see ohustab tõenäoliselt lennukit või selles viibijaid.

CAT.GEN.MPA.175 Ohutuse kahjustamine

Käitaja võtab kõik vajalikud meetmed tagamaks, et kellegi hoolimatu käitumine, ettevaatamatus või tegevusetus:

- a) ei ohustaks õhusõidukit või selles viibivaid isikuid või
- b) ei põhjustaks ega võimaldaks õhusõidukist tulenevat ohtu isikutele või varale.

CAT.GEN.MPA.180 Pardal nõutavad dokumendid, käsiraamatud ja teave

- a) Igal lennul peavad pardal olema järgmised dokumendid, käsiraamatud ja teave originaalis või koopiaena, kui ei ole ette nähtud teisiti:
 - 1) õhusõiduki lennukäsiraamat (AFM) või samaväärsed dokumendid;
 - 2) registreerimissertifikaadi originaal;
 - 3) lennukõlblikkussertifikaadi (CofA) originaal;

IV lisa „CAT-osa”

- 4) mürasertifikaat, kaasa arvatud selle ingliskeelne tõlge, kui mürasertifikaadi väljaandmise eest vastutav asutus on selle andnud;
 - 5) lennuettevõtja sertifikaadi tõestatud koopia;
 - 6) koos lennuettevõtja sertifikaadiga välja antud õhusõidukitüübi käitamistingimused;
 - 7) õhusõiduki raadioluba originaal, kui see on olemas;
 - 8) tsiviilvastutuskindlustuse poliis(id);
 - 9) õhusõiduki lennulogi või samaväärne logi;
 - 10) M-osa kohane õhusõiduki tehniline logi;
 - 11) andmed lennuliiklusteenistusele esitatud lennuplaani kohta, kui see 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 kabiinis hõlpsasti kättesaadav;
 - 15) kehtiva lennutegevuskäsiraamatu meeskonna tööülesandeid käsitlevad osad, mis peavad olema meeskonnale hõlpsasti kättesaadavad;
 - 16) minimaalvarustuse loetelu;
 - 17) vajalikud teatised lenduritele (NOTAM) ning lennundusteabeteenuste (AIS) teabedokumendid;
 - 18) asjakohane meteoroloogiline teave;
 - 19) vastavalt vajadusele lasti- ja/või reisijatemanifest;
 - 20) massi ja balansseeringu dokumendid;
 - 21) operatsiooniline lennuplaan, kui see on olemas;
 - 22) teave erikategooria reisijate ja erilasti kohta, kui neid on ja
 - 23) muud lennuga seoses vajalikud või lennuga seotud riikide poolt nõutavad dokumendid.
- b) Olenemata punktist a võib muude kui keerukate mootorõhusõidukitega toimuvatel lendudel päevaste visuaallennureeglite (VFR) järgi, kui lend algab ja lõpeb samal lennuväljal/tegevuskohas ja ei kesta üle 24 tunni või toimub lennutegevuskäsiraamatus määratud piiratud alal, hoida järgmisi dokumente õhusõiduki asemel lennuväljal või tegevuskohas:
- 1) mürasertifikaat;
 - 2) õhusõiduki raadioluba;
 - 3) lennulogi või samaväärne logi;
 - 4) lennuki tehniline logi;
 - 5) NOTAMi ja AISi dokumendid;
 - 6) meteoroloogiline teave;

- 7) teave erikategooria reisijate ja erilasti kohta, kui neid on ja
 - 8) massi ja balansseeringu dokumendid.
- c) Olenemata punktist a võib punkti a alapunktides 2–8 loetletud dokumentide kaotamise või varguse korral lendu jätkata kuni sihtkohani või kohani, kus saab dokumendid asendada.

CAT.GEN.MPA.185 Maa peal hoitav teave

- a) Käitaja tagab, et vähemalt kõikide lendude või kõikide lennuseeriade ajal:
- 1) säilitatakse maa peal lendu puudutavat ja lennu liigile vastavat teavet;
 - 2) teavet säilitatakse seni, kui see on kopeeritud kohas, kus see talletatakse, või kui see ei ole võimalik
 - 3) hoitakse sedasama teavet tulekindlas konteineris õhusõiduki pardal.
- b) Punktis a nimetatud teave sisaldab:
- 1) vajaduse korral operatsioonilise lennuplaani koopiat;
 - 2) õhusõiduki tehnilise logi asjakohas(t)e osa(de) koopiad;
 - 3) marsruudikohaseid NOTAM-dokumente, juhul kui käitaja on need välja andnud;
 - 4) massi ja balansseeringu dokumente, kui need on nõutavad ja
 - 5) teave erilasti kohta.

CAT.GEN.MPA.190 Dokumentide ja andmete esitamine

Õhusõiduki kapten esitab lennuameti poolt volitatud isiku taotlusel talle mõistliku aja jooksul kohustuslikud pardadokumendid.

CAT.GEN.MPA.195 Pardaregistraatori salvestiste säilitamine, esitamine ja kasutamine

- a) Teatamiskohustuse alla kuuluva õnnetuse või intsidendi järel peab õhusõiduki käitaja säilitama andmete originaalsalvestisi 60 päeva jooksul, kui uurimisorgan ei ole teisiti ette näinud.
- b) Käitaja teostab pardaregistraatorite (FDR) salvestiste, kabiini helisalvestusseadmete (CVR) salvestiste ja andmeside salvestiste operatiivkontrolli ja hindamist, et tagada salvestusseadmete jätkuv töökorras olek.
- c) Käitaja säilitab kõik käitamisaja jooksul pardaregistraatoriga salvestatud andmed vastavalt CAT.IDE.A.190 nõuetele, välja arvatud pardaregistraatorite katsetamise või hooldamise korral, mil võib kustutada katsetamise aja kõige vanemat salvestatud materjali kuni ühe tunni ulatuses.
- d) Käitaja säilitab ja ajakohastab dokumente, mis sisaldavad teavet pardaregistraatori algandmete töödeldavateks ühikuteks konverteerimise kohta.
- e) Käitaja teeb pädeva asutuse nõudmisel kättesaadavaks kõik säilitatavad pardaregistraatorite salvestised.
- f) Olenemata kohaldatavast siseriiklikust kriminaalõigusest:

- 1) tohib kabiini helisalvestusseadmete salvestisi kasutada muudel eesmärkidel peale õnnetuse või ettekandmisele kuuluva intsidendi uurimise üksnes kõigi asjaomaste meeskonnaliikmete ja hooldustöötajate nõusolekul.
- 2) Pardaregistraatori helisalvestisi ei tohib kasutada muudel eesmärkidel peale õnnetuse või ettekandmisele kuuluva intsidendi uurimise üksnes juhul, kui:
 - i) neid salvestisi kasutab käitaja üksnes lennukõlblikkuse või hoolduse eesmärkidel või
 - ii) salvestised on anonümiseeritud või
 - iii) salvestised avalikustatakse kindla korra kohaselt.

CAT.GEN.MPA.200 Ohtlike kaupade vedu

- a) Kui käesoleva osaga ei ole lubatud teisiti, peab ohtlike kaupade lennutransport toimuma kooskõlas Chicago konventsiooni 18. lisaga, nagu seda on viimati muudetud, ning seda täiendava „Ohtlike ainete lennutranspordiga ohutu veo tehnilise juhendi“ (ICAO dokument 9284-AN/905) uusima kehtiva väljaandega koos selle lisade ja võimalike täienduste või parandustega.
- b) Ohtlike kaupu võib vedada üksnes SPA.DG kohase sertifikaadiga käitaja, välja arvatud juhul, kui:
 - 1) kaubad ei kuulu tehnilise juhendi alla tulenevalt nimetatud juhendi 1. osast või
 - 2) kaupu veavad reisijad või meeskonnaliikmed või neid veetakse pagasis kooskõlas tehnilise juhendi 8. osaga.
- c) Käitaja kehtestab protseduurid, et tagada kõik võimalikud meetmed vältimaks ohtlike kaupade tahtmatut pardaleviimist.
- d) Käitaja annab töötajatele vajalikku teavet võimaldamaks neil täita oma kohustusi vastavalt tehnilise juhendi nõuetele.
- e) Käitaja teatab vastavalt tehnilisele juhendile viivitamata pädevale asutusele ja toimumisriigile:
 - 1) õnnetustest ja intsidentidest ohtlike kaupadega;
 - 2) deklareerimata või ebaõigesti deklareeritud ohtlike kaupade leidmisest lastis või postis või
 - 3) reisijatelt või meeskonnaliikmetelt või pagasist ohtlike kaupade leidmisest, kui nende vedu ei ole kooskõlas tehnilise juhendi 8. osaga.
- f) Käitaja tagab reisijate teavitamise ohtlikest kaupadest vastavalt tehnilisele juhendile.
- g) Käitaja tagab, et lasti vastuvõtmise kohtades oleks esitatud tehnilise juhendiga ette nähtud teave ohtlike kaupade veo nõuete kohta.

B-alajagu – Käitamisprotseduurid

1. jaotis – Mootoriga õhusõidukid

CAT.OP.MPA.100 Lennuliiklusteenuste kasutamine

- a) Käitaja tagab, et:
- 1) kõikidel lendudel kasutatakse alati konkreetse õhuruumi jaoks kohast lennuliiklusteenistust ning kõiki kehtivaid õhusõidueeskirju, kui need on olemas;
 - 2) õhus olevale lennukile edastatavad tegevusjuhendid, mis sisaldavad lennuplaani muudatusi, peavad enne lennukile edastamist olema kooskõlastatud vastava lennuliiklusteenistuse üksusega, kui see on võimalik.
- b) Olenemata punktist a ei ole lennuliiklusteenistuse kasutamine, kui õhusõidueeskirjad seda ei nõua, kohustuslik:
- 1) visuaallennureeglite järgi toimuvatel päevastel lendudel lennukitega, mis ei ole keerukad mootoriga lennukid;
 - 2) päevastel lendudel visuaalsete märkide järgi navigeeritavatel marsruutidel kopteritega, mille maksimaalne stardimass on kuni 3175 kg või
 - 3) lokaalsetel kopterilendudel,
- juhul kui see ei mõjuta otsingu- ja päästeteenuseid korraldamist.

CAT.OP.MPA.105 Lennuväljade ja käitamiskohtade kasutamine

- a) Käitaja kasutab üksnes lennuvälju ja käitamiskohti, mis vastavad asjaomas(t)ele õhusõidukitüübile/-tüüpidele ja lennutegevus(t)e iseloomule.
- b) Käitamiskohtade kasutamine on lubatud üksnes:
- 1) lennukitele, mis ei ole keerukad mootoriga lennukid, ja
 - 2) kopteritele.

CAT.OP.MPA.106 Eraldatud lennuväljade kasutamine – lennukid

- a) Eraldatud lennuvälja kasutamiseks lennukite sihtkohana on nõutav pädeva asutuse eelnev heakskiit.
- b) Eraldatud lennuväli on lennuväli, millest lähima sobiva varulennuväljani lendamiseks vajalik ettenähtud kütusevaru ja lõplik kütusevaru on suurem kui:
- 1) kolbmootoriga lennukite puhul kütus 45 minutiliseks lennuks pluss 15% kavandatavast lennuajast, mida kasutatakse lendamiseks reisilennu kõrgusel või kaks tundi, sõltuvalt sellest, kumb on lühem, või
 - 2) turbiinmootoritega lennukite puhul kütus lendamiseks sihtlennuvälja kohal kaks tundi tavalisel reisilennu tarbivusel, sealhulgas lõplik kütusevaru.

CAT.OP.MPA.107 Sobiv lennuväli

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

CAT.OP.MPA.110 Lennuväljade käitamismiinimumid

- a) Käitaja määrab iga lähte-, siht- või varulennuvälja osas, mida kasutada kavatsetakse, kindlaks lennuvälja käitamismiinimumid. Miinimumid ei tohi olla väiksemad käitamismiinimumidest, mille neile lennuväljadele on kehtestanud lennuvälja asukohariik, välja arvatud juhul, kui selleks on nimetatud riigi eriluba. Miinimumile lisatakse pädeva asutuse määratud muut, kui see on olemas.
- b) Lennuinfo pseudokuvari (HUD), lennuinfo täppispseudokuvari (HUDLS) või laiendatud võimalustega nähtavuse süsteemi (EVS) kasutamise korral võidakse lennutegevust lubada lennuväljale kehtestatud käitamismiinimumist halvema nähtavusega, kui see on SPA.LVO kohaselt heaks kiidetud.
- c) Lennuvälja käitamismiinimumide kehtestamisel võtab käitaja arvesse järgmist:
 - 1) õhusõiduki tüüpi, lennutehnilisi ja juhitavusomadusi;
 - 2) lennumeeskonna koosseisu, pädevust ja kogemusi;
 - 3) võimalike lennuradade / lähenemis- ja stardialade mõõtmeid ja omadusi;
 - 4) olemasolevate visuaalsete ja mittevisuaalsete maapealsete seadmete asjakohasust ja töövõimet;
 - 5) õhusõidukil olemas olevaid navigatsiooni ja/või lennutrajektoori järgimise seadmeid, mida kasutatakse stardi, lähenemise, väljajoondumise, maandumise, maandumisjärgse läbijooksu ja katkestatud lähenemise ajal;
 - 6) takistustest ülelennu kõrguse kindlaksmääramisel takistusi lähenemise, katkestatud lähenemise ja tõusupiirkondades, mis nõuavad erakorraliste protseduuride järgimist;
 - 7) instrumentaallähenemise protseduuride sooritamiseks vajalikku takistustest ülelennu kõrgust / suhtelist kõrgust;
 - 8) vahendeid meteoroloogiliste tingimuste määramiseks ja nendest teatamiseks ja
 - 9) lõpplähenemisel kasutatavat lennutehnikat.
- d) Käitaja peab lennuvälja käitamismiinimumide kindlaksmääramise meetodi sätestama lennutegevuskäsiraamatus.
- e) Konkreetse lähenemis- ja maandumisprotseduuri miinimume kasutatakse üksnes juhul, kui on täidetud kõik järgmised tingimused:
 - 1) kavandatava protseduuri jaoks vajalikud ja lennukaardil näidatud maapealsed seadmed on töökorras;
 - 2) lähenemisprotseduuri jaoks vajalikud õhusõiduki süsteemid on töökorras;
 - 3) õhusõiduki nõutavad lennutehnilised kriteeriumid on täidetud ja
 - 4) meeskonnal on kohane kvalifikatsioon.

CAT.OP.MPA.115 Lennutehnika lähenemisel – lennukid

- a) Kõik lähenemised sooritatakse stabiliseeritud lähenemisena, kui pädev asutus ei ole konkreetsele rajale suunduva konkreetse lähenemise puhul lubanud vastupidist.
- b) Mittetäppislähenemised
 - 1) Kõikidel mittetäppislähenemistel kasutatakse pideva laskumisega lõpplähenemist (CDFA).
 - 2) Olenemata alapunktist 1 võib konkreetse lähenemise/lennuraja kombinatsiooni puhul kasutada muud lähenemistehnikat, kui see on pädeva asutuse poolt heaks kiidetud. Sel juhul kohaldatav nähtavus lennurajal (RVR):
 - i) on A- ja B-kategooria lennukite puhul suurendatud 200 ning C- ja D-kategooria lennukite puhul 400 meetrini või
 - ii) lennuväljal, kus lendude jätkamine on avalikes huvides ning pideva laskumisega lõpplähenemist kasutada ei saa, määratakse kindlaks ja vaadatakse korrapäraselt üle pädeva asutuse poolt, võttes arvesse käitaja kogemust, koolitusprogrammi jaa lennumeeskonna kvalifikatsiooni.

CAT.OP.MPA.120 Pardaradaritega lähenemine (ARA) lendudel veekogude kohal – kopterid

- a) Pardaradaritega lähenemist kasutatakse üksnes juhul, kui:
 - 1) radar suunab kurssi, et tagada takistustest ülelend ja
 - 2) kas:
 - i) minimaalne laskumiskõrgus (MDH) määratakse raadioaltimeetriga või
 - ii) kasutatakse minimaalset laskumiskõrgust (MDA) asjakohase marginaaliga.
- b) Pardaradaritega lähenemine platvormidele või laevadele on lubatud üksnes mitmeliikmelise meeskonnaga lendudel.
- c) Kõigis sihtkohtades, kus pardaradaritega lähenemist kavandatakse, peab otsusekaugus võimaldama katkestatud lähenemise puhul piisaval kõrgusel takistustest ülelendu.
- d) Lähenemist jätkatakse otsusekaugusest lähemale või kopteri minimaalsest laskumiskõrgusest madalamale üksnes juhul, kui on olemas visuaalne side sihtkohaga.
- e) Ühe piloodiga lendudel lisatakse kopteri minimaalsele laskumiskõrgusele ja otsusekaugusele asjakohased muudud.

CAT.OP.MPA.125 Instrumentaalväljumise ja -lähenemise protseduurid

- a) Käitaja tagab lennuvälja asukohariigi kehtestatud instrumentaalväljumise ja -lähenemise protseduuride kasutamise.
- b) Olenemata punktis a sätestatust võib õhusõiduki kapten aktsepteerida lennuliiklusteenistuse (ATC) luba kalduda avaldatud väljumis- või saabumismarsruudist kõrvale juhul, kui takistustevaba ala nõuded on täidetud ja käitamistingimusi arvestatakse täielikult. Lõpplähenemise peab igal juhul lendama visuaalselt või vastavalt kehtivale instrumentaallähenemise protseduurile.

- c) Olenemata punktist a võib käitaja kasutada muid kui punktis a nimetatust erinevaid protseduure juhul, kui need on lennuvälja asukohariigi poolt heaks kiidetud ning lennutegevuskäsiraamatus sätestatud.

CAT.OP.MPA.130 Müra vähendamise protseduurid – lennukid

- a) Välja arvatud VFR-lendudel lennukitega, mis ei ole keerukad mootoriga lennukid, kehtestab käitaja igale lennukitüübile asjakohased väljumise ja saabumise/lähenemise protseduurid lähtuvalt vajadusest minimeerida õhusõidukimüra mõju.
- b) Need protseduurid:
- 1) peavad tagama, et ohutusele pannakse rohkem rõhku kui müra vähendamisele ja
 - 2) peavad olema lihtsad ja ohutud, et mitte oluliselt suurendada meeskonna töökoormust lennu kriitilistes etappides.

CAT.OP.MPA.131 Müra vähendamise protseduurid – kopterid

- a) Käitaja tagab kopterimüra vähendamise vajaduse arvessevõtmise stardi- ja maandumisprotseduurides.
- b) Need protseduurid:
- 1) peavad tagama, et ohutusele pannakse rohkem rõhku kui müra vähendamisele ja
 - 2) peavad olema lihtsad ja ohutud, et mitte oluliselt suurendada meeskonna töökoormust lennu kriitilistes etappides.

CAT.OP.MPA.135 Marsruudid ja käitamispirkonnad – üldist

- a) Käitaja tagab, et lende sooritatakse üksnes marsruutidel või piirkondades:
- 1) kus on kavandatavale lennutegevusele vastavad maapealsed seadmed ja teenistused, sealhulgas meteoroloogiateenistused;
 - 2) kus õhusõiduki lennutehnilised näitajad on piisavad minimaalsete lennukõrguste nõuete täitmiseks;
 - 3) kus õhusõiduki seadmed vastavad kavandatava lennutegevuste miinimumnõuetele ja
 - 4) mille kohta on olemas vajalikud kaardid ja lennuskeemid.
- b) Käitaja tagab, et lende sooritatakse kõigi piirangute kohaselt, mida pädev asutus on marsruutidele või käitamispirkondadele kehtestanud.
- c) Punkti a alapunkti 1 ei kohaldata päevastele VFR-lendudele õhusõidukitega, mis ei ole keerukad mootoriga õhusõidukid, ja mille lennud algavad ning lõppevad samal lennuväljal või käitamiskohas.

CAT.OP.MPA.136 Marsruudid ja käitamispirkonnad – ühemootorilised lennukid

Ettevõtja tagab, et ühemootoriliste lennukite lennud toimuvad üksnes marsruutidel või piirkondades, kus on olemas ohutut hädamaandumist võimaldavad pinnad.

CAT.OP.MPA.137 Marsruudid ja käitamispirkonnad – kopterid

Käitaja tagab, et:

- a) 3. suutlikkusklassi kopteritele on olemas ohutud hädamaandumist võimaldavad pinnad, välja arvatud juhul, kui kopteril on luba CAT.POL.H.420 kohaseks lennutegevuseks;
- b) 3. suutlikkusklassi kopteritele, mida kasutatakse lendudeks piki rannikut, on lennutegevuskäsiraamatus ette nähtud protseduurid, mis tagavad rannikukoridori ning pardal oleva varustuse vastavuse konkreetsetel ajal valitsevatele oludele.

CAT.OP.MPA.140 Kahemootoriliste lennukite maksimaalne lennukaugus sobivast lennuväljast ilma ETOPS-lendude loata

- a) Kui pädev asutus ei ole andnud SPA.ETOPSi kohast luba, ei tohi käitaja tavatingimustel tuulevaikuses käitada kahemootorilist lennukit marsruudil, mille mõni punkt asub sobivast lennuväljast:
 - 1) A-suutlikkusklassi lennukite puhul:
 - i) mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on 20 või rohkem või
 - ii) mille maksimaalne stardimass on 45 360 kg või rohkem,kaugemal kui vahemaa, mis lennatakse 60 minuti jooksul ühe mittetöötava mootoriga reisilennu kiirusel, mis on kindlaks määratud vastavalt punktile b;
 - 2) A-suutlikkusklassi lennukite puhul:
 - i) mille suurim lubatud reisijakohtade arv on 19 või vähem ja
 - ii) mille maksimaalne stardimass on 45 360 kg või vähem,kaugemal vahemaast, mis lennatakse 120 minuti jooksul või pädeva asutuse loal turboreaktiivlennukitel kuni 180 minuti jooksul ühe mittetöötava mootoriga reisilennu kiirusel, mis on kindlaks määratud vastavalt punktile b;
 - 3) B- või C-suutlikkusklassi lennukite puhul:
 - i) kaugemal kui vahemaa, mis lennatakse 120 minuti jooksul ühe mittetöötava mootoriga reisilennu kiirusel, mis on kindlaks määratud vastavalt punktile b, või
 - ii) 300 meremiili, kusjuures aluseks võetakse neist väiksem.
- b) Käitaja määrab kiiruse, mille põhjal arvutatakse maksimaalne kaugus sobiva lennuväljani kõikide käitatavate kahemootoriliste lennukitüüpide või nende variantide jaoks; see kiirus ei tohi olla suurem kui V_{MO} (maksimaalne käitamiskiirus), mille aluseks on tegelik õhkkiirus, mida lennukil on võimalik ühe mittetöötava mootoriga säilitada.
- c) Käitaja märgib lennutegevuskäsiraamatusse allpool loetletud andmed kõikide lennukitüüpide või -variantide kohta:
 - 1) kindlaksmääratud reisilennu kiirus ühe mittetöötava mootoriga ja
 - 2) kindlaksmääratud maksimumkaugus sobivast lennuväljast.
- d) Punkti a alapunktis 2 nimetatud loa saamiseks peab käitaja tõendama, et:

- 1) lennuki/mootori kombinatsioonil on kahemootoriliste lennukite suurendatud kaugustele lendude (ETOPS) tüübikonstruktsioon ning kavandatavaks lennutegevuseks vajalik vastupidavussertifikaat;
- 2) on rakendatud tingimused, millega tagatakse lennuki ja selle mootorite säilimine vajalike vastupidavuskriteeriumide kohasena, ja
- 3) lennumeeskond ja kõik teised lennutegevusega seotud töötajad on kavandatavaks lennutegevuseks koolitatud ja kohase kvalifikatsiooniga.

CAT.OP.MPA.145 Minimaalsete lennukõrguste kehtestamine

- a) Käitaja kehtestab igale marsruudisegmendile, kus lennatakse:
 - 1) minimaalsed lennukõrgused, mis võimaldavad nõutavat kõrgust maapinnast, võttes arvesse CAT.POLi nõudeid, ja
 - 2) meetodi, mille abil lennumeeskond need kõrgused kindlaks määrab.
- b) Minimaalsete lennukõrguste kehtestamise meetodi peab kinnitama pädev asutus.
- c) Kui käitaja ja ülelennuriigi minimaalsed lennukõrgused on erinevad, kohaldatakse neist kõrgemaid.

CAT.OP.MPA.150 Kütusepoliitika

- a) Käitaja kehtestab lendude planeerimiseks ja lennu ajal lennuplaanide muutmiseks kütusepoliitika, mis tagab, et kõikidel lendudel oleks pardal planeeritud lennu jaoks piisav kogus kütust ja kütusevarud, mis võimaldavad planeeritud lennust kõrvalekaldumist. Kütusepoliitika ja selle kõik muudatused peab heaks kiitma pädev asutus.
- b) Käitaja tagab, et lendude planeerimisel võetakse aluseks vähemalt:
 - 1) lennutegevuskäsiraamatus toodud protseduurid ning:
 - i) õhusõiduki tootjalt saadud andmed või
 - ii) konkreetse õhusõiduki jooksvad andmed, mis saadakse kütuse kasutamise monitooringusüsteemist,ja
 - 2) käitamistingimused, mille kohaselt tuleb lend sooritada, sealhulgas:
 - i) õhusõiduki kütusekulu andmed;
 - ii) eeldatavad massid;
 - iii) eeldatavad ilmastikutingimused ja
 - iv) aeronavigatsiooniteenuste osutaja(te) protseduurid ja piirangud.
- c) Käitaja tagab, et lennueelsel kütuse arvutamisel loetakse lennuks vajamineva kütuse hulka:
 - 1) ruleerimiseks vajalik kütus;
 - 2) lennuks vajalik kütus;
 - 3) kütusevaru, mis koosneb:
 - i) ettenägematuteks juhtudeks ette nähtud kütusest;
 - ii) varukütusest juhuks, kui on vaja suunduda varulennuväljale;

- iii) lõplikust kütusevarust ja
 - iv) lisakütusest, kui see on konkreetse lennuliigi puhul vajalik, ja
 - 4) erakorraline kütusevaru, kui seda nõuab õhusõiduki kapten.
- d) Käitaja tagab, et kui lend jätkub planeeritust erineval marsruudil või suundub planeeritust erinevale sihtlennuväljale, siis võetakse kasutatava kütuse arvutamise protseduurides arvesse:
- 1) ülejäänud lennuks vajalikku kütust ja
 - 2) kütusevaru, mis koosneb:
 - i) ettenägematuteks juhtudeks ette nähtud kütusest;
 - ii) varukütusest juhuks, kui on vaja suunduda varulennuväljale;
 - iii) lõplikust kütusevarust ja
 - iv) lisakütusest, kui see on konkreetse lennuliigi puhul vajalik, ja
 - 3) erakorralist kütusevaru, kui seda nõuab õhusõiduki kapten.

CAT.OP.MPA.151 Kütusepoliitika – leevendused

- a) Olenemata CAT.OP.MPA.150 punktidest b-d peab B-suutlikkusklassi lennukite lendudel:
- 1) mille lähte- ja sihtkoht on sama lennuväli või käitamiskoht, käitaja määrama minimaalsed kütusekogused, millega lend peab lõppema. See minimaalne lõplik kütusejääk ei tohi olla väiksem kui 45-minutiliseks lennuks vajalik kütusekogus;
 - 2) käitaja tagama, et lennueelsel kütuse arvutamisel loetakse lennuks vajamineva kütuse hulka:
 - i) ruleerimiseks vajalik kütus, kui seda on oluline kogus;
 - ii) lennuks vajalik kütus;
 - iii) kütusevaru, mis koosneb:
 - a) ettenägematuteks asjaoludeks ette nähtud kütusest, mis on vähemalt 5% planeeritud reisilennuks vajaminevast kütusekogusest või lennuplaani muutmise korral 5% ülejäänud lennuks vajaminevast reisilennu kütusekulust, ja
 - b) lõplikust kütusejäägist, mis on vajalik täiendavaks 45 minutit (kolbmootoriga lennuki puhul) või 30 minutit (turbiinmootoriga lennuki puhul) kestvaks lennuks;
 - iv) varukütus varulennuväljale lendamiseks sihtlennuvälja kaudu, juhul kui sihtlennuvälja varulennuvälja olemasolu on nõutav, ja
 - v) erakorraline kütusevaru, kui seda nõuab õhusõiduki kapten.
- b) Olenemata CAT.OP.MPA.150 punktidest b-d peab lendudel kopteriga, mille maksimaalne stardimass (MCTOM) on üle 3175 kg ja suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) kuni

ühemaksa, mis toimub päeva ajal visuaalsete märkide järgi, olema kütusepoliitikaga tagatud, et lennu või lendude seeria lõppemisel piisab lõpliku kütusejäägi kogusest vähemalt:

- 1) 30-minutiliseks lennuks reisilennu tavakiirusel või
- 2) 20-minutiliseks lennuks reisilennu tavakiirusel, kui lend toimub piirkonnas, kus on pidevalt olemas sobivad hädamaandumiskohad.

CAT.OP.MPA.155 Erikategooriate reisijate vedu

- a) Lennul eritingimusi, abistamist ja/või eriseadmeid vajavad isikud loetakse erikategooriate reisijateks, kelle hulka kuuluvad vähemalt:
 - 1) liikumispuudega isikud, kelleks olenemata määrusest (EÜ) nr 1107/2006 loetakse kõik isikud, kelle liikumine on raskendatud ajutise või alalise sensoorse või lokomotoorse füüsilise puude, vaimse puude või vaeguse või mis tahes muu puude või kõrge vanuse tõttu;
 - 2) imikud ja saatjata reisivad lapsed ja
 - 3) deporteeritavad isikud, ebasoovitavad reisijad ja vahi all olevad isikud.
- b) Erikategooriate reisijaid veetakse tingimustes, mis tagavad õhusõiduki ja selles viibijate ohutuse vastavalt käitaja kehtestatud protseduuridele.
- c) Erikategooriate 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 õhusõiduki evakueerimist hädaolukorras.
- d) Erikategooriate reisijate pardaletulekust tuleb eelnevalt teavitada õhusõiduki kaptenit.

CAT.OP.MPA.160 Pagasi ja lasti paigutamine

Käitaja kehtestab protseduurid, millega tagatakse, et:

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

CAT.OP.MPA.165 Reisijate paigutamine kohtadele

Käitaja kehtestab protseduurid, millega tagatakse reisijate paigutamine kohtadele, kus nad hädaolukorras saaksid õhusõiduki evakueerimisele kaasa aidata ega takistaks seda.

CAT.OP.MPA.170 Reisijate teavitamine

Käitaja tagab, et:

- a) reisijaid teavitatakse ja neile demonstreeritakse ohutusega seotud aspekte, mis lihtsustavad hädaolukorras vajalike protseduuride rakendamist, ja

- b) reisijatele antakse kaart ohutusinfoga, millel olevatel piltidel on näha, kuidas kasutada avariivarustust ja reisijatele ette nähtud varuväljapääse.

CAT.OP.MPA.175 Lennu ettevalmistus

- a) Ettevõtja kehtestab iga kavandatava lennu jaoks lennuplaani õhusõiduki suutlikkust ja muid käitamiskiiranguid ning kavandataval marsruudil ning asjaomastel lennuväljadel või käitamiskohtades eeldatavalt valitsevaid tingimusi arvesse võttes.
- b) Lendu ei alustata enne, kui õhusõiduki kapten on veendunud, et:
- 1) kõik määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktis 2.a.3 sätestatud tingimused seoses õhusõiduki lennukõlblikkuse ja registreerimise, mõõteriistade ja seadmete, massi ja raskuskeskme, pagasi ja lasti ning õhusõiduki käitamiskiirangutega on täidetavad;
 - 2) õhusõidukit käitatakse vastavalt varustatuse muudatuste loetelule (CDL);
 - 3) lennu sooritamiseks nõutavad lennutegevuskäsiraamatu osad on olemas;
 - 4) pardal on CAT.GEN.MPA.180 kohaselt nõutavad dokumendid, lisainfo ja vormid;
 - 5) kaasas on kehtivad kaardid, lennuskeemid ja nendega seotud dokumendid või võrdväärased andmed, mis on vajalikud õhusõiduki kavandatud lennuks, sealhulgas võimalikeks marsruudist kõrvalekaldumisteks;
 - 6) planeeritud lennu jaoks on olemas nõuetekohased maapealsed rajatised ja teenistused;
 - 7) planeeritud lennul on võimalik täita lennutegevuskäsiraamatus toodud tingimusi kütuse, õli ja hapniku, minimaalsete ohutuskõrguste, lennuvälja käitamiskiirangude ja vajaduse korral ka varulennuväljade kohta ja
 - 8) on võimalik täita kõik täiendavad käitamiskiirangud, kui neid on.
- c) Olenemata punktist a ei ole lennuplaan nõutav VFR-lendudel:
- 1) lennukiga, mis ei ole keerukas mootoriga lennuk ja mille start ja maandumine toimub samal lennuväljal või käitamiskohas, või
 - 2) lennutegevuskäsiraamatu kohastel päevastel lokaalsetel lendudel visuaalsete märkide järgi navigeeritavatel marsruutidel kopteritega, mille maksimaalne stardimass on kuni 3175 kg;

CAT.OP.MPA.180 Lennuväljade valimine – lennukid

- a) Kui ilmastiku või suutlikkusega seotud põhjustel ei ole võimalik stardi varulennuväljana kasutada lähtelennuvälja, peab käitaja valima mõne muu sobiva stardi varulennuvälja, mis ei asu lähtelennuväljast kaugemal, kui:
- 1) kahemootoriliste lennukite puhul:
 - i) ühe lennutunni kaugusel, mis vastab lennukäsiraamatu (AFM) kohasele lennule reisilennukiirusel ühe mittetöötava mootoriga standardse tuulevaikuse tingimustes tegeliku stardimassiga, või
 - ii) SPA.ETOPSi kohaselt heakskiidetud ETOPS-lennu kõrvalekaldumise aja kaugusel maksimaalselt kahe tunni ulatuses, kui minimaalvarustuse loetelust ei tulene teisiti ja kui lennatakse lennukäsiraamatu (AFM) kohaselt

reisilennukiirusel ühe mittetöötava mootoriga tegeliku stardimassiga standardse tuulevaikuse tingimustes;

- 2) kolme- ja neljamootoriliste lennukite puhul kahe lennutunni kaugusel, mis vastab lennukäsiraamatu kohasele lennule reisilennukiirusel ühe mittetöötava mootoriga standardse tuulevaikuse tingimustes tegeliku stardimassiga.

kui lennukäsiraamatus (AFM) ei ole kehtestatud reisilennukiirust ühe mittetöötava mootoriga, tuleb varulennuvälja kauguse arvutamisel aluseks võtta kiirus, mis saadakse tööle jäänud mootori(te) töötamisel maksimaalse püsivõimsusega.

- b) Käitaja valib igaks instrumentaallennureeglite järgi toimuvaks lennuks vähemalt ühe sihtlennuvälja varulennuvälja, välja arvatud juhul, kui sihtlennuväli on eraldatud lennuväli või:
 - 1) kavandatava lennu kestus õhukütõusmisest kuni maandumiseni või vastavalt CAT.OP.MPA.150 punktile d lennu ajal tehtava lennuplaani muutuse puhul sihtkohta jõudmiseks kuluv järelejäänud lennuaeg on vähem kui kuus tundi ja
 - 2) sihtlennuväljal on kaks eraldi kasutamiskõlblikku rada ning sihtlennuvälja vastavate ilmateadete või -prognooside järgi on üks tund enne kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega sihtlennuväljal pilvede kõrgus vähemalt 2000 jalga või ringlennu kõrgus +500 jalga (olenevalt sellest, kumb on suurem) ning nähtavus vähemalt 5 km.
- c) Käitaja valib kaks sihtlennuvälja varulennuvälja, juhul kui:
 - 1) asjaomased sihtlennuvälja ilmateated ja -prognoosid näitavad, et ajavahemikus üks tund enne kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega on ilmatingimused halvemad planeeritud miinimumidest või
 - 2) meteoroloogiline teave puudub.
- d) Käitaja märgib nõutud varulennuvälja(d) lennuplaani.

CAT.OP.MPA.181 Lennuväljade ja käitamiskohtade valimine – kopterid

- a) Lendudel instrumentaallennuilma (IMC) tingimustes valib kapten ühe reisilennu tavakiirusel lennutunni ulatuses asuva stardi varulennuvälja, juhul kui lähtelennuväljale naasmine oleks meteoroloogilistel põhjustel võimatu.
- b) IFR-lendudel või VFR-lendudel, kui navigeeritakse muu kui visuaalsete märkide järgi, määrab kapten lennuplaanis vähemalt ühe varusihthlennuvälja, välja arvatud juhul, kui:
 - 1) sihtkohaks on rannikul asuv lennuväli ning kopter saabub avamerelt;
 - 2) lendudel kõikidesse muudesse sihtkohtadesse, kui lennu kestus ja valitsevad ilmastikutingimused on sellised, et eeldataval saabumisaajal on kavandatavas maandumispaigas võimalik lähenemine ja maandumine visuaallennuilma tingimustes (VMC) või
 - 3) kavandatav maandumispaik on eraldatud ning varulennuväli puudub; sel juhul määratakse kindlaks tagasipöördumispunkt (PNR).
- c) Käitaja valib kaks sihtlennuvälja varulennuvälja, juhul kui:

- 1) asjaomased sihtlennuvälja ilmated ja -prognoosid näitavad, et ajavahemikus üks tund enne kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega on ilmingimused halvemad planeeritud miinimumidest või
 - 2) meteoroloogiline teave sihtlennuvälja kohta puudub.
- d) Käitaja võib valida avamerel asuvaid sihtkoha varulennuvälju, juhul kui kohaldatakse järgmisi kriteeriume:
- 1) avamerel asuvat sihtkoha varulennuvälja kasutatakse üksnes pärast tagasipöördumispunkti läbimist. Enne tagasipöördumispunkti kasutatakse kaldal asuvaid varulennuvälju;
 - 2) varulennuväljal peab olema võimalik maanduda ühe mittetöötava mootoriga;
 - 3) võimaluste piires tagatakse teki kasutusvalmidus. Konkreetsete kopteritekkide või muude kohtade mõõtmeid, konfiguratsiooni ja takistustevaba ala hinnatakse, et teha kindlaks nende varulennuväljana kasutamise sobivuse iga kopteritüübi jaoks, mida kasutada kavatakse;
 - 4) määratakse kindlaks meteomiinimumid, võttes arvesse meteoroloogilise teabe täpsust ja usaldusväärsust;
 - 5) miinimumvarustuse nimekiri peab sisaldama erisätteid konkreetset liiki käitamise kohta ja
 - 6) avamerel asuva varulennuvälja võib valida üksnes juhul, kui käitaja on sätestanud vastava protseduuri lennutegevuskäsiraamatus.
- e) Käitaja märgib nõutud varulennuvälja(d) lennuplaani.

CAT.OP.MPA.185 IFR-lendude planeerimismiinimumid – lennukid

- a) Planeerimismiinimumid varustardilennuväljade jaoks

Käitaja võib lennuvälja valida varustardilennuväljaks üksnes siis, kui asjakohased ilmated ja/või –prognoosid näitavad, et ilmingimused sellel lennuväljal ajavahemikus üks tund enne kuni üks tund pärast arvestuslikku lennuväljale saabumise aega on samaväärsed CAT.OP.MPA.110 kohaselt kindlaks määratud maandumismiinimumidega või nendest paremad. Kui ainsaks võimalikuks lähenemisviisiks on mitte-täppislähenemine ja/või ringilt lähenemine, tuleb arvesse võtta pilvede kõrgust. Arvesse tuleb võtta kõiki ühe mittetöötava mootoriga lennule kehtestatud piiranguid.

- b) Sihtlennuvälja, välja arvatud eraldatud sihtlennuvälja planeerimismiinimumid

Käitaja valib konkreetse sihtlennuvälja üksnes juhul, kui:

- 1) asjakohased ilmated ja/või –prognoosid näitavad, et ilmingimused sellel lennuväljal ajavahemikus üks tund enne kuni üks tund pärast arvestuslikku lennuväljale saabumise aega on samaväärsed järgmiste planeerimismiinimumidega või nendest paremad:

i) RVR/nähtavus (VIS) vastavalt CAT.OP.MPA.110 sätetele ja

ii) pilvede kõrgus mitte-täppislähenemise või ringilt lähenemise puhul minimaalsel laskumiskõrgusel või kõrgemal;

või

- 2) on valitud kaks sihtlennuvälja.
- c) Varusihthlennuvälja, eraldatud lennuvälja, marsruudil tankimise varulennuvälja ja marsruudi varulennuvälja planeerimismiinimumid

Käitaja võib lennuvälja valida ühel kõnealustest eesmärkidest üksnes siis, kui asjakohased ilmated ja/või -prognosid näitavad, et ilmatingimused sellel lennuväljal ajavahemikus üks tund enne kuni üks tund pärast arvestuslikku lennuväljale saabumise aega on allpool tabelis 1 toodud planeerimismiinimumidega samaväärsed või nendest paremad.

Tabel 1. Planeerimismiinumid

Varusihlennuväli, eraldatud lennuväli, marsruudil tankimise varulennuväli ja marsruudi varulennuväli

Lähenemise tüüp	Planeerimismiinumid
CAT II ja III	CAT I RVR
CAT I	NPA RVR/VIS Pilvede kõrgus MDH või kõrgem
NPA	NPA RVR/VIS + 1 000 m Pilvede kõrgus MDH + 200 jalga
Ringilt lähenemine	Ringilt lähenemine

CAT.OP.MPA.186 IFR-lendude planeerimismiinumid – kopterid

a) Varustardilennuvälja(de) planeerimismiinumid

Käitaja võib lennuvälja või maandumiskoha valida varustardilennuväljaks üksnes juhul, kui asjakohased ilmateated ja/või –proгноosid näitavad, et ilmatingimused sellel lennuväljal ajavahemikus üks tund enne kuni üks tund pärast arvestuslikku varustardilennuväljale saabumise aega on samaväärsed CAT.OP.MPA.110 kohaselt kindlaks määratud maandumismiinumidega või nendest paremad. Kui ainsaks võimalikuks lähenemisviisiks on mitte-täppislähenemine, tuleb arvesse võtta pilvede kõrgust. Arvesse tuleb võtta kõiki ühe mittetöötava mootoriga lennule kehtestatud piiranguid.

b) Sihtlennuväljade ja varusihlennuväljade planeerimismiinumid.

Käitaja valib konkreetse sihtlennuvälja ja/või varusihlennuvälja(d) üksnes siis, kui asjakohased ilmateated ja/või –proгноosid näitavad, et ilmatingimused sellel lennuväljal ajavahemikus üks tund enne kuni üks tund pärast arvestuslikku lennuväljale või käitamiskohta saabumise aega on paremad või samaväärsed järgmiste planeerimismiinumidega:

- 1) kui CAT.OP.MPA.181 punktis d ei ole sätestatud teisiti, peavad sihtlennuvälja planeerimismiinumid olema järgmised:
 - i) RVR/VIS vastavalt CAT.OP.MPA.110 sätetele ja
 - ii) pilvede kõrgus mitte-täppislähenemise puhul minimaalsel laskumiskõrgusel või kõrgemal;
- 2) varusihlennuväljade planeerimismiinumid on esitatud tabelis 1.

Tabel 1. Varusihlennuvälja planeerimismiinumid

Lähenemise tüüp	Planeerimismiinumid
CAT II ja III	CAT I RVR
CAT I	CAT I + 200 jalga / nähtavus 400 m
NPA	NPA RVR/VIS + 400 m Pilvede kõrgus MDH + 200 jalga

CAT.OP.MPA.190 Lennuliiklusteenistusele lennuplaani esitamine

- a) Kui lennuliiklusteenistusele lennuplaani ei esitata, kuna õhusõidueeskirjad seda ei nõua, tuleb esitada nõuetekohased andmed võimaldamaks vajadusel hoiatamisteenuste aktiveerimist.
- b) Kui lend algab kohast, kus ei ole võimalik lennuliiklusteenistusele lennuplaani esitada, edastab kapten või käitaja lennuplaani lennuliiklusteenistusele esimesel võimalusel pärast starti.

CAT.OP.MPA.195 Tankimine / paakide tühjendamine reisijate sisenemise, väljumise või õhusõidukis viibimise ajal

- a) Ettevõtja tagab, et õhusõidukit ei tangita lennukibensiini, reaktiivkütuse või nende kütuseliikide seguga ega paake ei tühjendata neist ajal, mil reisijad sisenevad, väljuvad või on pardal.
- b) Kõikide muude kütuseliikide puhul tuleb rakendada vajalikke ettevaatusabinõusid ning õhusõidukis peab olema kvalifitseeritud personal õhusõiduki evakueerimise algatamiseks ja läbiviimiseks praktilisimal ja kiireimal viisil.

CAT.OP.MPA.200 Reaktiivkütuse tankimine ja paakide tühjendamine sellest

Reaktiivkütuse tankimist ja paakide tühjendamist sellest võib teostada üksnes juhul, kui käitaja on kehtestanud nõuetekohased reaktiivkütuste kõrget riskitaset arvesse võtvad menetlused.

CAT.OP.MPA.205 Tagurdamine ja pukseerimine – lennukid

Käitaja määratud tagurdamis- ja pukseerimisprotseduure viiakse läbi vastavalt kehtivatele lennundusstandarditele ja -protseduuridele.

CAT.OP.MPA.210 Meeskonnaliikmed töökohtadel

- a) Lennumeeskonna liikmed
 - 1) Stardi ja maandumise ajal peavad kõik lennumeeskonna liikmed, kelle töökoht on kabiinis, olema neile ette nähtud töökohtadel.
 - 2) Kõikidel teistel lennuetappidel peavad kabiini tööle määratud lennumeeskonnaliikmed olema kabiinis oma töökohtadel, välja arvatud juhul, kui nende töökohalt äraolek on vajalik lennuga seotud töökohustuste täitmiseks või

füsioloogilisteks vajadusteks, tingimusel et lennuki juhiste juures on kogu aeg vähemalt üks piisava kvalifikatsiooniga piloot.

- 3) Kõik lennumeeskonna liikmed, kes täidavad tööülesandeid kabiinis, peavad lennu kõikidel etappidel säilitama valvsuse. Valvsuse vähenemise korral võetakse asjakohaseid vastumeetmeid. Ootamatu väsimuse korral võib rakendada reguleeritud puhkuse protseduuri kapteni juhtimisel, kui töökoormus seda võimaldab. Kõnealust reguleeritud puhkust ei loeta lennuaja piirangute arvutamisel puhkeaja osaks ning see ei anna alust lennuaja pikendamiseks.

b) Salongipersonali liikmed

Lennu kriitilistel etappidel peavad kõik salongipersonali liikmed istuma neile määratud töökohtadel ega tohi täita muid ülesandeid peale õhusõiduki ohutuks käitamiseks nõutavate.

CAT.OP.MPA.215 Kõrvaklappide kasutamine – lennukid

- a) Kõik kabiini tööle määratud lennumeeskonna liikmed peavad kandma kõrvaklappe koos suumikrofoni või samaväärse seadmega. Kõrvaklapid on lennuliiklusteenistusega suhtlemisel peamiseks suulise teabeedastuse vahendiks:
 - 1) maapinnal:
 - i) lennujuhilt väljumisloa saamisel suulise teatena ja
 - ii) kui mootorid töötavad;
 - 2) lennu ajal:
 - i) allpool üleminekukõrgust või
 - ii) madalamal kui 10 000 jalga, olenevalt sellest, kumb on kõrgem,
ja
 - 3) kui kapten seda vajalikuks peab.
- b) Punktis a sätestatud olukordades peab suumikrofon või samaväärne seade olema kahepoolset sidet võimaldavas asendis.

CAT.OP.MPA.216 Kõrvaklappide kasutamine – kopterid

Kõik kabiini tööle määratud lennumeeskonna liikmed peavad kandma kõrvaklappe koos suumikrofoni või samaväärse seadmega ning kasutama seda lennuliiklusteenistusega sidepidamise põhivahendina.

CAT.OP.MPA.220 Avariievakuatsiooni abivahendid

Käitaja kehtestab protseduurid, millega tagatakse, et kõik automaatselt rakenduvad avariievakuatsiooni abivahendid on enne ruleerimist, starti ja maandumist sisse lülitatud, juhul kui see on ohutu ja võimalik.

CAT.OP.MPA.225 Istmed, turvavööd ja turvasüsteemid

- a) Meeskonnaliikmed

- 1) Kõikidel meeskonnaliikmetel tuleb nõuetekohaselt kinnitada kõik olemasolevad turvavööd ja turvasüsteemid stardi ja maandumise ajaks ning alati, kui õhusõiduki kapten seda ohutuse huvides otsustab.
 - 2) Lennu teistel etappidel tuleb kõikidel kabiinis oma töökohtadel olevatel lennumeeskonna liikmetel hoida turvavööd kinnitatuna.
- b) Reisijad
- 1) Õhusõiduki kapten tagab, et enne starti ja maandumist ja ruleerimise ajal ning alati, kui ta peab seda ohutuse huvides vajalikuks, on kõik lennukis viibivad reisijad oma istmetel või magamisasemetel ning turvavöö või ohutusrihmadega nõuetekohaselt kinnitatud.
 - 2) Käitaja sätestab tingimused õhusõiduki istmete kasutamiseks korraga mitme isiku poolt, mis on lubatud üksnes ettenähtud istmetel. Kapten tagab, et istmel on korraga mitu isikut üksnes juhul, kui üks neist on täiskasvanu ja üks lisarihma või muu kinnitusvahendiga nõuetekohaselt kinnitatud imik.

CAT.OP.MPA.230 Salongi ja kambüüsi(de) kindlustamine

- a) Käitaja kehtestab protseduurid, millega tagatakse, et kõik väljapääsud ja evakueerimisteed on enne ruleerimist, starti ja maandumist takistustest vabad.
- b) Õhusõiduki kapten tagab, et kogu varustus ja pagas on nõuetekohaselt kinnitatud enne starti ja maandumist ning alati, kui see on ohutuse huvides vajalik.

CAT.OP.MPA.235 Päästevestid – kopterid

Käitaja tagab, et 3. suutlikkusklassi kopteri lendudel veekogu kohal määratakse kõikide pardalviibijate päästevesti kandmise kohustus olenevalt lennu kestusest ja oodatavatest lennutingimustest.

CAT.OP.MPA.240 Suitsetamine pardal

Kapten keelab pardal suitsetamise:

- a) kui see on ohutuse huvides vajalik;
- b) õhusõiduki tankimise ja kütusepaakide tühjendamise ajaks;
- c) ajaks, mil õhusõiduk on maapinnal, välja arvatud juhul, kui käitaja ei ole kehtestanud protseduurid riskide maandamiseks maapealsete toimingute ajal;
- d) väljaspool ettenähtud suitsetamispiirkondi, vahekäigus/vahekäikudes ja tualettruumi(de)s;
- e) lastiruumides ja/või teistes piirkondades, kus on last, mida ei hoita tulekindlates konteinerites või mis ei ole kaetud tulekindla materjaliga, ja
- f) salongi neis piirkondades, kuhu parajasti antakse hapnikku.

CAT.OP.MPA.245 Ilmastikutingimused – kõik õhusõidukid

- a) Instrumentaallennureeglite järgi toimuvatel lendudel õhusõiduki kapten:
 - 1) alustab starti või

- 2) jätkab lennuaegse ümberplaneerimise korral lendu lennuliiklusteenistusele esitatud muudetud lennuplaani alguspunktist kaugemale,

üksnes juhul, kui olemasolevad andmed näitavad, et eeldatavad ilmatingimused siht- ja/või nõutud varulennuvälja(de)l on samaväärsed või paremad planeerimismiinimumidest.

- b) Lendudel instrumentaallennureeglite (IFR) järgi võib õhusõiduki kapten jätkata lendu planeeritud sihtlennuvälja suunas juhul, kui värskemad olemasolevad andmed näitavad, et planeeritud arvestuslikul saabumisajal on ilmatingimused sihtlennuväljal või vähemalt ühel varusihthlennuväljal samaväärsed kehtivate lennuvälja käitamismiinimumidega või nendest paremad.
- c) Lendudel visuaallennureeglite (VFR) järgi alustab õhusõiduki kapten starti üksnes juhul, kui asjakohased ilmated ja/või -prognoosid näitavad, et ilmastikutingimused marsruudiosal, mida tuleb lennata visuaallennureeglite (VFR) järgi, võimaldavad asjaomasel ajal visuaallennureegleid täita.

CAT.OP.MPA.246 Ilmastikutingimused – lennukid

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

- a) ettenägematuteks juhtudeks ette nähtud kütuse vähendamise protseduuri otsusepunktist kaugemale või

- b) määratud punkti protseduuri kasutamise korral määratud punktist kaugemale,

üksnes juhul, kui olemasolevad andmed näitavad, et eeldatavad ilmatingimused siht- ja/või nõutud varulennuvälja(de)l on saabumisajal samaväärsed või paremad kohaldatavatest lennuvälja käitamismiinimumidest.

CAT.OP.MPA.247 Ilmastikutingimused – kopterid

Lisaks CAT.OP.MPA.245 nõuetele:

- a) Veekogu kohal maa nägemisulatusest väljaspool toimuvatel kopterilendudel visuaallennureeglite järgi alustab õhusõiduki kapten starti üksnes juhul, kui asjakohased ilmated ja/või -prognoosid näitavad, et pilvede kõrgus on päevasel lennul üle 600 jala ja öisel lennul üle 1200 jala.
- b) Olenemata punktist a võib G-klassi õhuruumis asuvate kopteritekkide vahelistel lendudel, kus vee kohal lennatav sektor on alla 10 meremiili, visuaallennureeglite järgi lennata juhul, kui on täidetud või ületatud järgmised miinimumid:

Tabel 1. Miinimumid kopteritekkide vahelistel lendudel G-klassi õhuruumis

	Päeval		Öösel	
	Kõrgus *	Nähtavus	Kõrgus *	Nähtavus
Ühe piloodiga	300 jalga	3 km	500 jalga	5 km
Kahe piloodiga	300 jalga	2 km **	500 jalga	5 km ***

*: Pilvede alumise piiri kõrgus peab võimaldama lendu ettenähtud kõrgusel pilvede all ja väljaspool pilvi.

** : Nähtavuse nõuet võib kopteri lennul vähendada kuni 800 meetrini, juhul kui sihtkoht või mõni vahepealne rajatis on püsivalt nähtav.

***: Nähtavuse nõuet võib kopteri lennul vähendada kuni 1500 meetrini, juhul kui sihtkoht või mõni vahepealne rajatis on püsivalt nähtav.

- c) Kopterilennud kopteritekkile või ümbritsevast pinnast kõrgemal asuvale lähenemis- ja stardialale on lubatud üksnes juhul, kui keskmine tuule kiirus kopteritekkil või ümbritsevast pinnast kõrgemal asuval lähenemis- ja stardialal on alla 60 sõlme.

CAT.OP.MPA.250 Jää ja muu saaste – maapealsed protseduurid

- a) Käitaja kehtestab õhusõiduki ohutuks käitamiseks protseduurid, mida tuleb järgida, kui on tarvis maapealset jäätõrjet ja jäätumisvastast töötluse ning nendega seotud õhusõidukite ülevaatust.
- b) Kapten alustab starti üksnes juhul, kui õhusõiduki välispind on puhas igasugusest saastest, mis võib kahjustada õhusõiduki lennutehnilisi omadusi ja/või juhitavust, välja arvatud punkti a kohastel lennukäsiraamatus lubatud juhtudel.

CAT.OP.MPA.255 Jää ja muu saaste – protseduurid lennu ajal

- a) Käitaja kehtestab protseduurid lendudeks oodatavates või tegelikes jäätumistingimustes.
- b) Kapten alustab lendu või lendab tahtlikult oodatavatesse või tegelikesse jäätumistingimustesse üksnes juhul, kui õhusõiduk on sertifitseeritud ja varustatud sellistes tingimustes toimetulekuks.
- c) Kui jäätumine ületab õhusõiduki sertifitseeritud jäätumistaset või kui jäätumistingimustes lendamiseks sertifitseerimata õhusõiduk satub jäätumistingimustesse, väljub kapten viivitamata jäätumistingimustest lennukõrguse või marsruudi muutmise teel, saates vajadusel lennuliiklusteenistusele hädaolukorra teate.

CAT.OP.MPA.260 Kütuse- ja õlivaru

Kapten alustab lendu või jätkab lendu pärast lennuagset ümberplaneerimist üksnes juhul, kui ta on veendunud, et õhusõidukil on vähemalt sellised kogused kütust ja õli, mis on planeeritud lennu ohutuks sooritamiseks, võttes arvesse oletatavaid käitamistingimusi.

CAT.OP.MPA.265 Starditingimused

Enne stardi alustamist peab õhusõiduki kapten olema veendunud, et:

- a) temale teadaolevatel andmetel ei takista ilm lennuväljal või käitamiskohas ning kasutamiseks kavandatud raja või lähenemis- ja stardiala olukord ohutut starti ja väljumist; ja
- b) kohaldatavad lennuvälja käitamismiinimumid on täidetud.

CAT.OP.MPA.270 Minimaalsed lennukõrgused

Kapten või piloot, kellele lennu juhtimine on delegeeritud, ei lenda allpool ettenähtud miinimumkõrgusi, välja arvatud:

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

CAT.OP.MPA.275 Ebatavaliste olukordade jäljendamine lennu ajal

Käitaja tagab, et reisijate- ja kaubaveo ajal ei simuleerita:

- a) ebatavalisi või hädaolukordi, mis nõuavad ebatavalise või hädaolukorra protseduuride rakendamist, või
- b) lendu instrumentaallennuilma tingimustes kunstlike vahenditega.

CAT.OP.MPA.280 Kütuse kasutamise kontrollimine lennu ajal – lennukid

Käitaja kehtestab protseduuri, millega tagatakse kütuse kontrollimine ja kütusekulu jälgimine vastavalt järgmistele kriteeriumidele:

- a) Kütuse kontrollimine lennu ajal
 - 1) Õhusõiduki kapten tagab, et kütust kontrollitakse lennu ajal regulaarsete ajavahemike järel. Alles olev kasutatav kütusekogus registreeritakse ja seda hinnatakse:
 - i) et võrrelda tegelikku kütusekulu planeeritud kütusekuluga;
 - ii) et kontrollida alles oleva kasutatava kütuse hulga piisavust lennu lõpuni vastavalt punktile b ja
 - iii) et määrata kindlaks eeldatav kasutatava kütuse jääk sihtlennuväljale jõudmisel.
 - 2) Vastavad kütuseandmed registreeritakse.
- b) Kütuse kasutamise kontrollimine lennu ajal
 - 1) Lend tuleb sooritada nii, et sihtlennuväljale saabumisel ei oleks eeldatav kasutatav kütusejääk väiksem kui:
 - i) nõutav ettenähtud kütusevaru ja lõplik kütusevaru kokku või
 - ii) lõplik kütusejääk, juhul kui varulennuvälja olemasolu ei ole nõutav.
 - 2) Kui kütuse kontrollimine lennu ajal näitab, et arvestuste kohane kütusejääk sihtlennuväljale jõudmisel on väiksem kui:
 - i) nõutav ettenähtud kütusevaru ja lõplik kütusevaru kokku, peab õhusõiduki kapten otsustama, kas jätkata lendu sihtlennuväljani või muuta marsruuti, et tagada ohutu maandumine vähemalt ettenähtud lõpliku kütusejäägiga võrdse varuga, võttes arvesse lennuliikluse olukorda ja käitamistingimusi nii

- sihtlennuväljal, varulennuväljani viival marsruudil kui ka mis tahes sobival lennuväljal või
- ii) lõplik kütusevaru, juhul kui varulennuväli ei ole nõutav, peab õhusõiduki kapten võtma asjakohased meetmed ja suunduma sobivale lennuväljale, et maanduda ohutult vähemalt lõpliku kütusevaruga võrdse varuga.
- 3) Õhusõiduki kapten kuulutab välja hädaolukorra, kui arvestuse järgi on lähimal ohutuks maandumiseks sobival lennuväljal maandumise ajal pardal olev tegelik kasutatav kütusekogus väiksem kui ette nähtud lõplik kütusevaru.
- 4) Täiendavad tingimused eriprotseduuride jaoks
- i) Lennul, mille puhul kohaldatakse ettenägematuteks juhtudeks ette nähtud kütuse vähendamise protseduuri, et lennata esimesele sihtlennuväljale, peab kapten tagama, et otsusepunkti jõudes moodustab kasutatava kütuse jääk vähemalt järgmiste näitajate summa:
 - a) vajalik kütus reisilennuks otsusepunktist kuni esimese sihtlennuväljani;
 - b) ettenägematuteks juhtudeks ette nähtud kütus, mille kogus on 5% vajalikust kütusest reisilennuks otsusepunktist kuni esimese sihtlennuväljani;
 - c) esimesele varulennuväljale lendamiseks vajalik kütus juhul, kui esimene varulennuväli on nõutav ja
 - d) lõplik kütusevaru.
 - ii) Lennul, mille puhul kohaldatakse sihtlennuväljale lendamiseks määratud punkti (PDP) protseduuri, peab kapten tagama, et määratud punkti jõudes moodustab kasutatava kütuse jääk vähemalt järgmiste näitajate summa:
 - a) reisilennuks vajalik kütus määratud punktist (PDP) sihtlennuväljani;
 - b) ettenägematuteks juhtudeks ette nähtud kütus määratud punktist (PDP) sihtlennuväljani ja
 - c) lisakütus.

CAT.OP.MPA.281 Kütuse kasutamise kontrollimine lennu ajal – kopterid

- a) Käitaja kehtestab protseduuri, millega tagatakse kütuse kontrollimine ja kütusekulu jälgimine lennu ajal.
- b) Õhusõiduki kapten tagab, et kütuse jääk on lennu ajal suurem kui kütuse kogus, mis on vajalik ohutut maandumist võimaldavale lennuväljale või käitamiskohta jõudmiseks, kusjuures pärast maandumist peab olema alles lõplik kütusevaru.
- c) Õhusõiduki kapten kuulutab välja hädaolukorra, kui arvestuse järgi on maandumise ajal pardal olev tegelik kasutatav kütusekogus väiksem kui lõplik kütusevaru.

CAT.OP.MPA.285 Lisahapniku kasutamine

Õhusõiduki kapten tagab, et lennumeeskonna liikmed, kes lennu ajal täidavad õhusõiduki ohutu käitamisega seotud tööülesandeid, kasutaksid pidevalt lisahapnikku juhul, kui rohkem kui 30 minuti jooksul on salongi rõhkkõrgus rohkem kui 10 000 jalga, ning alati, kui salongi rõhkkõrgus on rohkem kui 13 000 jalga.

CAT.OP.MPA.290 Maapinna läheduse tuvastamine

Kui mõni meeskonnaliige teeb kindlaks või hoiatussüsteem registreerib maapinna ohtliku läheduse, võtab piloteeriv piloot viivitamata parandusmeetmed ohutute lennutingimuste taastamiseks.

CAT.OP.MPA.295 Õhus kokkupõrke vältimise pardasüsteemi (ACAS) kasutamine – lennukid

- a) Käitaja kehtestab protseduurid tagamaks, et pardale paigaldatud ja töökorras õhus kokkupõrke vältimise pardasüsteemi (ACAS) kasutatakse lennu ajal režiimis, mis võimaldab süsteemil teise õhusõiduki ohtliku läheduse tuvastamise korral ohtliku vahemaa teadete (RA) edastamist, välja arvatud juhul, kui ebahariliku olukorra protseduuri või suutlikkust piiravate tingimuste tõttu on vajalik ohtliku vahemaa teadete režiim blokeerida ja kasutada üksnes liiklusteateid (TA).
- b) Kui ACAS annab ohtliku vahemaa teate:
 - 1) järgib piloteeriv piloot viivitamata ohtliku vahemaa teate suuniseid, isegi kui see läheb vastuollu lennuliiklusteenistuse korraldusega, välja arvatud juhul, kui see kahjustaks õhusõiduki ohutust;
 - 2) teatab kohe, kui lennumeeskonna töökoormus seda võimaldab, asjaomasele lennuliiklusteenistuse üksusele igast ohtliku vahemaa teatest, mis nõuab kõrvalekallet kehtivast lennuliiklusteenistuse korraldusest või loast, ja
 - 3) pärast konflikti lahendamist:
 - (i) viiakse lennuk viivitamata tagasi vastavusse kehtiva lennuliiklusteenistuse korralduse või loaga ning teatatakse manöövrilist lennuliiklusteenistusele või
 - (ii) täidetakse lennuliiklusteenistuse muudetud luba või korraldust.

CAT.OP.MPA.296 Õhus kokkupõrke vältimise pardasüsteemi (ACAS) kasutamine – kopterid

Käitaja kehtestab protseduurid tagamaks, et pardale paigaldatud ja töökorras õhus kokkupõrke vältimise pardasüsteemi (ACAS) kasutatakse lennu ajal režiimis, mis võimaldab liiklusteade kuvamist.

CAT.OP.MPA.300 Lähenemis- ja maandumistingimused

Enne maandumiseks lähenemise alustamist peab õhusõiduki kapten olema veendunud, et ilm lennuväljal ega tingimused rajal või lähenemis- ja stardialal, mida kavatsetakse kasutada, ei takista temale teadaolevatel andmetel lennutegevuskäsiraamatus sisalduvate suutlikkusandmete kohast ohutut lähenemist, maandumist ega katkestatud lähenemist.

CAT.OP.MPA.305 Lähenemise alustamine ja jätkamine

- a) Kapten või piloot, kellele lennu juhtimine on delegeeritud, võib instrumentaallähenemist alustada olenemata talle teatatud nähtavusest või nähtavusest rajal.
- b) Kui teatatud RVR/VIS on alla kohaldatava miinimumi, ei jätkata lähenemist:
 - 1) madalamale kui 1000 jalga lennuväljast või

- 2) lõpplähenemise segmenti, juhul kui otsusekõrgus (DA/H) või minimaalne laskumiskõrgus (MDA/H) on kõrgem kui 1000 jalga lennuväljast.
- c) Kui nähtavus rajal (RVR) ei ole teada, võib nähtavuse rajal tuletada teatatud nähtavusest.
- d) Kui pärast laskumist madalamale kui 1000 jalga lennuväljast on teatatud RVR/VIS väiksem kui kehtestatud miinimum, võib lähenemist jätkata otsusekõrguseni (DA/H) või minimaalse laskumiskõrguseni (MDA/H).
- e) Otsusekõrgusest (DA/H) või minimaalsest laskumiskõrgusest (MDA/H) madalamale laskumise ja maandumise võib sooritada juhul, kui antud lähenemisliigi ja kavandatava raja osas nõutavad visuaalsed orientiirid on alates otsusekõrgusest või minimaalsest laskumiskõrgusest püsivalt nähtavad.
- f) Maandumisala nähtavus rajal on alati määrav. Kui on teatatud nähtavus vahepealses punktis ja raja lõpp-punktis ning need on asjakohased, on ka need määravad. Minimaalne nähtavus rajal peab vahepunktis olema 125 m või võrdne maandumisala nähtavusega, kui see on väiksem, ja raja lõpp-punktis 75 m. Maandumisjärgse läbijooksu juhtimis- või kontrollsüsteemiga varustatud õhusõidukite jaoks on minimaalne nähtavus rajal (RVR) vahepealses punktis 75 m.

CAT.OP.MPA.310 Käitamisprotseduurid – künnise ületamise kõrgus – lennukid

Käitajal tuleb kehtestada käitamisprotseduurid, mis tagavad, et täppislähenemistel kasutatav õhusõiduk ületab rajakünnise maandumiskonfiguratsioonis ja -asendis ohutu varuga.

CAT.OP.MPA.315 Lennutundide aruandlus – kopterid

Käitaja teeb pädevale asutusele kättesaadavaks iga kopteriga eelmisel kalendriaastal lennatud tundide arvu.

CAT.OP.MPA.320 Õhusõidukikategooriad

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

Tabel 1. Õhusõidukikategooriad vastavalt V_{AT} väärtustele

Õhusõiduki-kategooria	VAT
A	Vähem kui 91 sõlme
B	91-120 sõlme
C	121-140 sõlme
D	141-165 sõlme
E	166-210 sõlme

IV lisa „CAT-osa”

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

C-alajagu – Õhusõiduki suutlikkus ja käitamiskiirangud

1. jaotis – Lennukid

1. peatükk – Üldnõuded

CAT.POL.A.100 Suutlikkusklassid

- a) Lennukit käitatakse vastavalt suutlikkusklassidele kohaldatavatele nõuetele.
- b) Kui täielikku vastavust käesoleva alajao kohaldatavatele nõuetele ei ole võimalik tagada lennuki eriliste konstruktsiooniomaduste tõttu, kohaldab käitaja niisuguseid suutlikkusstandardeid, mis tagavad vastavas peatükis ette nähtuga võrdse ohutustaseme.

CAT.POL.A.105 Üldist

- a) Lennuki mass:
 - 1) stardi alguses või
 - 2) lennuaegse ümberplaneerimise korral punktis, millest alates kehtib muudetud lennuplaan,ei tohi olla suurem kui mass, mille puhul on võimalik täita vastava peatüki nõuded enne lennu alustamist. Mõõndusi võib teha oodatava massi lennu käigus vähenemise ning kütuse väljalaskmise osas.
- b) Vastava peatüki nõuetele vastavuse kindlakstegemiseks kasutatakse lennukäsiraamatus (AFM) esitatud sertifitseeritud suutlikkusandmeid, vajadusel koos muude vastavas peatükis sätestatud andmetega. Käitaja esitab muud andmed lennutegevuskäsiraamatus. Et vältida asjaomases peatükis sätestatud nõuete topeltrakendamist, võib nõuete rakendamisel arvesse võtta ka kõiki lennukäsiraamatu suutlikkusandmetes juba sisalduvaid käitamisenõudeid.
- c) Vajalikul määral tuleb arvesse võtta lennuki konfiguratsiooni, keskkonnatingimusi ning suutlikkust ebasoodsalt mõjutavate süsteemide tööd.
- d) Niiske raja, välja arvatud murukattega raja, võib suutlikkuse seisukohalt lugeda kuivaks rajaks.
- e) Käitajal tuleb kohaldatava peatüki stardinõuete täitmise hindamisel arvestada kasutatavate graafikute ja tabelite täpsust.

2. peatükk – A-suutlikkusklass

CAT.POL.A.200 Üldist

- a) Lennukäsiraamatus sisalduvaid kinnitatud suutlikkusandmeid täiendatakse vastavalt vajadusele muude andmetega, kui lennukäsiraamatus sisalduvad kinnitatud suutlikkusandmed on ebapiisavad näiteks:
- 1) selliste eeldatavate ebasoodsate käitamingimustega arvestamiseks nagu start ja maandumine puhastamata radadel ja
 - 2) mootoririkkega arvestamiseks kõikidel lennuetappidel.
- b) Märgade ja puhastamata radade osas kasutatakse suutlikkusandmeid, mis on kindlaks määratud kohaldatavate suurte lennukite sertifitseerimisstandardite või samaväärsete standardite alusel.
- c) Muude punktis a nimetatud andmete ja punktis b nimetatud samaväärsete nõuete kasutamine tuleb sätestada lennutegevuskäsiraamatus.

CAT.POL.A.205 Start

- a) Stardimass ei tohi ületada lennukäsiraamatus märgitud maksimaalset stardimassi lähtelennuvälja rõhkkõrgusel ja õhutemperatuuril.
- b) Maksimaalse lubatud stardimassi kindlaksmääramisel võetakse arvesse järgmisi nõudeid:
- 1) kiirendus-pidurdusvahemaa ei tohi ületada olemasolevat kiirendus-pidurdusvahemaad (ASDA);
 - 2) stardidistantsi pikkus ei tohi ületada olemasolevat stardidistantsi koos takistustevaba alaga, mis ei tohi olla pikem kui pool olemasolevat hoovõtudistantsi (TORA);
 - 3) hoovõtudistants ei tohi ületada olemasolevat hoovõtudistantsi;
 - 4) stardi katkestamisel ja stardi jätkamisel tuleb kasutada sama V_1 väärtust ja
 - 5) märjal või puhastamata rajal ei tohi stardimass ületada massi, mis on lubatud stardiks samades tingimustes kuival rajal.
- c) Punkti b nõuetele vastavuse tõendamisel võetakse arvesse järgmist:
- 1) rõhkkõrgus lennuväljal;
 - 2) õhutemperatuur lennuväljal;
 - 3) raja pinnakatte seisukord ja raja pinnakatte liik;
 - 4) raja kalle stardi suunas;
 - 5) vastutuule komponent mitte rohkem kui 50% ulatuses või pärituule komponent mitte vähem kui 150% ulatuses ja
 - 6) võimalik stardiraja pikkuse lühenemine lennukite stardieelse reastumise tõttu.

CAT.POL.A.210 Takistustevaba ala stardil

- a) Tegelik stardi tõusutrajektor määratakse kindlaks selliselt, et lennuki kõrgus kõikidest takistustest oleks vähemalt 35 jalga ja kaugus horisontaalsuunas vähemalt 90 m pluss $0,125 \times D$, kus D on horisontaalne vahemaa, mille lennuk on läbinud alates olemasoleva stardidistantsi (TODA) lõpust, või kui enne olemasoleva stardidistantsi lõppu on kavandatud pööre, siis stardidistantsi lõpust. Lennukitel tiivaulatusega alla 60 m võib horisontaalseks takistustevabaks alaks arvestada pool lennuki tiivaulatust pluss 60 m pluss $0,125 \times D$.
- b) Punkti a nõuete täitmisel:
- 1) võetakse arvesse järgmisi aspekte:
 - i) lennuki mass stardi hoovõtu alustamisel;
 - ii) rõhkkõrgus lennuväljal;
 - iii) õhutemperatuur lennuväljal ja
 - iv) vastutuule komponent mitte rohkem kui 50% ulatuses või pärituule komponent mitte vähem kui 150% ulatuses.
 - 2) Trajektoori muudatused ei ole lubatud kuni punktini, kus tegeliku starditrajektoori kõrgus on võrdne poole tiivaulatusega, kuid mitte väiksem kui 50 jalga olemasoleva stardidistantsi lõpu kohal. Sellest alates kuni kõrguseni 400 jalga on ette nähtud, et lennukit ei kallutata rohkem kui 15° . 400 jalast kõrgemal võib planeerida kallakuid üle 15° , kuid mitte üle 25° .
 - 3) Kõik tegeliku lennutrajektoori etapid, kus lennukit kallutatakse rohkem kui 15° , peavad olema horisontaalselt takistustevabad ulatuses, mis on kindlaks määratud punktis a ja punkti b alapunktides 6 ja 7 ning vertikaalselt vähemalt 50 jala ulatuses.
 - 4) Lennud, kus kasutatakse suurendatud kuni 20° kallakuid kõrgusvahemikus 200 kuni 400 jalga või kuni 30° kallakuid kõrgusel üle 400 jala, peavad toimuma CAT.POL.A.240 kohaselt.
 - 5) Tuleb piisavalt arvestada mõjuga, mida kaldenurk avaldab käitamiskiirusele ja lennutrajektorile, ning suurenenud käitamiskiirustest tulenevat vahemaade kasvu.
 - 6) Kui kavandatav lennutrajektor ei nõua lennusuuna muutmist rohkem kui 15° võrra, ei pea käitaja arvestama külgmisi takistusi, mille kaugus on suurem kui:
 - i) 300 m, kui piloot on suuteline säilitama nõutud navigeerimistäpsuse kogu takistuste arvestusliku piirkonna ulatuses, või
 - ii) 600 m kõikides muudes lennutingimustes.
 - 7) Kui kavandatav lennutrajektor nõuab lennusuuna muutmist rohkem kui 15° võrra, ei pea käitaja arvestama külgmisi takistusi, mille kaugus on suurem kui:
 - i) 600 m, kui piloot on suuteline säilitama nõutud navigeerimistäpsuse kogu takistuste arvestusliku piirkonna ulatuses, või
 - ii) 900 m kõikides muudes lennutingimustes.
- c) Käitaja kehtestab erakorralised protseduurid punktide a ja b nõuete täitmiseks ning ohutu teekonna tagamiseks ja takistuste vältimiseks, mis võimaldavad lennukil täita marsruudil järgitavaid CAT.POL.A.215 tingimusi või maanduda kas lähtelennuväljal või stardi varulennuväljal.

CAT.POLA.215 Lend marsruudil ühe mittetöötava mootoriga

- a) Lennukäsiraamatus esitatud ühe mittetöötava mootoriga lennu tegeliku lennutrajektoori andmed marsruudil prognoositavates ilmastikutingimustes peavad marsruudi kõikides punktides vastama punkti b või c nõuetele. Tegelikul lennutrajektoorigil peab olema positiivne gradient 1500 jala kõrgusel lennuvälja kohal, kus pärast mootoririket kavatsetakse maanduda. Jäätõrjesüsteemide kasutamist nõudvates ilmastikutingimustes tuleb arvestada nende mõju tegelikule lennutrajektoorigile.
- b) Tegelik lennutrajektoori gradient peab olema positiivne vähemalt 1000 jala kõrgusel maapinnast ja takistustest marsruudil 9,3 km (5 meremiili) ulatuses mõlemal pool kavandatud lennutrajektoori.
- c) Tegelik lennutrajektoori peab võimaldama lennukil jätkata lendu reisikõrgusest kuni lennuväljani, kus saab maanduda vastavalt vajadusele kas CAT.POLA.225 või CAT.POLA.230 kohaselt. Tegelik lennutrajektoori peab olema vertikaalselt takistustevaba vähemalt 2 000 jala kõrguseni maapinna ja takistuste kohal 9,3 km (5 meremiili) ulatuses mõlemal pool kavandatud trajektoori vastavalt järgmisele:
 - 1) mootoririke tekib eeldatavasti marsruudi kõige kriitilisemas punktis;
 - 2) arvestatakse tuulte mõju lennutrajektoorigile;
 - 3) kütust võib ohutusprotseduure järgides avariiolekorras välja lasta nii palju, et lennuväljale jõutaks nõutud kütusevaruga ja
 - 4) lennuväli, kus on planeeritud lennuki maandumine pärast mootoririket, peab vastama järgmistele tingimustele:
 - i) on täidetud eeldatava maandumismassiga lennuki suutlikkusnõuded ja
 - ii) ilmated ja/või -prognoosid ning teated lennuvälja tingimuste kohta näitavad, et arvestuslikul saabumisajal on võimalik ohutult maanduda.
- d) Käitaja peab suurendama punktides b ja c ette nähtud ulatusi 18,5 kilomeetrini (10 meremiilini) juhul, kui navigeerimistäpsus ei vasta vähemalt 5. astme navigatsioonitäpsusele (RNP5).

CAT.POLA.220 Lend marsruudil kolme või enama mootoriga lennukiga, mille kaks mootorit ei tööta

- a) Kolme või enama mootoriga lennuki kavandatud trajektoori ükski punkt tohi olla, lennates kõikide töötavate mootoritega pikamaa-reisilennu kiirusel standardtemperatuuril ja tuulevaikuses, kaugemal kui 90 minuti kaugusel lennuväljast, kus on täidetud eeldatavale maandumismassile vastavad nõuded, välja arvatud juhul, kui lennuk vastab punktide b–f nõuetele.
- b) Kahe mittetöötava mootoriga lennuki tegelik lennutrajektoori marsruudil peab võimaldama lennukil jätkata lendu prognoositavates ilmastikutingimustes punktist, kus mõlemad mootorid arvatakse üheaegselt seiskuvat, kuni lennuväljani, kus kahe mittetöötava mootoriga maandumiseks ette nähtud protseduure kasutades on võimalik maanduda ja lennuk täielikult peatada. Tegelik lennutrajektoori peab olema vertikaalselt takistustevaba vähemalt 2000 jala kõrguseni maapinna ja takistuste kohal 9,3 km (5 meremiili) ulatuses mõlemal pool kavandatud trajektoori. Kõrguste ja ilmastikutingimuste korral, mis nõuavad jäätõrjesüsteemide kasutamist, tuleb arvesse võtta nende kasutamise mõju tegelikule

lennutrajektorile. Kui navigeerimistäpsus ei ole vähemalt RNP5 tasemel, peab käitaja suurendama eespool nimetatud ulatust 18,5 kilomeetrit (10 meremiilini).

- c) Kahe mootori seiskumist eeldatakse selle marsruudiosa kõige kriitilisemas punktis, kus lennuk on kõikide töötavate mootoritega ja pikamaa-reisilennu kiirusel standardtemperatuuril ja tuulevaikuses lennates rohkem kui 90 minuti kaugusel lennuväljast, kus on täidetud eeldatavale maandumismassile vastavad nõuded.
- d) Tegelik lennutrajektor peab 1500 jala kõrgusel selle lennuvälja kohal, kus pärast kahe mootori seiskumist eeldatavasti maandutakse, olema positiivse gradiendiga.
- e) Kütust võib ohutusprotseduure järgides avariiolukorras välja lasta nii palju, et lennuväljale jõutaks nõutud kütusevaruga.
- f) Lennuki arvestuslik mass selles punktis, kus kaks mootorit võivad seiskuda, peab sisaldama vähemalt kütuse massi, mis on piisav lennu jätkamiseks lennuvälja suunas, kus planeeritakse maanduda, ja sinna jõudmiseks vähemalt 1500 jala kõrgusele maandumisala kohale, ning sellele järgnevas 15 minuti pikkuseks horisontaallennuks.

CAT.POL.A.225 Maandumine siht- ja varulennuväljal

- a) Lennuki maandumismass, mis on kindlaks määratud vastavalt CAT.POL.A.105 punktile a, ei tohi ületada maksimaalset maandumismassi, mis on kindlaks määratud, arvestades siht- ja varulennuvälja kõrgust merepinnast ja õhutemperatuuri eeldataval arvestuslikul saabumisaajal.

CAT.POL.A.230 Maandumine kuival rajal

- a) Lennuki maandumismass, mis on kindlaks määratud vastavalt CAT.POL.A.105 punkti a nõuetele, peab võimaldama arvestuslikul maandumisaajal sihtlennuväljal ja mis tahes varulennuväljal 50 jala kõrguselt künnise kohalt peatumisega maanduda:
 - 1) turboreaktiivmootoritega lennukitel 60% piires olemasolevast maandumisdistantsist (LDA) ja
 - 2) turbopropellermootoriga lennukitel 70% piires olemasolevast maandumisdistantsist.
- b) Järsu lähenemise protseduuride korral kasutab käitaja punkti a kohaselt arvutatud maandumisdistantsi andmeid, mis põhinevad mõõteriistakõrgusel alla 60 jala, kuid mitte vähem kui 35 jalga, ning peavad vastama CAT.POL.A.245 nõuetele.
- c) Lühimaamaandumiste puhul kasutab käitaja punkti a kohaselt arvutatud maandumisdistantsi andmeid, mis peavad vastama CAT.POL.A.250 nõuetele.
- d) Maandumismassi kindlaksmääramisel võtab käitaja arvesse järgmist:
 - 1) lennuvälja kõrgus merepinnast;
 - 2) vastutuule komponent mitte rohkem kui 50% ulatuses või pärituule komponent mitte vähem kui 150% ulatuses ja
 - 3) raja kalle maandumissuunas juhul, kui see on suurem kui +/- 2%.
- e) Lennuki väljumisel eeldatakse, et:
 - 1) lennuk maandub kõige sobivamale rajale tuulevaikuses ja

- 2) lennuk maandub rajale, mis määratakse kõige tõenäolisemalt maandumiseks, arvestades tuule võimalikku kiirust ja suunda, lennuki maapealset teenindust ning teisi tingimusi, nagu maandumisseadmed ja maastik.
- f) Kui käitaja ei saa punkti e alapunkti 1 nõudeid sihtlennuvälja osas täita, sest sihtlennuväljal on ainult üks rada, kus maandumine sõltub tuule suunast, võib lennuk väljuda juhul, kui on määratud kaks varulennuvälja, kus on täielikult võimalik täita punktide a–e nõudeid. Enne sihtlennuväljal maandumiseks lähenemise alustamist peab õhusõiduki kapten veenduma, et maanduda saab täielikult punktide a–d ning CAT.POL.A.225 nõuetele vastavalt.
- g) Kui käitaja ei suuda täita punkti e alapunkti 2 nõudeid sihtlennuvälja osas, võib lennuk väljuda juhul, kui on määratud varulennuvälja, kus on võimalik täielikult täita punktide a–e nõudeid.

CAT.POL.A.235 Maandumine märgadel ja puhastamata radadel

- a) Kui asjakohased ilmateated ja/või prognoosid näitavad, et arvestuslikul saabumisajal võib rada olla märg, peab olemasolev maandumisdistants olema vähemalt 115% CAT.POL.A.230 kohaselt kindlaks määratud nõutavast maandumisdistantsist.
- b) Kui asjaomased ilmateated ja/või -prognoosid näitavad, et arvestuslikul saabumisajal võib rada olla puhastamata, peab olemasolev maandumisdistants olema vähemalt punkti a kohaselt kindlaks määratud pikkusega või vähemalt 115% maandumisdistantsist, mis on kindlaks määratud vastavalt puhastamata raja maandumisdistantsi andmetele või nendega samaväärsetele andmetele, sõltuvalt sellest, kumb on suurem. Samaväärsete maandumisdistantsi andmete kasutamise peab käitaja sätestama lennutegevuskäsiraamatus.
- c) Kui lennukäsiraamatus on täiendav erinfo maandumisdistantside kohta märgadel radadel, võib kasutada maandumisdistantsi märjal rajal, mis on lühem punktis a nõutud maandumisdistantsist, kuid mitte lühem kui CAT.POL.A.230 punkti a kohane maandumisdistants.
- d) Kui lennukäsiraamatus on täiendav erinfo maandumisdistantside kohta puhastamata radadel, võib puhastamata eritöötusega rajal kasutada maandumisdistantsi, mis on lühem punktis b nõutud maandumisdistantsist, kuid mitte lühem kui CAT.POL.A.230 punkti a kohane maandumisdistants.
- e) Punktide b, c ja d osas kohaldatakse vastavalt CAT.POL.A.230 kriteeriume, välja arvatud CAT.POL.A.230 punkt a, mida ei kohaldata punkti b osas.

CAT.POL.A.240 Loa andmine suurendatud kallakute kasutamiseks lendudel

- a) Lennud suurendatud kallakutega peavad olema pädeva asutuse poolt eelnevalt heaks kiidetud.
- b) Loa saamiseks peab käitaja tõendama järgmiste tingimuste täitmist:
 - 1) lennukäsiraamatus on kinnitatud andmed käitamiskiiruse ja -andmete nõutava suurendamise kohta, et lennutrajektoori moodustamisel saaks arvesse võtta suurenenud kallakuid ja kiirusi;
 - 2) navigeerimistäpsuse saavutamiseks on võimalik kasutada visuaalseid orientiire;
 - 3) iga lennuraja jaoks on määratud ilmastikumiinimumid ja tuulepiirangud ja

- 4) lennumeeskond on lennatava marsruudi ja ORO.OPS.FC kohaselt kasutatavate protseduuridega piisavalt tutvunud.

CAT.POL.A.245 Järsu lähenemise protseduuride lubamine

- a) Järsu lähenemise protseduurideks, kus glissaadi kalle on 4,5° või rohkem ning mõõteriistakõrgus alla 60 jala, kuid mitte alla 35 jala, on nõutav pädeva asutuse eelnev luba.
- b) Loa saamiseks peab käitaja tõendama järgmiste tingimuste täitmist:
- 1) lennukäsiraamatus on määratud maksimaalne lubatud glissaadi kalle, mis tahes muud piirangud, järsu lähenemise protseduurid tavalisteks, ebatavalisteks ja hädaolukordadeks ning andmed distantside muudatuste kohta järsu lähenemise kriteeriumide kasutamisel;
 - 2) igal lennuväljal, kus järsu lähenemisega lende kavandatakse:
 - i) on olemas sobiv glissaadi orientiiride süsteem, mis hõlmab vähemalt visuaalset glissaadi järgimise süsteemi;
 - ii) on ette nähtud ilmastikumiinimumid ja
 - iii) võetakse arvesse järgmisi aspekte:
 - A) takistused;
 - B) glissaadi orientiiride süsteemi ja rajale suunamise vahendite liik;
 - C) minimaalsed visuaalsed orientiirid, mida on vaja otsusekõrguse (DH) ja minimaalse laskumiskõrguse (MDA) juures;
 - D) olemasolevad pardaseadmed;
 - E) piloodi kvalifikatsioon ja konkreetse lennuvälja tundmine;
 - F) lennukäsiraamatu piirangud ja protseduurid ja
 - G) katkestatud lähenemise kriteeriumid.

CAT.POL.A.250 Lühimaamaandumise lubamine

- a) Lühimaamaandumiste sooritamiseks peab olema pädeva asutuse eelnev luba.
- b) Loa saamiseks peab käitaja tõendama järgmiste tingimuste täitmist:
- 1) distants, mida kasutatakse lubatud maandumismassi arvutamiseks, võib koosneda olemasoleva kinnitatud ohutusala pikkusest koos olemasoleva kinnitatud maandumisdistsantsiga;
 - 2) lennuvälja asukohariik on määranud, et antud tegevus on avalikes huvides ja lennutegevuseks vajalik tulenevalt lennujaama eraldatusest või lennujaama raja pikendamise füüsilisest võimatusest;
 - 3) vertikaalne vahemaa piloodi silmade tasapinna ja rataste alumise osa tasapinna vahel ei ületa kolme meetrit, kui lennuk on normaalses glissaadis;
 - 4) minimaalne RVR/VIS on väheemalt 1500 m ning lennutegevuskäsiraamatus on sätestatud tuulepiirangud;

IV lisa „CAT-osa”

- 5) on kindlaks määratud ja täidetud pilootide kogemuse, koolituse ja konkreetsete lennuväljade tundmise miinimumnõuded;
- 6) olemasoleva kinnitatud ohutusala alguse ületamisel on kõrgus 50 jalga;
- 7) lennuvälja asukohariik on kinnitatud ohutusala kasutamise heaks kiitnud;
- 8) olemasoleva kinnitatud ohutusala pikkus ei ületa 90 m;
- 9) kinnitatud ohutusala laius ei ole väiksem kui raja kahekordne laius või kahekordne tiivaulatus, olenevalt sellest, kumb on suurem, ja telgjooneks on raja telgjoone pikendus.
- 10) kinnitatud ohutuslal ei ole takistusi ega süvendeid, mis võiksid ohustada maanduvat lennukit, ja ajal, kui rada kasutatakse lühimaamaandumisteks, ei tohi kinnitatud ohutuslal olla ühtegi liikuvat objekti;
- 11) kinnitatud ohutusala kalle maandumissuunas ei ületa 5% ülespoole ega 2% allapoole ja
- 12) vajadusel pädeva asutuse kehtestatavad lisatingimused, võttes arvesse lennuki tüübiomadusi, lähenemisala pinnavormide omadusi, olemasolevaid lähenemise abivahendeid ja katkestatud lähenemise või maandumisega seotud kaalutlusi.

3. peatükk – B-suutlikkusklass

CAT.POL.A.300 Üldist

- a) Käitaja ei või ühemootorilist lennukit kasutada:
 - 1) öösel või
 - 2) instrumentaallennuilma tingimustes, välja arvatud visuaallennu erireeglite kohaselt.
- b) Käitaja käsitab CAT.POL.A.340 tõusunõuetele mittevastavaid kahe mootoriga lennukeid ühe mootoriga lennukitena.

CAT.POL.A.305 Start

- a) Stardimass ei tohi ületada lennukäsiraamatus märgitud maksimaalset stardimassi lähtelennuvälja rõhkkõrgusel ja õhutemperatuuril.
- b) Lennukäsiraamatus sätestatud tasakaalustatud stardidistants ei tohi ületada:
 - 1) 1,25-kordset olemasolevat hoovõtudistantsi (TORA) või
 - 2) peatumisala ja/või takistustevaba tõusuala olemasolu korral järgmisi suursi:
 - i) TORA;
 - ii) 1,15-kordne olemasolev stardidistants (TODA) või
 - iii) 1,3-kordne olemasolev kiirendus-pidurdusdistants.
- c) Punkti b nõuetele vastavuse tõendamisel võetakse arvesse järgmist:
 - 1) lennuki mass stardi hoovõtu alustamisel;
 - 2) rõhkkõrgus lennuväljal;
 - 3) õhutemperatuur lennuväljal;
 - 4) raja pinnakatte seisukord ja raja pinnakatte liik;
 - 5) raja kalle stardi suunas ja
 - 6) vastutuule komponent mitte rohkem kui 50% ulatuses või pärituule komponent mitte vähem kui 150% ulatuses.

CAT.POL.A.310 Takistustevaba ala stardil – mitme mootoriga lennukid

- a) Tegelik stardi tõusutrajektor määratakse kahe või enama mootoriga lennukitel kindlaks selliselt, et lennuki kõrgus kõikidest takistustest oleks vähemalt 50 jalga ja kaugus horisontaalsuunas vähemalt 90 m pluss $0,125 \times D$, kus D on horisontaalne vahemaa, mille lennuk on läbinud alates olemasoleva stardidistantsi lõpust, või kui enne olemasoleva stardidistantsi lõppu on kavandatud pööre, siis stardidistantsi lõpust, välja arvatud punktides b ja c sätestatud juhtudel. Lennukitel tiivaulatusega alla 60 m võib horisontaalseks takistustevabaks alaks arvestada pool lennuki tiivaulatust pluss 60 m pluss $0,125 \times D$. Eeldatakse, et:
 - 1) starditrajektor algab 50 jala kõrguselt maapinnast CAT.POL.A.305 punktis b sätestatud stardidistantsi lõpus ning lõpeb 1500 jala kõrgusel maapinnast;

- 2) lennukit ei kallutata enne, kui lennuk on maapinnast 50 jala kõrgusel ning pärast seda ei ületa kaldenurk 15° ;
 - 3) kriitilise mootori rike esineb kõigi mootoritega stardil starditrajektoori punktis, kus kontakt visuaalsete orientiiridega takistuste vältimiseks on eeldatavalt kadunud;
 - 4) starditrajektoori tõusugradient vahemikus 50 jala kõrguselt kuni arvatava mootoririkke kõrguseni võrdub kõikide mootorite keskmise gradiendiga tõusul kõikide töötavate mootoritega ja üleminekul marsruutlennu konfiguratsioonile, korrutatuna teguriga 0,77 ja
 - 5) starditrajektoori gradient vastavalt punkti a alapunktile 4 saavutatud kõrguselt kuni starditrajektoori lõpuni võrdub lennukäsiraamatus toodud tõusugradiendiga marsruudil ühe mittetöötava mootoriga;
- b) Kui kavandata lennutrajektoori ei nõua lennusuuna muutmist rohkem kui 15° võrra, ei pea käitaja arvestama külgmisi takistusi, mille kaugus on suurem kui:
- 1) 300 m, kui lendu sooritatakse tingimustes, mis võimaldavad navigatsiooni visuaalse kursihoidmisega, või kui on olemas navigatsioonivahendid, mille abil piloot saab kavandatud lennutrajektoori sama täpsusega hoida või
 - 2) 600 m kõikides muudes lennutingimustes.
- c) Kui kavandata lennutrajektoori nõuab lennusuuna muutmist rohkem kui 15° võrra, ei pea käitaja arvestama külgmisi takistusi, mille kaugus on suurem kui:
- 1) 600 m lennutingimustes, mis võimaldavad navigatsiooni visuaalse kursihoidmisega või
 - 2) 900 m kõikides muudes lennutingimustes.
- d) Punktide a–c nõuetele vastavuse tõendamisel võetakse arvesse järgmist:
- 1) lennuki mass stardi hoovõtu alustamisel;
 - 2) rõhkkõrgus lennuväljal;
 - 3) õhutemperatuur lennuväljal ja
 - 4) vastutuule komponent mitte rohkem kui 50% ulatuses või pärituule komponent mitte vähem kui 150% ulatuses.

CAT.POL.A.315 Lend marsruudil mitme mootoriga lennukitega

- a) Prognoositavates ilmastikutingimustes ühe mootori rikke korral juhul, kui teised mootorid töötavad kindlaksmääratud maksimaalse püsivõimsusega, peab lennuk suutma lendu jätkata lennutegevuskäsiraamatus kehtestatud minimaalsel ohutul kõrgusel või sellest kõrgemal kuni 1000 jala kõrgusel asuva punktini lennuvälja kohal, kus on võimalik täita vastavad suutlikkusnõuded.
- b) Eeldatakse, et mootoririkke punktis:
 - 1) ei lenda lennuk kõrgemal kui kõrgus, mille juures tõusukiirus on 300 jalga minutis, kui kõik mootorid töötavad kindlaksmääratud maksimaalse püsivõimsusega, ja
 - 2) on eeldatav marsruutlennu laskumise või tõusu gradient ühe mittetöötava mootoriga võrdne vastavalt kas laskumise või tõusu kogugradiendiga, mida vastavalt suurendatakse või vähendatakse 0,5% võrra.

CAT.POL.A.320 Lend marsruudil ühe mootoriga lennukitega

- a) Lennuks oodatavates ilmastikutingimustes peab lennukil mootori rikke korral olema võimalik jõuda kohta, kus saab sooritada ohutu hädamaandumise.
- b) Eeldatakse, et mootoririkke punktis:
 - 1) ei lenda lennuk kõrgemal kui kõrgus, mille juures tõusukiirus on 300 jalga minutis, kui mootor töötab kindlaksmääratud maksimaalse püsivõimsusega, ja
 - 2) eeldatav marsruutlennu gradient on laskumise kogugradient, mida on suurendatud 0,5% võrra.

CAT.POL.A.325 Maandumine siht- ja varulennuväljadel

Lennuki maandumismass, mis on kindlaks määratud vastavalt CAT.POL.A.105 punktile a, ei tohi ületada maksimaalset maandumismassi, mis on kindlaks määratud, arvestades siht- ja varulennuvälja kõrgust merepinnast ja õhutemperatuuri eeldataval arvestuslikul saabumisaajal.

CAT.POL.A.330 Maandumine kuival rajal

- a) Lennuki maandumismass, mis on kindlaks määratud vastavalt CAT.POL.A.105 punkti a nõuetele, võimaldab arvestuslikul maandumisaajal sihtlennuväljal ja mis tahes varulennuväljal 50 jala kõrguselt künnise kohalt peatumisega maanduda 70% piires olemasolevast maandumisdistsantsist, võttes arvesse:
 - 1) lennuvälja kõrgust merepinnast;
 - 2) vastutuule komponenti mitte rohkem kui 50% ulatuses või pärituule komponenti mitte vähem kui 150% ulatuses;
 - 3) raja pinnakatte seisukorda ja raja pinnakatte liiki ja
 - 4) raja kallet maandumise suunas.
- b) Järsu lähenemise protseduuride korral kasutab käitaja punkti a kohaselt arvutatud maandumisdistsantsi andmeid, mis põhinevad mõõteriistakõrgusel alla 60 jala, kuid mitte vähem kui 35 jalga, ning vastavad CAT.POL.A.345 nõuetele.
- c) Lühimaamaandumiste puhul kasutab käitaja punkti a kohaselt arvutatud maandumisdistsantsi andmeid, mis peavad vastama CAT.POL.A.350 nõuetele.
- d) Lennuki väljumisel punktide a–c kohaselt eeldatakse, et:
 - 1) lennuk maandub kõige sobivamale rajale tuulevaikuses ja
 - 2) lennuk maandub rajale, mis määratakse kõige tõenäolisemalt maandumiseks, arvestades tuule võimalikku kiirust ja suunda, lennuki maapealset teenindust ning teisi tingimusi, nagu maandumisseadmed ja maastik.
- e) Kui käitaja ei suuda täita punkti d alapunkti 2 nõudeid sihtlennuvälja osas, võib lennuk väljuda üksnes juhul, kui on määratud varulennuväli, kus on võimalik täielikult täita punktide a–d nõudeid.

CAT.POL.A.335 Maandumine märgadel ja puhastamata radadel

- a) Kui asjakohased ilmateated ja/või prognoosid näitavad, et arvestuslikul saabumisajal võib rada olla märg, peab olemasolev maandumisdistants olema vähemalt 1,15 kordne CAT.POL.A.330 kohaselt kindlaks määratud nõutav maandumisdistants.
- b) Kui asjakohased ilmateated ja/või prognoosid näitavad, et arvestuslikul saabumisajal võib rada olla puhastamata, ei tohi maandumisdistants ületada olemasolevat maandumisdistantsi. Kohaldatava maandumisdistantsi peab käitaja sätestama lennutegevuskäsiraamatus.
- c) Kui lennukäsiraamatus on täiendav eriinfo maandumisdistantside kohta märgadel radadel, võib kasutada maandumisdistantsi märjal rajal, mis on lühem punktis a nõutud maandumisdistantsist, kuid mitte lühem kui CAT.POL.A.330 punkti a kohane maandumisdistants.

CAT.POL.A.340 Stardi ja maandumise tõusunõuded

Kahemootorilise lennuki käitaja peab täitma järgmised stardi ja maandumise tõusunõuded.

- a) Starditõus
 - 1) Kõikide mootorite töötamisel
 - i) Püsiv tõusugradient pärast starti peab olema vähemalt 4%, kui:
 - (A) kõik mootorid töötavad stardivõimsusel;
 - (B) telik on välja lastud, välja arvatud juhul, kui teliku sissetõmbamiseks ei kulu üle seitsme sekundi, millisel juhul võib eeldada, et telik on sisse tõmmatud;
 - (C) tiivaklapid on stardiasendi(te)s ja
 - (D) tõusukiirus ei ole üle $1,1 V_{MC}$ (minimaalne kontrollkiirus maapinnal või maapinna lähedal) või $1,2 V_{S1}$ (varisemiskiirus või stabiilse lennu miinimumkiirus maandumiskonfiguratsioonis), olenevalt sellest, kumb on suurem.
 - 2) Ühe mittetöötava mootoriga
 - i) Püsiv tõusugradient 400 jala kõrgusel stardipaiga kohal peab olema mõõdetavalt positiivne, kui:
 - (A) kriitiline mootor ei tööta ja selle propeller on minimaalse takistuse asendis;
 - (B) teine mootor töötab stardivõimsusel;
 - (C) telik on sisse tõmmatud;
 - (D) tiivaklapid on stardiasendi(te)s ja
 - (E) tõusukiirus on võrdne 50 jala kõrgusel saavutatuga.
 - ii) Püsiv tõusugradient stardipaiga kohal 1500 jala kõrgusel ei tohi olla väiksem kui 0,75%, kui:
 - (A) kriitiline mootor ei tööta ja selle propeller on minimaalse takistuse asendis;

- (B) teine mootor töötab võimsusel mitte üle pideva töörežiimi võimsuse;
- (C) telik on sisse tõmmatud;
- (D) tiivaklapid on kinni ja
- (E) tõusukiirus on vähemalt $1,2 V_{S1}$.

b) Maandumistõus

1) Kõikide mootorite töötamisel

i) Püsiv tõusugradient peab olema vähemalt 2,5%, kui:

- (A) võimsus või tõmbejõud ei ületa võimsust või tõmbejõudu, mis saavutatakse kaheksa sekundit pärast võimsushoobade liigutamist minimaalsest tühikäiguasendist;
- (B) telik on välja lastud;
- (C) tiivaklapid on maandumisasendis ja
- (D) tõusukõrgus võrdub V_{REF} (baasmaandumiskiirus).

2) Ühe mittetöötava mootoriga

i) Püsiv tõusugradient stardipaiga kohal 1500 jala kõrgusel ei tohi olla väiksem kui 0,75%, kui:

- (A) kriitiline mootor ei tööta ja selle propeller on minimaalse takistuse asendis;
- (B) teine mootor töötab võimsusel mitte üle pideva töörežiimi võimsuse;
- (C) telik on sisse tõmmatud;
- (D) tiivaklapid on kinni ja
- e) tõusukiirus on vähemalt $1,2 V_{S1}$.

CAT.POL.A.345 Järsu lähenemise protseduuride lubamine

a) Järsu lähenemise protseduurideks, kus glissaadi kalle on $4,5^\circ$ või rohkem ning mõõteriistakõrgus alla 60 jala, kuid mitte alla 35 jala, on nõutav pädeva asutuse eelnev heakskiit.

b) Loa saamiseks peab käitaja tõendama järgmiste tingimuste täitmist:

1) lennukäsiraamatus on määratud maksimaalne lubatud glissaadi kalle, mis tahes muud piirangud, järsu lähenemise protseduurid tavalisteks, ebatavalisteks ja hädaolukordadeks ning andmed distantside muudatuste kohta järsu lähenemise kriteeriumide kasutamisel; ja

2) igal lennuväljal, kus järsu lähenemisega lende kavandatakse:

- i) on olemas sobiv glissaadi orientiiride süsteem, mis hõlmab vähemalt visuaalset glissaadi järgimise süsteemi;
- ii) on ette nähtud ilmastikumiinimumid ja
- iii) võetakse arvesse järgmisi aspekte:
 - A) takistused;

- B) glissaadi orientiiride süsteemi ja rajale suunamise vahendite liik;
- C) minimaalsed visuaalsed orientiirid, mida on vaja otsusekõrguse (DH) ja minimaalse laskumiskõrguse (MDA) juures;
- D) olemasolevad pardaseadmed;
- E) piloodi kvalifikatsioon ja konkreetse lennuvälja tundmine;
- F) lennukäsiraamatu piirangud ja protseduurid ja
- G) katkestatud lähenemise kriteeriumid.

CAT.POL.A.350 Lühimaamaandumise lubamine

- a) Lühimaamaandumiste sooritamiseks peab olema pädeva asutuse eelnev luba.
- b) Loa saamiseks peab käitaja tõendama järgmiste tingimuste täitmist:
 - 1) distants, mida kasutatakse lubatud maandumismassi arvutamiseks, võib koosneda olemasoleva kinnitatud ohutusala pikkusest koos olemasoleva kinnitatud maandumisdistsantsiga;
 - 2) lennuvälja asukohariik on kinnitatud ohutusala kasutamise heaks kiitnud;
 - 3) kinnitatud ohutuslal ei ole takistusi ega süvendeid, mis võiksid ohustada maanduvat lennukit, ja ajal, kui rada kasutatakse lühimaamaandumisteks, ei tohi kinnitatud ohutuslal olla ühtegi liikuvat objekti;
 - 4) kinnitatud ohutusala kalle maandumissuunas ei ületa 5% ülespoole ega 2% allapoole;
 - 5) olemasoleva kinnitatud ohutusala pikkus ei ületa 90 m;
 - 6) kinnitatud ohutusala laius ei ole väiksem kui kaks raja laiust keskjoonega raja telgjoone pikendusel;
 - 7) olemasoleva kinnitatud ohutusala alguse ületamisel on kõrgus vähemalt 50 jalga;
 - 8) iga kasutatava raja jaoks on kindlaks määratud ja heaks kiidetud meteomiinimumid, mis ei tohi olla väiksemad kui visuaallendude (VFR) meteomiinimumid või mittetäppislähenemise miinimumid, olenevalt sellest, kummad on suuremad;
 - 9) on kindlaks määratud ja täidetud pilootide kogemuse, koolituse ja konkreetsete lennuväljade tundmise nõuded;
 - 10) vajadusel pädeva asutuse kehtestatavad lisatingimused, võttes arvesse lennuki tüübiomadusi, lähenemisala pinnavormide omadusi, olemasolevaid lähenemise abivahendeid ja katkestatud lähenemise või maandumisega seotud kaalutlusi.

4. peatükk – C-suutlikkusklass

CAT.POL.A.400 Start

- a) Stardimass ei tohi ületada lennukäsiraamatus märgitud maksimaalset stardimassi lähtelennuvälja rõhkkõrgusel ja õhutemperatuuril.
- b) Lennukitel, mille lennukäsiraamatus märgitud stardimaa pikkuse puhul ei ole arvestatud mootoririkke võimalusega, ei tohi kõikide töötavate mootoritega maksimaalse kindlaksmääratud stardivõimsusega 50 jala kõrgusele maapinna kohale jõudmiseks vajalik stardimaa hoovõtu algusest, mis on korrutatud kas:
- 1) 1,33ga kahe mootoriga lennukite puhul;
 - 2) 1,25ga kolme mootoriga lennukite puhul või
 - 3) 1,18ga nelja mootoriga lennukite puhul,
- ületada olemasolevat hoovõtumaad (TORA) lennuväljal, kust starditakse.
- c) Lennukitel, mille lennukäsiraamatus märgitud stardimaa pikkuse puhul on arvestatud mootoririkke võimalusega, peavad olema täidetud järgmised nõuded vastavalt lennukäsiraamatus sätestatule:
- 1) kiirendus-pidurdusdistsants ei tohi ületada olemasolevat kiirendus-pidurdusdistsantsi (ASDA);
 - 2) stardidistsantsi pikkus ei tohi ületada olemasolevat stardidistsantsi (TODA) koos takistustevaba alaga, mis ei tohi olla pikem kui pool olemasolevat hoovõtudistsantsi (TORA);
 - 3) hoovõtudistsants ei tohi ületada olemasolevat hoovõtudistsantsi;
 - 4) stardi katkestamisel ja stardi jätkamisel tuleb kasutada sama V_1 väärtust ja
 - 5) märjal või puhastamata rajal ei tohi stardimass ületada massi, mis on lubatud stardiks samades tingimustes kuival rajal.
- d) Arvesse tuleb võtta järgmist:
- 1) rõhkkõrgus lennuväljal;
 - 2) õhutemperatuur lennuväljal;
 - 3) raja pinnakatte seisukord ja raja pinnakatte liik;
 - 4) raja kalle stardi suunas;
 - 5) vastutuule komponent mitte rohkem kui 50% ulatuses või pärituule komponent mitte vähem kui 150% ulatuses ja
 - 6) võimalik stardiraja pikkuse lühenemine lennukite stardieelse reastumise tõttu.

CAT.POL.A.405 Takistustevaba ala stardil

- a) Ühe mittetöötava mootoriga startimisel määratakse starditrajektor selliselt, et lennuki kaugus kõikidest takistustest vertikaalselt on vähemalt 50 jalga pluss $0,01 \times D$ ja horisontaalselt vähemalt 90 meetrit pluss $0,125 \times D$, kus D on horisontaalne vahemaa, mille lennuk on läbinud alates kasutatava stardidistsantsi lõpust. Lennukitel tiivaulatusega

alla 60 m võib horisontaalseks takistustevabaks alaks arvestada pool lennuki tiivaulatust pluss 60 m pluss $0,125 \times D$.

- b) Starditrajektor algab 50 jala kõrguselt maapinnast vastavalt kas CAT.POL.A.405 punktis b või c sätestatud stardidistantsi lõpus ning lõppeb 1500 jala kõrgusel maapinnast.
- c) Punkti a nõuetele vastavuse tõendamisel võetakse arvesse järgmist:
 - 1) lennuki mass stardi hoovõtu alustamisel;
 - 2) rõhkkõrgus lennuväljal;
 - 3) õhutemperatuur lennuväljal ja
 - 4) vastutuule komponent mitte rohkem kui 50% ulatuses või pärituule komponent mitte vähem kui 150% ulatuses.
- d) Lennusuuna muutmist ei lubata kuni starditrajektoori punktini, kus kõrguseks on saavutatud 50 jalga maapinna kohal. Sellest alates kuni kõrguseni 400 jalga on ette nähtud, et lennukit ei kallutata rohkem kui 15° . 400 jalast kõrgemal võib planeerida kallakuid üle 15° , kuid mitte üle 25° . Tuleb piisavalt arvestada mõjuga, mida kaldenurk avaldab käitamiskiirusele ja lennutrajektorile, ning suurenenud käitamiskiirustest tulenevat vahemaade kasvu.
- e) Kui lennusuunda ei ole vaja muuta rohkem kui 15° võrra, ei pea käitaja arvestama külgmisi takistusi, mille kaugus on suurem kui:
 - 1) 300 m, kui piloot on suuteline säilitama nõutud navigeerimistäpsuse kogu takistuste arvestusliku piirkonna ulatuses või
 - 2) 600 m kõikides muudes lennutingimustes.
- f) Kui lennusuunda on vaja muuta rohkem kui 15° võrra, ei pea käitaja arvestama külgmisi takistusi, mille kaugus on suurem kui:
 - 1) 600 m, kui piloot on suuteline säilitama nõutud navigeerimistäpsuse kogu takistuste arvestusliku piirkonna ulatuses või
 - 2) 900 m kõikides muudes lennutingimustes.
- g) Käitaja kehtestab erakorralised protseduurid punktide a–f nõuete täitmiseks ning ohutu teekonna tagamiseks ja takistuste vältimiseks, mis võimaldavad lennukil täita marsruudil järgitavaid CAT.POL.A.410 tingimusi või maanduda kas lähtelennuväljal või stardi varulennuväljal.

CAT.POL.A.410 Lend marsruudil kõikide töötavate mootoritega

- a) Lennu arvatavates ilmastikutingimustes peab lennukiga marsruudi kõikides punktides või planeeritud kõrvalekaldumistel marsruudist olema võimalik saavutada tõusukiirus vähemalt 300 jalga minutis kõikide maksimaalsel püsivõimsusel töötavate mootoritega, mis määratakse kindlaks:
 - 1) ohutu lennu minimaalkõrgustel kõikidel marsruudi etappidel või marsruudist planeeritud kõrvalekaldumistel, mis on sätestatud lennutegevuskäsiraamatu lennukit käsitlevas osas või arvatud selles sisalduva teabe põhjal, ja
 - 2) minimaalkõrgustel, mis on vajalikud vastavalt CAT.POL.A.415 ja 420 asjakohaste tingimuste täitmiseks.

CAT.POL.A.415 Lend marsruudil ühe mittetöötava mootoriga

- a) Lennu eeldatavates ilmastikutingimustes, kui üks mootor seiskub mõnes marsruudi punktis või marsruudist planeeritud kõrvalekalde punktis ning kui teine mootor või teised mootorid töötavad kindlaksmääratud maksimaalsel püsivõimsusel, peab lennukil olema võimalik jätkata lendu reisilennu kõrguselt lennuväljani, kus saab vastavalt kas CAT.POL.A.430 või CAT.POL.A.435 nõuete kohaselt maanduda. Lennuk peab ületama takistused 9,3 km (5 meremiili) ulatuses kummalgi pool planeeritud marsruuti vähemalt:
 - 1) 1000 jala kõrgusel, kui tõusukiirus on null või suurem või
 - 2) 2000 jala kõrgusel, kui tõusukiirus on nullist väiksem.
- b) Lennutrajektoril peab olema positiivne gradient 450 m (1500 jala) kõrgusel lennuvälja kohal, kus pärast mootoririket kavatakse maanduda.
- c) Lennuki kasutatavaks tõusukiiruseks loetakse kiirust, mis on 150 jala võrra minutis väiksem kui kindlaksmääratud marsruutlennu tõusukiirus.
- d) Punktis a sätestatud ulatusi suurendatakse 18,5 kilomeetrini (10 meremiilini) juhul, kui navigeerimistäpsus ei ole vähemalt RNP5.
- e) Kütust võib ohutusprotseduure järgides avariolukorras välja lasta nii palju, et lennuväljale jõutaks nõutud kütusevaruga.

CAT.POL.A.420 Lend marsruudil kolme või enama mootoriga lennukiga, mille kaks mootorit ei tööta

- a) Kolme või enama mootoriga lennuki kavandatud trajektoori ükski punkt tohi olla, lennates kõikide töötavate mootoritega pikamaa-reisilennu kiirusel standardtemperatuuril ja tuulevaikusel, kaugemal kui 90 minuti kaugusel lennuväljast, kus on täidetud eeldatavale maandumismassile vastavad nõuded, välja arvatud juhul, kui lennuk vastab punktide b–e nõuetele.
- b) Kahe mittetöötava mootoriga lennuki lennutrajektor peab võimaldama jätkata lendu prognoositavates ilmastikutingimustes lennuväljani, kus on täidetud eeldatavale maandumismassile vastavad suutlikkusnõuded, ületades takistused 9,3 kilomeetri (5 meremiili) ulatuses mõlemal pool kavandatud marsruuti vähemalt 2000 jala kõrguselt.
- c) Kahe mootori seiskumist eeldatakse selle marsruudiosa kõige kriitilisemas punktis, kus lennuk on kõikide töötavate mootoritega ja pikamaa reisilennu kiirusel standardse temperatuuri ja tuulevaikse ilmaga lennates rohkem kui 90 minuti kaugusel lennuväljast, kus on täidetud eeldatavale maandumismassile vastavad nõuded.
- d) Lennuki arvestuslik mass punktis, kus kaks mootori seiskumist eeldatakse, peab sisaldama vähemalt kütuse massi, mis on piisav lennu jätkamiseks lennuväljale, kus planeeritakse maanduda, ja sinna jõudmiseks vähemalt 450 m (1500 jala) kõrgusele maandumisala kohale, ning sellele järgnevas 15 minuti pikkuseks horisontaallennuks.
- e) Lennuki kasutatavaks tõusukiiruseks loetakse kiirust, mis on 150 jala võrra minutis väiksem kindlaksmääratud tõusukiirusest.
- f) Punktis b sätestatud ulatusi suurendatakse 18,5 kilomeetrini (10 meremiilini) juhul, kui navigeerimistäpsus ei ole vähemalt RNP5.
- g) Kütust võib ohutusprotseduure järgides avariolukorras välja lasta nii palju, et lennuväljale jõutaks nõutud kütusevaruga.

CAT.POL.A.425 Maandumine siht- ja varulennuväljadel

Lennuki maandumismass, mis on kindlaks määratud vastavalt CAT.POL.A.105 punktile a, ei tohi ületada lennukäsiraamatus sätestatud maksimaalset maandumismassi antud kõrgusel ja, kui see on lennukäsiraamatus kindlaks määratud, siht- ja varulennuvälja õhutemperatuuri eeldataval arvestuslikul saabumisaajal.

CAT.POL.A.430 Maandumine kuival rajal

- a) Lennuki maandumismass, mis on kindlaks määratud vastavalt CAT.POL.A.105 punkti a nõuetele, peab võimaldama arvestuslikul maandumisaajal sihtlennuväljal ja mis tahes varulennuväljal 50 jala kõrguselt künnise kohalt peatumisega maanduda 70% piires olemasolevast maandumisdistsantsist, võttes arvesse:
- 1) lennuvälja kõrgust merepinnast;
 - 2) vastutuule komponenti mitte rohkem kui 50% ulatuses või pärituule komponenti mitte vähem kui 150% ulatuses;
 - 3) raja pinnakatte liiki ja
 - 4) raja kallet maandumise suunas.
- b) Lennuki väljumisel eeldatakse, et:
- 1) lennuk maandub kõige sobivamale rajale tuulevaikusel ja
 - 2) lennuk maandub rajale, mis määratakse kõige tõenäolisemalt maandumiseks, arvestades tuule võimalikku kiirust ja suunda, lennuki maapealset teenindust ning teisi tingimusi, nagu maandumisseadmed ja maastik.
- c) Kui käitaja ei suuda täita punkti b alapunkti 2 nõudeid sihtlennuvälja osas, võib lennuk väljuda üksnes juhul, kui on määratud varulennuväljal, kus on võimalik täielikult täita punktide a ja b nõudeid.

CAT.POL.A.435 Maandumine märgadel ja puhastamata radadel

- a) Kui asjakohased ilmated ja/või prognoosid näitavad, et arvestuslikul saabumisaajal võib rada olla märg, peab olemasolev maandumisdistsants olema vähemalt 1,15 kordne CAT.POL.A.430 kohaselt kindlaks määratud nõutav maandumisdistsants.
- b) Kui asjakohased ilmated ja/või prognoosid näitavad, et arvestuslikul saabumisaajal võib rada olla puhastamata, ei tohi maandumisdistsants ületada olemasolevat maandumisdistsantsi. Kohaldatava maandumisdistsantsi peab käitaja sätestama lennutegevuskäsiraamatus.

2. jaotis – Kopterid

1. peatükk – Üldnõuded

CAT.POL.H.100 Kohaldatavus

- a) Koptereid käitatakse vastavalt suutlikkusklassidele kohaldatavatele nõuetele.
- b) Koptereid käitatakse 1. suutlikkusklassis:
 - 1) lendudel tihedalt asustatud maandumiseks sobimatul alal asuvatele lennuväljadele/lennuväljadelt ja käitamiskohtadesse/käitamiskohtadest, välja arvatud CAT.POL.H.225 kohase avalikes huvides kasutatava käitamiskoha puhul või
 - 2) kui suurim lubatud reisijakohtade arv on üle 19, välja arvatud juhul, kui lennud toimuvad kopteriteki/kopteritekiilt 2. suutlikkusklassis CAT.POL.H.305 kohase loa alusel.
- c) Kui punktiga b ei ole ette nähtud teisiti, tuleb koptereid suurima lubatud reisijakohtade arvuga 10–19 käitada 1. või 2. suutlikkusklassis.
- d) Kui punktiga b ei ole ette nähtud teisiti, tuleb koptereid suurima lubatud reisijakohtade arvuga kuni üheksa käitada 1., 2. või 3. suutlikkusklassis.

CAT.POL.H.105 Üldist

- a) Kopteri mass:
 - 1) stardi alguses või
 - 2) lennuaegse ümberplaneerimise korral punktis, millest alates kehtib muudetud lennuplaan,ei tohi olla suurem kui mass, mille puhul saab ettevõetaval lennul täita käesoleva jaotise nõudeid ning mis lubab massi oodatavat vähenemist lennu jätkumisel ja niisugust kütuse väljalaskmist, nagu on vastavas nõudes sätestatud.
- b) Käesoleva jaotise nõuetele vastavuse kindlakstegemiseks kasutatakse lennukäsiraamatus (AFM) esitatud sertifitseeritud suutlikkusandmeid, vajadusel koos muude vastavas nõudes sätestatud andmetega. Käitaja esitab nimetatud muud andmed lennutegevuskäsiraamatus. Et vältida käesolevas jaotises sätestatud nõuete topeltrakendamist, võib nõuete rakendamisel arvesse võtta ka kõiki lennukäsiraamatu suutlikkusandmetes juba sisalduvaid käitamisenõudeid.
- c) Käesoleva jaotise nõuetele vastavuse tõendamisel võetakse arvesse järgmisi parameetreid:
 - 1) kopteri mass;
 - 2) kopteri konfiguratsioon;
 - 3) keskkonnatingimused, eelkõige:
 - i) rõhkkõrgus ja õhutemperatuur;
 - ii) tuul;

- (A) tuule puhul tuleb arvestada mitte üle 50% püsivast vastutuule komponendist kiirusega 5 sõlme või üle selle, välja arvatud alapunktis C sätestatud stardi-, starditrajektoori- ja maandumiskooste osas;
 - (B) kui lennukäsiraamat lubab starti ja maandumist taganttuulega, ning kõikidel starditrajektoori juhtudel tuleb arvestada pärituule komponenti mitte vähem kui 150% ulatuses; ja
 - (C) stardi- ja maandumispunkti kohal täpset tuule kiiruse mõõtmist võimaldavate täpsete tuulemõõteseadmete olemasolul võib käitaja määrata 50% ületavaid tuulekomponente, kui ta tõendab pädevale asutusele, et lähenemis- ja stardiala lähedus ning tuulemõõteseadmete pakutav suurem täpsus võimaldavad piisavat ohutustaset;
- 4) käitamisevõtted ja
 - 5) suutlikkust negatiivselt mõjutavate süsteemide käitamine.

CAT.POL.H.110 Takistuste arvestamine

- a) Takistustevaba ala nõuete täitmisel arvestatakse väljaspool lähenemis- ja stardiala, starditrajektooriga või katkestatud maandumise trajektooriga olevaid takistusi juhul, kui nende küljkaugus kavandatava lennutrajektoori aluse maapinna lähimast punktist ei ole suurem kui:
 - 1) VFR-lendude puhul:
 - i) pool lennukäsiraamatus sätestatud miinimumlaiusest, või kui laiust ei ole määratud, $0,75 \times D$, kus D on pöörlevate rootoritega kopteri suurim mõõde;
 - ii) pluss $0,25 \times D$ või 3 m, olenevalt sellest, kumb on suurem;
 - iii) pluss:
 - (A) $0,10 \times$ kaugus olemasoleva stardidistantsi lõpust päevastel VFR-lendudel või
 - (B) $0,15 \times$ kaugus olemasoleva stardidistantsi lõpust öistel VFR-lendudel.
 - 2) IFR-lendude puhul:
 - i) $1,5 \times D$ või 30 m, olenevalt sellest, kumb on suurem, pluss:
 - (A) $0,10 \times$ kaugus olemasoleva stardidistantsi lõpust täpsete marsruudijuhistega IFR-lendudel;
 - (B) $0,15 \times$ kaugus olemasoleva stardidistantsi lõpust standardsete marsruudijuhistega IFR-lendudel või
 - (C) $0,30 \times$ kaugus olemasoleva stardidistantsi lõpust marsruudijuhisteta IFR-lendudel.
 - ii) Katkestatud lähenemise trajektoori puhul kohaldatakse takistuste arvestusliku piirkonna nihet üksnes alates olemasoleva stardidistantsi lõpust.
 - 3) Lendudel, kus starditakse visuaalselt ning üleminek instrumentaallennureeglitele/instrumentaallennuilmale toimub üleminekupunktis, kohaldatakse punktis 1 sätestatud kriteeriume kuni üleminekupunktini ning punktis 2 sätestatud kriteeriume alates üleminekupunktist. Üleminekupunkt ei või olla enne 1.

suutlikkusklassis käitatavate kopterite stardiks vajaliku distantssi (TODRH) lõppu või 2. suutlikkusklassis käitatavate kopterite stardi kriitilist punkti (DPATO).

- b) Kui stardil kasutatakse takistustevaba ala nõuetega seoses tagurdamise või külgliikumisega üleminekuprotseduuri, arvestatakse tagurdamis- või külgliikumisalal olevat takistust juhul, kui selle külgkaugus kavandatava lennutrajektoori aluse maapinna lähimast punktist ei ole suurem kui:
- 1) pool lennukäsiraamatus sätestatud miinimumlaiusest, või kui laiust ei ole määratud, $0,75 \times D$;
 - 2) pluss $0,25 \times D$ või 3 m, olenevalt sellest, kumb on suurem;
 - 3) pluss:
 - i) päevastel VFR-lendudel $0,10 \times$ lähenemis- või stardiala lõpust läbitud teepikkus;
 - ii) öistel VFR-lendudel $0,15 \times$ lähenemis- või stardiala lõpust läbitud teepikkus.
- c) Takistused võib jätta arvestamata, kui need asuvad kaugemal, kui:
- 1) päevastel lendudel $7 \times$ rootori raadius (R), või kui tõusu ajal on tagatud täpne navigeerimine visuaalsete märkide järgi;
 - 2) öistel lendudel $10 \times$ rootori raadius (R), või kui tõusu ajal on tagatud täpne navigeerimine visuaalsete märkide järgi;
 - 3) 300 m, kui navigatsioonitäpsus on saavutatav kohaste navigatsiooni abivahenditega, või
 - 4) 900 m kõikidel muudel juhtudel.

2. peatükk – 1. suutlikkusklass

CAT.POL.H.200 Üldist

1. suutlikkusklassis käitatavatel kopteritel peab olema A-kategooria või samaväärne sertifikaat.

CAT.POL.H.205 Start

- a) Stardimass ei tohi ületada lennukäsiraamatus märgitud asjaomase protseduuri maksimaalset stardimassi.
- b) Stardimass peab olema selline, et:
 - 1) start on võimalik katkestada ja maanduda lähenemis- ja stardialale, kui stardi otsusepunktis (TPD) või enne seda tuvastatakse kriitilise mootori rike;
 - 2) stardi katkestamiseks vajalik distant (RTODRH) ei ületa stardi katkestamiseks olemasolevat distant (RTODAH) ja
 - 3) kopteri stardiks vajalik distant (TODRH) ei ületa olemasolevat stardidistanti (TODAH).
 - 4) Olenemata punkti b alapunktist 3 võib kopteri stardiks vajalik distant ületada olemasolevat stardidistanti juhul, kui kopter, millel on stardi otsusepunktis tuvastatud kriitilise mootori rike, suudab starti jätkates ületada kõik takistused stardiks vajalik distant lõpuni vähemalt 10,7 m (35 jala) kõrguselt.
- c) Punktide a ja b nõuetele vastavuse tõendamisel tuleb arvesse võtta CAT.POL.H.105 punkti c asjakohaseid parameetreid lähtelennuväljal või -käitamiskohas.
- d) Stardietapp kuni stardi otsusepunktini (kaasa arvatud) peab toimuma pinna nägemisulatuses, et oleks võimalik start katkestada.
- e) Tagurdamisele või külgliikumisele üleminekuga stardil peab olema võimalik kõikidest tagurdus- või külgliikumisalal olevatest takistustest piisava varuga mööduda, juhul kui stardi otsusepunktis või enne seda on tuvastatud kriitilise mootori rike.

CAT.POL.H.210 Starditrajektor

- a) Pärast kopteri stardiks vajaliku distant lõppu, juhul kui stardi otsusepunktis on tuvastatud kriitilise mootori rike:
 - 1) peab stardimass olema selline, et starditrajektor võimaldaks kõikide tõusutrajektoril olevate takistuste kohal takistustevaba kõrgust VFR-lendudel vähemalt 10,7 m (35 jalga) ning IFR-lendudel 10,7 m (35 jalga) + $0,01 \times$ kaugus olemasoleva stardidistanti lõpust. Arvestada tuleb üksnes CAT.POL.H.110 kohaseid takistusi.
 - 2) Üle 15° suunamuutuse korral tuleb jätta nõuetekohane varu kompenseerimaks kaldenurga mõju takistustevaba ala nõuete täitmisele. Pööret ei tohi alustada varem kui 61 m (200 jala) kõrgusel stardipinnast, välja arvatud lennukäsiraamatus lubatud protseduuride raames.

- b) Punkti a nõuetele vastavuse tõendamisel tuleb arvesse võtta CAT.POL.H.105 punkti c asjakohaseid parameetreid lähtelennuväljal või -käitamiskohas.

CAT.POL.H.215 Lend marsruudil mittetöötava kriitilise mootoriga

- a) Kopteri mass ja lennutrajektor marsruudi kõigis punktides mittetöötava kriitilise mootoriga ja lennuks prognoositavates ilmastikutingimustes peab võimaldama täita alapunktide 1, 2 või 3 nõudeid:
- 1) Kui lennu mõni osa on kavandatud väljaspool maapinna nägemisulatust, peab kopteri mass võimaldama mittetöötava kriitilise mootoriga tõusukiirust vähemalt 50 jalga vähemalt 300 m (1000 jalga), või mägise reljeefi puhul 600 m (2000 jalga), maapinnast ja kõikidest takistustest kõrgemal 9,3 km (5 meremiili) ulatuses mõlemal pool kavandatud trajektoori.
 - 2) Kui lend on kavandatud väljaspool maapinna nägemisulatust, peab lennutrajektor võimaldama kopteril jätkata lendu reisilennu kõrguselt kuni 300 m (1000 jalga) kõrguseni maandumiskohast, kus on võimalik sooritada CAT.POL.H.220 kohane maandumine. Lennutrajektor peab olema vertikaalselt takistustevaba vähemalt 300 m (1000 jala) või mägise reljeefi puhul 600 m (2000 jala) kõrguseni maapinna ja takistuste kohal 9,3 km (5 meremiili) ulatuses mõlemal pool kavandatud trajektoori. Võib kasutada triivtehnikaid.
 - 3) Kui lend on kavandatud visuaalilmingimustes maapinna nägemisulatuses, peab lennutrajektor võimaldama kopteril jätkata lendu reisilennu kõrguselt kuni 300 m (1000 jalga) kõrguseni maandumiskohast, kus on võimalik sooritada CAT.POL.H.220 kohane maandumine, lendamata seejuures kordagi allpool minimaalset lennukõrgust. Arvestada tuleb takistusi 900 m ulatuses mõlemal pool marsruuti.
- b) Punkti a alapunktide 2 või 3 nõuete täitmisel:
- 1) eeldatakse, et mootoririke tekib marsruudi kõige kriitilisemas punktis;
 - 2) arvestatakse tuulte mõju lennutrajektorile;
 - 3) kavandatakse kütust ohutusprotseduure järgides avariolukorras välja lasta üksnes nii palju, et lennuväljale või käitamiskohta jõutaks nõutud kütusevaruga ja
 - 4) kütuse väljalaskmist avariolukorras ei kavandata madalamal kui 1000 jalga maapinnast.
- c) Punkti a alapunktides 1 ja 2 sätestatud ulatusi suurendatakse 18,5 kilomeetrini (10 meremiilini) juhul, kui navigeerimistäpsust ei ole võimalik tagada vähemalt 95% lennuajast.

CAT.POL.H.220 Maandumine

- a) Kopteri maandumismass arvestuslikul maandumisajal ei tohi ületada lennukäsiraamatus märgitud asjaomase protseduuri maksimaalset stardimassi.
- b) Kui maandumise otsusepunktis või enne seda tuvastatakse kriitilise mootori rike, peab olema võimalik maanduda ja peatuda lähenemis- ja stardiala piires või sooritada katkestatud maandumine ning ületada kõik takistused lennutrajektoril vähemalt 10,7 m (35 jala) kõrguselt. Arvestada tuleb üksnes CAT.POL.H.110 kohaseid takistusi.

- c) Kui maandumise otsusepunktis või pärast seda tuvastatakse kriitilise mootori rike, peab olema võimalik:
 - 1) mööduda lähenemistrajektooriga kõikidest takistustest ja
 - 2) maanduda ning peatuda lähenemis- ja stardiala piires.
- d) Punktide a–c nõuetele vastavuse tõendamisel tuleb arvesse võtta CAT.POL.H.105 punkti c asjakohaseid arvestusliku maandumisaja parameetreid lähtelennuväljal või -käitamiskohas või varulennuväljal või -käitamiskohal, kui see on nõutav.
- e) Maandumise osa maandumise otsusepunktist kuni maandumiseni peab toimuma pinna nägemisulatuses.

CAT.POL.H.225 Kopterilennud avalikes huvides kasutatavast käitamiskohast ja käitamiskohta

- a) Lende avalikes huvides kasutatavast käitamiskohast või käitamiskohta võib teostada 2. suutlikkusklassis CAT.POL.H.310 punkti b või CAT.POL.H.325 punkti b nõudeid täitmata, juhul kui täidetud on kõik järgmised tingimused:
 - 1) käitamiskoht määrati avalikes huvides kasutatavaks enne 1. juulit 2002;
 - 2) suurus või takistuste laad ei võimalda 1. suutlikkusklassi nõuete täitmist;
 - 3) lend toimub kopteriga, mille suurim lubatud reisijakohtade arv on kuni kuus;
 - 4) käitaja vastab CAT.POL.H.305 punkti b alapunktide 2 ja 3 nõuetele;
 - 5) kopteri mass ei ületa lennukäsiraamatus sätestatud maksimaalset massi tõusugradiendil 8% tuulevaikusel asjaomasel ohutul stardikiirusel (V_{TOSS}) mittetöötava kriitilise mootoriga ning ülejäänud mootorite töötamisel sertifitseeritud võimsusel ja
 - 6) käitajal on pädeva asutuse ning avalikes huvides kasutatava käitamiskoha asukohariigi eelnev luba.
- b) Lennutegevuskäsiraamatus sätestatakse kohaspetsiifilised protseduurid, et minimeerida aega, mille kestel kopteris ja pinnal viibijad on stardi või maandumise aegse kriitilise mootori rikke korral ohustatud.
- c) Lennutegevuskäsiraamatusse lisatakse iga avalikes huvides kasutatava käitamiskoha kohta skeem või selgitustega foto, kus on näidatud põhiaspektid, mõõtmed, mittevastavused 1. suutlikkusklassi nõuetele, peamised ohud ning intsidendi korral kasutatav situatsiooniplaan.

3. peatükk – 2. suutlikkusklass

CAT.POL.H.300 Üldist

2. suutlikkusklassis käitatavatel kopteritel peab olema A-kategooria või samaväärne sertifikaat.

CAT.POL.H.305 Lennud tagatud ohutu hädamaandumise võimaluseta

- a) Lende tagatud ohutu hädamaandumise võimaluseta stardi- ja maandumisetapil sooritatakse üksnes juhul, kui käitajal on selleks pädeva asutuse antud luba.
- b) Loa saamiseks ja säilitamiseks peab käitaja:
 - 1) viima läbi riskianalüüsi, mis hõlmab:
 - i) konkreetset kopteritüüpi ja
 - ii) konkreetset lennuliiki;
 - 2) täitma järgmised tingimused:
 - i) saavutama ja säilitama tootja määratud kopteri/mootori modifikatsioonistandardi;
 - ii) teostama kopteri või mootori tootja soovitatavad ennetavad hooldustööd;
 - iii) lisama lennutegevuskäsiraamatusse stardi- ja maandumisprotseduurid, juhul kui need ei sisaldu juba lennukäsiraamatus;
 - iv) määrama kindlaks lennumeeskonna koolitused ja
 - v) kehtestama süsteemi võimsuse kao, mootori seiskumise või mootoririkke juhtumitest tootjale teatamiseks;ja
 - 3) rakendama kasutusseire süsteemi (UMS).

CAT.POL.H.310 Start

- a) Stardimass ei tohi ületada kindlaksmääratud maksimaalset massi tõusukiirusel 150 jalga minutis 300 meetri (1000 jala) kõrgusel lennuvälja või käitamiskoha pinnast mittetöötava kriitilise mootoriga ning ülejäänud mootorite töötamisel asjakohasel sertifitseeritud võimsusel;
- b) Lendudel, mis ei ole CAT.POL.H.305 kohased lennud, sooritatakse start selliselt, et oleks võimalik sooritada ohutut hädamaandumist kuni punktini, kust on võimalik ohutult lendu jätkata.
- c) CAT.POL.H.305 kohastel lendudel kohaldatakse lisaks punkti a nõuetele järgmist:
 - 1) stardimass ei tohi ületada lennukäsiraamatus märgitud maksimaalset massi kõikide töötavate mootoritega õhushõljumiseks (AEO OGE) tuulevaikusel kõikide mootorite töötamisel asjakohasel ettenähtud võimsusel; või
 - 2) lendudel kopteritekiilt:
 - i) kopteriga, mille suurim lubatud reisijakohtade arv on üle 19, või

- ii) kopteriga, mille lend algab maandumiseks sobimatul alal asuvalt kopteritekilt, tuleb stardimassi osas arvesse võtta järgmist: protseduuri; kopteriteki kõrgusele vastavat tekiserva mittetabamist ja kukkumiskõrgust mittetöötava kriitilise mootoriga ning ülejäänud mootorite töötamisel asjakohasel ettenähtud võimsusel.
- d) Punktide a–c nõuetele vastavuse tõendamisel tuleb arvesse võtta CAT.POL.H.105 punkti c asjakohaseid parameetreid lähtekohas.
- e) Stardi see osa, mis toimub enne CAT.POL.H.315 nõude täitmist, tuleb sooritada maapinna nägemisulatuses.

CAT.POL.H.315 Starditrajektoor

Alates stardi kriitilisest punktist (DPATO) või teise võimalusena hiljemalt 200 jala kõrguselt stardipinnast tuleb mittetöötava kriitilise mootoriga täita CAT.POL.H.210 punkti a alapunktide 1 ja 2 ning punkti b nõudeid.

CAT.POL.H.320 Lend marsruudil mittetöötava kriitilise mootoriga

Tuleb täita CAT.POL.H.215 nõue.

CAT.POL.H.325 Maandumine

- a) Maandumismass arvestuslikul maandumisajal ei tohi ületada kindlaksmääratud maksimaalset massi tõusukiirusel 150 jalga minutis 300 meetri (1000 jala) kõrgusel lennuvälja või käitamiskoha pinnast mittetöötava kriitilise mootoriga ning ülejäänud mootorite töötamisel asjakohasel sertifitseeritud võimsusel.
- b) Kui maandumistrajektoori mis tahes punktis tekib kriitilise mootori rike:
 - 1) võib sooritada katkestatud maandumise vastavalt CAT.POL.H.315 nõudele või
 - 2) lendudel, mis ei ole CAT.POL.H.305 kohased lennud, võib kopter sooritada ohutu hädamaandumise.
- c) CAT.POL.H.305 kohastel lendudel kohaldatakse lisaks punkti a nõuetele järgmist:
 - 1) stardimass ei tohi ületada lennukäsiraamatus märgitud maksimaalset massi kõikide töötavate mootoritega õhushõljumiseks (AEO OGE) tuulevaikuses kõikide mootorite töötamisel asjakohasel ettenähtud võimsusel; või
 - 2) lendudel kopteritekilt:
 - i) kopteriga, mille suurim lubatud reisijakohtade arv on üle 19, või
 - ii) kopteriga, mille lend algab maandumiseks sobimatul alal asuvalt kopteritekilt, võetakse maandumismassi osas arvesse kopteriteki kõrgusele vastavat protseduuri ja kukkumiskõrgust mittetöötava kriitilise mootoriga ning ülejäänud mootorite töötamisel asjakohasel ettenähtud võimsusel.
- d) Punktide a–c nõuetele vastavuse tõendamisel tuleb arvesse võtta CAT.POL.H.105 punkti c asjakohaseid parameetreid sihtlennuväljal või varulennuväljal, kui see on nõutav.
- e) Maandumise see osa, mille ajal ei ole punkti b alapunkti 1 nõuet enam võimalik täita, tuleb sooritada maapinna nägemisulatuses.

4. peatükk – 3. suutlikkusklass

CAT.POL.H.400 Üldist

- a) 3. suutlikkusklassis käitavataval kopteritel peab olema A-kategooria või samaväärne sertifikaat või B-kategooria sertifikaat.
- b) Lende sooritatakse üksnes maandumiseks sobival alal, välja arvatud:
 - 1) CAT.POL.H.420 kohastel lendudel või
 - 2) stardi- ja maandumisetapil, kui lend toimub vastavalt punktile c.
- c) Kui käitajal on CAT.POL.H.305 kohane luba, võib lennata väljaspool tihedalt asustatud maandumiseks sobimatut ala asuvalt lennuväljalt/lennuväljale või käitamiskohast/käitamiskohta, kus puudub tagatud ohutu hädamaandumise võimalus:
 - 1) stardi ajal enne V_y (parimat tõusukiirust võimaldav kiirus) saavutamist või stardipinnast 200 jala kõrgusele jõudmist või
 - 2) maandumise ajal madalamal kui 200 jalga maandumispinnast.
- d) Lende ei sooritata:
 - 1) väljaspool maapinna nägemisulatust;
 - 2) öösel;
 - 3) kui pilvede alumise piiri kõrgus on alla 600 jala või
 - 4) kui nähtavus on alla 800 m.

CAT.POL.H.405 Start

- a) Stardimass peab olema väikseim järgmistest:
 - 1) maksimaalne stardimass (MCTOM) või
 - 2) maksimaalne stardimass pinnalhõljumiseks kõikide mootorite töötamisel stardivõimsusel, või kui tingimused on sellised, et pinnalhõljumist arvatavalt ei saavutata, siis maksimaalne stardimass õhuhõljumiseks kõikide mootorite töötamisel stardivõimsusel.
- b) Kui CAT.POL.H.400 punktis b ei ole sätestatud teisiti, peab kopter mootoririkke korral olema suuteline ohutult hädamaanduma.

CAT.POL.H.410 Lend marsruudil

- a) Kopter peab suutma kõikide mootorite maksimaalsel püsivõimsusel töötamisel lendama kavandataval marsruudil või planeeritud kõrvalejuhtimise korral nõuetelevastavast minimaalsest lennukõrgusest kordagi madalamale laskumata.
- b) Kopter peab mootoririkke korral olema suuteline ohutult hädamaanduma, välja arvatud CAT.POL.H.420 kohaldamisel.

CAT.POL.H.415 Maandumine

- a) Kopteri maandumismass arvestuslikul maandumisajal peab olema väikseim järgmistest:
 - 1) suurim lubatud maandumismass või
 - 2) suurim maandumismass pinnalhõljumiseks kõikide mootorite töötamisel stardivõimsusel, või kui tingimused on sellised, et pinnalhõljumist arvatavalt ei saavutata, siis maandumismass õhushõljumiseks kõikide mootorite töötamisel stardivõimsusel.
- b) Kui CAT.POL.H.400 punktis b ei ole sätestatud teisiti, peab kopter mootoririkke korral olema suuteline ohutult hädamaanduma.

CAT.POL.H.420 Kopterilennud väljaspool tihedalt asustatud ala asuva maandumiseks sobimatu ala kohal

- a) Lende tihedalt asustamata maandumiseks sobimatu ala kohal tagatud ohutu hädamaandumise võimaluseta turbini mootoriga kopteritega, mille suurim lubatud reisijakohtade arv on kuni kuus, sooritatakse üksnes juhul, kui käitajal on selleks pädeva asutuse antud luba.
- b) Loa saamiseks ja säilitamiseks peab käitaja:
 - 1) sooritama selliseid lende üksnes mägistes või kõrvalistes piirkondades, mille on määranud ja kinnitanud konkreetse piirkonna eest vastutav pädev asutus;
 - 2) mitte sooritama selliseid lende kopteri kiirabilendude loa alusel;
 - 3) selgitama, kuidas kopteri kasutuspiirangud või muud põhjendatud kaalutlused takistavad nõuetekohaste suutlikkuskriteeriumide täitmist, ja
 - 4) omama CAT.POL.H.305 punkti b kohast luba.
- c) Olenemata CAT.IDE.H.240 nõuetest võib nimetatud lende sooritada lisahapniku seadmeteta, juhul kui salongi rõhkkõrgus ei ületa 10 000 jalga kauemaks kui 30 minutiks ega ületa kordagi rõhkkõrgust 13 000 jalga.

3. jaotis – Mass ja balansseering

1. peatükk – Mootoriga õhusõidukid

CAT.POL.MAB.100 Mass ja balansseering ning last

- a) Õhusõiduki last, mass ja raskuskese peavad kõikidel lennuetappidel vastama kinnitatud lennukäsiraamatus või lennutegevuskäsiraamatus kehtestatud piirangutele, sõltuvalt sellest, kumma tingimused on rangemad.
- b) Enne õhusõiduki kasutuselevõttu peab käitaja kaalumise teel kindlaks tegema selle massi ja raskuskeskme ning edaspidi tuleb õhusõidukeid massi ja raskuskeskme määramiseks kaaluda kord nelja aasta järel, kui kasutatakse üksikute õhusõidukite masse, ning üheksa aasta järel, kui kasutatakse õhusõidukipargi masse. Arvestada tuleb mõju, mida avaldavad massile ja balansseeringule modifikatsioonid ja remondid, ning see nõuetekohaselt dokumenteerida. Lisaks tuleb lennukid uuesti üle kaaluda, kui modifikatsioonide mõju massile ja balansseeringule pole täpselt teada.
- c) Kaalumise peab läbi viima õhusõiduki tootja või sertifitseeritud hooldusorganisatsioon.
- d) Käitaja peab kaalumise ja standardmasside põhjal kindlaks määrama kõigi käitamiseadmete ja meeskonnaliikmete massi, mis kuulub õhusõiduki käitamise tühimassi hulka. Kindlaks tuleb määrata mõju, mida nende asukoht avaldab lennuki raskuskeskmele.
- e) Käitaja peab kaalumise ja reisijate ja pagasi standardmassi alusel kindlaks määrama tegeliku lasti massi koos kogu ballasti massiga.
- f) Muude lastiosade standardmasse peale reisijate ja registreeritud pagasi standardmasside võib käitaja kasutada juhul, kui ta tõendab pädevale asutusele, et nende osade mass on muutumatu või jääb kindlaksmääratud hälbe piiresse.
- g) Käitaja peab kindlaks määrama kütusekoguse massi tegeliku tiheduse alusel või, kui see ei ole teada, lennutegevuskäsiraamatus sätestatud meetodi kohaselt arvutatud tiheduse alusel.
- h) Käitaja peab tagama, et:
 - 1) õhusõiduki lastimine toimub kvalifitseeritud töötajate järelevalve all ja
 - 2) tegelik last vastab õhusõiduki massi ja balansseeringu arvutamiseks kasutatud andmetele.
- i) Käitaja peab järgima konstruktsioonist tulenevaid lisapiiranguid, nagu põranda tugevuse piirangud, maksimaalne koormus jooksva meetri kohta, maksimaalne mass ühe lastiruumi kohta ja/või maksimaalne istekohtade arv. Kopterite puhul peab käitaja lisaks arvesse võtma lasti lennuageid muudatusi.
- j) Käitaja määrab lennutegevuskäsiraamatus kindlaks lastimise ning massi- ja balansseeringusüsteemi põhimõtted ja meetodid, mis vastavad punkti a-i nõuetele. Nimetatud süsteem peab hõlmama kõiki kavandatavate lendude liike.

CAT.POL.MAB.105 Massi ja balansseeringu andmed ja dokumendid

- a) Käitaja peab enne iga 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) õhusõiduki registreerimisandmed ja tüüp;
- (2) lennu andmed, number ja kuupäev;
- (3) kapteni nimi;
- (4) dokumendi koostaja nimi;
- (5) õhusõiduki käitamise tühimass ja vastav raskuskese;
 - i) B-suutlikkusklassi lennukite ja kopterite puhul ei pea raskuskeskme asukoht olema massi ja balansseeringu dokumentides märgitud, juhul kui lasti jaotus vastab näiteks eelnevalt väljaarvutatud balansseeringutabelile või on võimalik tõendada, et kavandatavas lennutegevuses saab tagada õige balansseeringu olenemata tegelikust lastist;
- (6) kütuse mass stardi ajal ja reisikütuse mass;
- (7) muude kuluainete mass peale kütuse, kui neid on;
- (8) lasti osad, sealhulgas reisijad, pagas, kaup ja ballast;
- (9) stardimass, maandumismass ja mass ilma kütuseta;
- (10) kohaldatavad õhusõiduki raskuskeskme positsioonid ja
- (12) massi ja raskuskeskme piirväärtused.

Eespool nimetatud andmed peavad olema kättesaadavad lennu planeerimisdokumentides või massi- ja balansseeringusüsteemides. Osa neist andmetest võib sisalduda ka muudes kasutamiseks hõlpsasti kättesaadavates dokumentides.

- b) Kui massi ja balansseeringu dokumente koostatakse arvuti abil, peab käitaja kontrollima väljastatavate andmete õigsust.
- c) Õhusõiduki lastimist kontrollinud isik peab oma allkirjaga kinnitama, et lasti ja selle paigutus vastavad kaptenile antud massi ja balansseeringu dokumentide andmetele. Kapten peab andma oma heakskiidu omakäelise allkirjaga või samaväärsel viisil.
- d) Käitaja peab kehtestama protseduurid, mida järgitakse lasti viimase hetke lastimuudatuste korral, et tagada:
 - 1) kui pärast massi ja balansseeringu dokumentide täitmist tehakse mõni viimase hetke muudatus, peab sellele juhtima õhusõiduki kapteni tähelepanu ning muudatus tuleb registreerida lennuplaneerimisdokumentides ning massi ja balansseeringu dokumentides;
 - 2) reisijate arvu või registreeritud lasti maksimaalse lubatava viimase hetke muudatuse piirmäära kindlaksmääratus ja
 - 3) nimetatud maksimumi ületamise korral uute massi ja balansseeringu dokumentide koostamine.
- e) Kui käitaja soovib kasutada lennuki pardal olevat integreeritud massi ja balansseeringu arvutisüsteemi lennuki lähetamisel kasutatava esmase allikana, peab ta selleks saama pädeva asutuse loa. Käitaja peab tõendama süsteemi täpsust ja usaldusväärsust.

D-alajagu – Mõõteriistad, andmed, seadmed

1. jaotis – Lennukid

CAT.IDE.A.100 Mõõteriistad ja seadmed – üldist

- a) Käesoleva osaga ette nähtud mõõteriistad ja seadmed peavad olema määruse (EÜ) nr 1702/2003 kohaselt sertifitseeritud, välja arvatud järgmised esemed:
- 1) varukaitsmed;
 - 2) kaasaskantavad valgustid;
 - 3) täppiskell;
 - 4) kaardihoidja;
 - 5) esmaabivahendite komplektid;
 - 6) vältimatu meditsiiniabi vahendite komplekt;
 - 7) megafonid;
 - 8) pääste- ja signalisatsioonivahendid;
 - 9) mereankrud ja sildumisvahendid ja
 - 10) laste turvavahendid.
- c) Mõõteriistad ja seadmed, mida ei ole käesoleva osaga ette nähtud ja mis ei pea olema määruse (EÜ) nr 1702/2003 kohaselt sertifitseeritud, kuid mida veetakse õhusõiduki pardal, peavad vastama järgmistele nõuetele:
- 1) nende mõõteriistade, seadmete ja abivahendite abil saadud andmeid ei kasuta lennumeeskond määruse (EÜ) nr 216/2008 I lisa või CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 ja CAT.IDE.A.345 nõuete täitmiseks; ja
 - 2) need mõõteriistad ja seadmed, kaasa arvatud nende rikked või häired, ei tohi kahjustada lennuki lennukõlblikkust.
- d) Kui lennu ajal tuleb lennumeeskonna liikmel kasutada seadmeid oma töökohal, peavad need seadmed olema sellelt kohalt hõlpsasti kasutatavad. Kui lennukil, mida käitatakse rohkem kui ühe lennumeeskonna liikmega, peab mingit mõõteriista olema üks, peab see olema paigutatud nii, et see oleks nähtav kõikide lennumeeskonna liikmete istmetelt.
- e) Kõikide lennumeeskonna liikmete poolt kasutatavate mõõteriistade paigutus peab võimaldama kõikidel lennumeeskonna liikmetel lugeda nende näitusid oma istekohtadelt nii, et nad peaksid võimalikult vähe muutma asendit ja vaatenurka, mis neil tavaliselt lennusuunas vaadates on.
- f) Kogu vajalik avariivarustus peab olema koheseks kasutamiseks hõlpsasti kättesaadav.

CAT.IDE.A.105 Lennu minimaalvarustus

Lendu ei alustata, kui mõni kavandatavaks lennuks vajalik lennuki mõõteriist, varustuse osa või funktsioon ei tööta või puudub, välja arvatud juhul, kui:

- a) lennukit käitatakse vastavalt käitaja minimaalvarustuse loetelule (MEL); või
- b) käitajal on pädeva asutuse luba käitada lennukit minimaalvarustuse põhiloetelu (MMEL) piires.

CAT.IDE.A.110 Elektrisüsteemi varukaitsmed

- a) Lennukid peavad olema varustatud kogu elektrisüsteemi kaitsevajadusele vastava võimsusega varukaitsmetega, et lennu ajal oleks võimalik vahetada kaitsmeid, mille vahetamine lennu ajal on lubatud.
- b) Kaasasolevate varukaitsmete arv peab olema suurim järgmistest:
 - 1) 10% iga võimsusega kaitsmete arvust või
 - 2) kolm iga võimsusega kaitset.

CAT.IDE.A.115 Lennuvalgustus

- a) Päeval käitatavatel lennukitel peavad olema:
 - 1) kokkupõrke vältimise signaaltulede süsteem;
 - 2) ohutu käitamise seisukohalt oluliste mõõteriistade ja seadmete valgustus, mis saab toidet lennuki elektrisüsteemist;
 - 3) reisijate salongide valgustus, mis saab toidet lennuki elektrisüsteemist, ja
 - 4) kaasaskantavad lambid, mis on kergesti kättesaadavad kõikide lennumeeskonna liikmete istekohtadelt, kellele need on ette nähtud.
- b) Öösel käitatavatel lennukitel peavad lisaks olema:
 - 1) navigatsiooni-/asukohatuled;
 - 2) kaks maandumisprožektorit või üks prožektor, millel on kaks eraldi toitega hõõgniiti, ja
 - 3) vesilennukitena käitatavatel lennukitel rahvusvahelistele nõuetele vastavad tuled kokkupõrgete vältimiseks veekogudel.

CAT.IDE.A.120 Tuuleklaasi puhastusseadmed

Lennukitel maksimaalse stardimassiga üle 5700 kg peavad igal piloodi töökohal olema vahendid esiklaasi osa saju ajal puhtana hoidmiseks.

CAT.IDE.A.125 Lennud päevasel ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi – lennu- ja navigeerimise mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

Lennukitel, mida käitatakse päevasel ajal visuaallennureeglite järgi, peavad olema piloodi töökohal järgmised seadmed:

- a) Vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse:
 - 1) magnetsuunda;
 - 2) aega tundides, minutites ja sekundites;
 - 3) rõhkkõrgust merepinnast;

- 4) mõõdetud õhkkiirust;
 - 5) vertikaalkiirust;
 - 6) pöörangut ja libisemist;
 - 7) asendit ja
 - 8) suunda.
- b) Vahendid, millega kuvatakse:
- 1) välisõhu temperatuuri;
 - 2) Machi arvu, juhul kui kiirusepiirangud on antud Machi arvu suhtes ja
 - 3) nõuetekohase toite puudumist vajalikel lennuinstrumentidel.
- c) Kui lennule on ette nähtud kaks pilooti, peab teise piloodi jaoks olema eraldi lisavahend, millega talle kuvatakse:
- 1) rõhkkõrgust merepinnast;
 - 2) mõõdetud õhkkiirust;
 - 3) vertikaalkiirust;
 - 4) pöörangut ja libisemist;
 - 5) asendit ja
 - 6) suunda.
- d) Vahend kondensatsioonist või jäätumisest tingitud häirete vältimiseks õhkkiiruse mõõtmise süsteemis peab olema:
- 1) lennukitel maksimaalse stardimassiga üle 5700 kg või suurima lubatava reisijakohtade arvuga üle üheksa ja
 - 2) lennukitel, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 1. aprillil 1999 või hiljem.
- e) Ühemootorilised lennukid, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud enne 22. maid 1995, on vabastatud punkti a alapunktide 6, 7 ja 8 ning punkti b alapunkti 1 nõuetest, juhul kui nende nõuete täitmine nõuaks lennuki moderniseerimist.

CAT.IDE.A.130 Lennud instrumentaallennureeglite (IFR) järgi või öösel – lennu- ja navigeerimise mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

Lennukitel, mida kasutatakse öisel ajal visuaallennureeglite järgi või instrumentaallennureeglite järgi, peavad olema piloodi töökohal järgmised seadmed:

- a) Vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse:
- 1) magnetsuunda;
 - 2) aega tundides, minutites ja sekundites;
 - 3) mõõdetud õhkkiirust;
 - 4) vertikaalkiirust;
 - 5) pöörangut ja libisemist või, lisa-aviohorisondiga varustatud lennukitel, libisemist;

- 6) asendit ja
 - 7) stabiliseeritud suunda.
- b) Kaks vahendit rõhkkõrguse mõõtmiseks ja kuvamiseks.
- c) Vahendid, millega kuvatakse:
- 1) välisõhu temperatuuri;
 - 2) Machi arvu, juhul kui kiirusepiirangud on antud Machi arvu suhtes, ja
 - 3) nõuetekohase toite puudumist vajalikel lennuinstrumentidel.
- d) Vahend kondensatsioonist või jäätumisest tingitud häirete vältimiseks punkti a alapunktiga 3 ja punkti h alapunktiga 2 ette nähtud õhkkiiruse mõõtmise süsteemis.
- e) Vahend, millega teadustatakse lennumeeskonnale punktiga d ette nähtud vahendi riket:
- 1) lennukitel, mille individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 1. aprillil 1998 või hiljem, või
 - 2) lennukitel, mille individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud enne 1. aprilli 1998 ning maksimaalse stardimassiga üle 5700 kg või suurima lubatava reisijakohtade arvuga üle üheksa.
- f) Kaks teineteisest sõltumatut staatilise rõhu süsteemi, välja arvatud propellerlennukitel maksimaalse stardimassiga 5700 kg või vähem.
- g) Propellerlennukitel maksimaalse stardimassiga 5700 kg või vähem üks staatilise rõhu süsteem ja üks staatilise rõhu varuallikas.
- h) Kui lennule on ette nähtud kaks pilooti, eraldi vahend, millega teisele piloodile kuvatakse:
- 1) rõhkkõrgust merepinnast;
 - 2) mõõdetud õhkkiirust;
 - 3) vertikaalkiirust;
 - 4) pöörangut ja libisemist;
 - 5) asendit ja
 - 6) stabiliseeritud suunda.
- i) Propellerlennukitel maksimaalse stardimassiga üle 5700 kg või suurima lubatava reisijakohtade arvuga üle üheksa, mõlema piloodi töökohalt kasutatav lisa-aviohorisont, mis:
- 1) tavalise lennu ajal saab pidevat elektritoidet ning mis üldelektrisüsteemi täieliku rikke korral saab toidet üldelektrisüsteemist sõltumatust allikast;
 - 2) pärast tavalise elektrisüsteemi täielikku katkestust töötab tõrgeteta vähemalt 30 minutit, arvestades avariielektrisüsteemi teisi koormusi ja käitamisprotseduure;
 - 3) töötab sõltumatult kõikidest teistest aviohorisondisüsteemidest;
 - 4) jätkab automaatselt tööd pärast tavalise elektritoite täielikku katkemist;
 - 5) on piisavalt valgustatud lennu kõikidel etappidel, välja arvatud lennukid, mille maksimaalne stardimass on 5700 kg või väiksem ja mis olid liikmesriigis juba

registreeritud 1. aprillil 1995 ning mille vasakpoolsel mõõteriistade paneelil on lisa-aviohorisont;

- 6) võimaldab lennumeeskonnal selgelt näha, et lisa-aviohorisont töötab avarijõuallikalt saadava elektriga ja
 - 7) kui lisa-aviohorisondi jaoks on eraldi toiteallikas, peab selle näidikul või mõõteriistade paneelil olema vastav signalisatsioon, mis näitab, kui seda toiteallikat kasutatakse.
- j) Hõlpsat lugemist võimaldavas asendis kaardihoidja, mida saab öiste lendude ajal valgustada.

CAT.IDE.A.135 Lisaseadmed lendudeks ühe piloodiga lennukiga instrumentaallennureeglite (IFR) järgi

Instrumentaallennureeglite (IFR) järgi lendavatel ühe piloodiga lennukitel peab olema vähemalt kõrguse- ja kursihoidmise režiimiga autopiloot.

CAT.IDE.A.140 Ohtliku kõrguse häiresüsteem

- a) Ohtliku kõrguse häiresüsteem peab olema järgmistel lennukitel:
 - 1) turbiinpropellerlennukid maksimaalse stardimassiga üle 5700 kg või suurima lubatava reisijakohtade arvuga üle üheksa ja
 - 2) turboreaktiivmootoritega lennukid.
- b) Ohtliku kõrguse häiresüsteem peab võimaldama:
 - 1) hoiatada lennumeeskonda, kui lennuk läheneb eelnevalt määratud kõrgusele, ja
 - 2) hoiatada lennumeeskonda vähemalt helisignaaliga, kui lennuk kaldub kõrvale eelnevalt määratud kõrgusest.
- c) Olenemata punktist a on ohtliku kõrguse häiresüsteemi nõudest vabastatud lennukid maksimaalse stardimassiga üle 5700 kg või suurima lubatava reisijakohtade arvuga üle üheksa, mille individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud enne 1. aprilli 1972 ning mis 1. aprillil 1995 olid juba liikmesriigis registreeritud.

CAT.IDE.A.150 Reljeefi jälgimise ja hoiatussüsteem (TAWS)

- a) Turbiinmootoriga lennukid maksimaalse stardimassiga üle 5700 kg või suurima lubatud reisijakohtade arvuga üle üheksa peavad olema varustatud tunnustatud standardis sätestatud A-klassi varustuse nõuetele vastava reljeefi jälgimis- ja hoiatussüsteemiga (TAWS).
- b) Kolbmootoriga lennukid maksimaalse stardimassiga üle 5700 kg või suurima lubatud reisijakohtade arvuga üle üheksa peavad olema varustatud tunnustatud standardis sätestatud B-klassi varustuse nõuetele vastava reljeefi jälgimis- ja hoiatussüsteemiga (TAWS).

CAT.IDE.A.155 Õhus kokkupõrke vältimise pardasüsteem (ACAS)

Turbiinmootoriga lennukitel maksimaalse stardimassiga üle 5700 kg või suurima lubatava reisijakohtade arvuga üle 19 peab olema ACAS II.

CAT.IDE.A.160 Pardailmaradar

Järgmistel lennukitel peab olema pardailmajaam, kui neid käitatakse öölendudel või instrumentaallennuilmaga piirkondades, kus marsruudil võib esineda äikest või teisi potentsiaalselt ohtlikke ilmatingimusi, mida saab pardailmaradari abil kindlaks teha:

- a) siserõhusüsteemiga lennukid;
- b) siserõhusüsteemita lennukid maksimaalse stardimassiga üle 5700 kg ja
- c) siserõhusüsteemita lennukid suurima lubatud reisijakohtade arvuga üle üheksa.

CAT.IDE.A.165 Lisavarustus öisteks lendudeks jäätumistingimustes

- a) Lennukitel, mida käitatakse öisel ajal arvatavates või tegelikes jäätumistingimustes, peavad olema seadmed jäätumise valgustamiseks või tuvastamiseks.
- b) Jäätkekevalgustus ei tohi põhjustada peegeldust ega pimestada meeskonnaliikmeid nende tööülesannete täitmisel.

CAT.IDE.A.170 Lennumeeskonna sisetelefonisüsteem

Rohkem kui ühe meeskonnaliikmeka kasutatavatel lennukitel peab olema lennumeeskonna sisetelefonisüsteem, sealhulgas kõrvaklapid ja mikrofonid kasutamiseks kõikidele lennumeeskonna liikmetele.

CAT.IDE.A.175 Meeskonnaliikmete sisetelefonisüsteem

Lennukitel maksimaalse stardimassiga üle 15 000 kg või suurima lubatava reisijakohtade arvuga üle 19 peab olema meeskonnaliikmete sisetelefonisüsteem, välja arvatud lennukitel, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud enne 1. aprilli 1965 ja mis 1. aprillil 1995 olid juba liikmesriigis registreeritud.

CAT.IDE.A.180 Valjuhääldisüsteem

Lennukitel suurima lubatud reisijakohtade arvuga üle 19 peab olema valjuhääldisüsteem.

CAT.IDE.A.185 Kabiini helisalvesti

- a) Kabiini helisalvesti (CVR) peab olema järgmistel lennukitel:
 - 1) lennukid maksimaalse stardimassiga üle 5700 kg ja
 - 2) mitme turbiinmootoriga lennukid, mille maksimaalne stardimass on 5700 kg või vähem, suurim lubatav reisijakohtade arv üle üheksa ning mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 1. jaanuaril 1990 või hiljem.
- b) Kabiini helisalvesti peab võimaldama säilitada andmeid, mis on salvestatud vähemalt:
 - 1) eelnenud kahe tunni jooksul, kui tegemist on punkti a alapunktis 1 nimetatud lennukiga, mille individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 1. aprillil 1998 või hiljem;
 - 2) eelnenud 30 minuti jooksul, kui tegemist on punkti a alapunktis 1 nimetatud lennukiga, mille individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud enne 1. aprilli 1998; või

- 3) eelnenud 30 minuti jooksul, kui tegemist on punkti a alapunktis 2 nimetatud lennukiga.
- c) Kabiini helisalvesti peab ajalises järjestuses salvestama:
 - 1) kabiinis raadio teel edastatavad või vastu võetavad suulised teated;
 - 2) lennumeeskonna liikmete suulised teated sisetelefonisüsteemi ning valjuhääldisüsteemi kaudu, kui see on paigaldatud;
 - 3) kabiini helikeskkonna, sealhulgas katkematult:
 - (i) kõikide kasutusel olevate suu- või maskmikrofonide helisignaalid, kui tegemist on lennukiga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 1. aprillil 1998 või hiljem;
 - (ii) võimaluse korral kõikide kasutusel olevate suu- või maskmikrofonide helisignaalid, kui tegemist on punkti a alapunktis 2 nimetatud lennukiga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud enne 1. aprilli 1998,ja
 - 4) kõrvaklappide või valjuhääldi kaudu edastatavad navigatsiooni- või lähenemisseadmeid identifitseerivad hääli- või helisignaalid.
- d) Kabiini helisalvesti peab automaatselt salvestama hakkama enne, kui lennuk alustab oma mootori jõul liikumist, ja salvestama kuni lennu lõpuni, kui lennuk mootori jõul enam edasi ei liigu. Lisaks peab lennukitel, mille individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 1. aprillil 1998 või hiljem, kabiini helisalvesti automaatselt salvestama hakkama enne, kui lennuk alustab oma mootori jõul liikumist, ja salvestama kuni lennu lõpuni, kui lennuk mootori jõul enam edasi ei liigu.
- e) Lisaks punktile d peab elektrivoolu olemasolu korral kabiini helisalvesti käivituma esimesel võimalusel kabiini kontrolli ajal enne mootorite käivitamist lennu algul ja töötama kuni vahetult pärast lennu lõppu ja mootorite väljalülitamist tehtava piloodikabiini kontrollini:
 - 1) punkti a alapunktis 1 nimetatud lennukitel, mille individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud pärast 1. aprilli 1998, või
 - 2) punkti a alapunktis 2 nimetatud lennukitel.
- (f) Kabiini helisalvestil peab olema seade, mis aitab tuvastada selle asukohta vees.

CAT.IDE.A.190 Pardaregistraator

- a) Järgmistel lennukitel peab olema pardaregistraator (FDR), mis salvestab ja säilitab teavet digitaalselt, ja mille jaoks on olemas vahendid salvestatud andmete hõlpsaks andmekandjalt kättesaamiseks:
 - 1) lennukid maksimaalse stardimassiga üle 5700 kg, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 1. juunil 1990 või hiljem;
 - 2) turbiinmootoriga lennukid maksimaalse stardimassiga üle 5700 kg, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud enne 1. juunit 1990, ja

- 3) mitme turbiinmootoriga lennukid, mille maksimaalne stardimass on 5700 kg või vähem, suurim lubatav reisijakohtade arv üle üheksa ning mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 1. aprillil 1998 või hiljem.
- b) Pardaregistraator peab salvestama:
- 1) kellaega, kõrgust maapinnast, õhkkiirust, kiirendust ja suunda ning suutma säilitada vähemalt eelnenud 25 tunni jooksul salvestatud andmeid, kui tegemist on punkti a alapunktis 2 nimetatud lennukitega maksimaalse stardimassiga alla 27 000 kg;
 - 2) parameetrid, mille järgi on võimalik täpselt kindlaks teha lennuki trajektoor, kiirus, asend, mootori(te) võimsus ning takistuse ja tõstejõu seadmete konfiguratsioon, ning suutma säilitada vähemalt eelnenud 25 tunni jooksul salvestatud andmeid, kui tegemist on punkti a alapunktis 1 nimetatud lennukitega maksimaalse stardimassiga alla 27 000 kg, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud enne 1. jaanuari 2016;
 - 3) parameetrid, mille järgi on võimalik täpselt kindlaks teha lennuki trajektoor, kiirus, asend, mootori(te) võimsus, konfiguratsioon ja toimimine ning suutma säilitada vähemalt eelnenud 25 tunni jooksul salvestatud andmeid, kui tegemist on punkti a alapunktides 1 ja 2 nimetatud lennukitega maksimaalse stardimassiga üle 27 000 kg, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud enne 1. jaanuari 2016;
 - 4) parameetrid, mille järgi on võimalik täpselt kindlaks teha lennuki trajektoor, kiirus, asend, mootori(te) võimsus ning takistuse ja tõstejõu seadmete konfiguratsioon, ning suutma säilitada vähemalt eelnenud 10 tunni jooksul salvestatud andmeid, kui tegemist on punkti a alapunktis 3 nimetatud lennukitega, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud enne 1. jaanuari 2016, või
 - 5) parameetrid, mille järgi on võimalik täpselt kindlaks teha lennuki trajektoor, kiirus, asend, mootori(te) võimsus, konfiguratsioon ja toimimine ning suutma säilitada vähemalt eelnenud 25 tunni jooksul salvestatud andmeid, kui tegemist on punkti a alapunktides 1 ja 3 nimetatud lennukitega, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 1. jaanuaril 2016 või hiljem.
- c) Andmed peavad põhinema lennuki allikatel, mis võimaldavad täpset korrelatsiooni lennumeeskonnale kuvatud teabega.
- d) Pardaregistraator peab hakkama automaatselt andmeid salvestama enne, kui lennuk hakkab oma mootori jõul liikuma, ning lõpetama salvestamise automaatselt pärast seda, kui lennuk on lõpetanud mootori jõul liikumise. Lisaks peab lennukitel, mille individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 1. aprillil 1998 või hiljem, pardaregistraator hakkama automaatselt andmeid salvestama enne, kui lennuk alustab oma mootori jõul liikumist, ja lõpetama automaatselt pärast lennu lõppu, kui lennuk mootori jõul enam edasi ei liigu.
- e) Pardaregistraatoril peab olema seade, mis aitab tuvastada selle asukohta vees.

CAT.IDE.A.195 Andmeside salvestamine

- a) Lennukites, mille individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 8. aprillil 2014 või hiljem ning millel on andmesideühenduse kasutamise suutlikkus ja peab olema kabiini helisalvesti, peab salvesti vajadusel salvestama:

- 1) andmesideühenduse kaudu lennuliiklusteenistusega sidepidamisel lennukisse ja lennukist edastatavaid sõnumeid, sealhulgas järgmisi sõnumeid:
 - i) andmeside algus;
 - ii) lennujuhi-piloodi suhtlus;
 - iii) adresseeritud seire;
 - iv) lennuandmed;
 - v) kuivõrd süsteemi arhitektuur seda võimaldab, õhusõiduki raadiolevi seire;
 - (vi) kuivõrd süsteemi arhitektuur seda võimaldab, õhusõiduki lennuaegsed juhtimisandmed ja
 - (vii) kuivõrd süsteemi arhitektuur seda võimaldab, kuvarite graafika;
 - 2) teavet, mis võimaldab korrelatsiooni seonduvate andmesideühenduse kaudu edastatud teabe salvestistega, mida säilitatakse lennukist eraldi; ja
 - 3) teavet andmesideühenduse kaudu edastatud sõnumite aja ja prioriteedi kohta, võttes arvesse süsteemi arhitektuuri.
- b) Andmete salvestamiseks ja säilitamiseks salvestis ning hilisemaks salvestist kättesaamiseks tuleb kasutada digitaalset meetodit. Salvestusmeetod peab olema selline, et andmeid oleks võimalik sünkroniseerida maapinnal salvestatud andmetega.
- c) Salvesti peab suutma säilitada andmeid, mis on salvestatud vähemalt CAT.IDE.A.185 kabiini helisalvesti nõuetes sätestatud aja jooksul.
- d) Salvestil peab olema seade, mis aitab tuvastada selle asukohta vees.
- e) Nõuded salvesti käivitumis- ja peatumisskeemile on samad, mis on kabiini helisalvesti käivitumis- ja peatumisskeemi jaoks sätestatud CAT.IDE.A.185 punktides d ja e.

CAT.IDE.A.200 Kombineeritud salvesti

Kabiini helisalvesti ja pardaregistraatori nõuded võib täita:

- a) lennukitel, millel on nõutav kabiini helisalvesti või pardaregistraator, ühe kombineeritud lennuandmete salvesti ja kabiini helisalvestiga;
- b) lennukitel, mille maksimaalne stardimass on 5700 kg või vähem ja millel on nõutav kabiini helisalvesti või pardaregistraator, ühe kombineeritud lennuandmete salvesti ja kabiini helisalvestiga või
- c) lennukitel, mille maksimaalne stardimass üle 5700 kg ja millel on nõutav kabiini helisalvesti või pardaregistraator, kahe kombineeritud lennuandmete salvesti ja kabiini helisalvestiga.

CAT.IDE.A.205 Istmed, istmete turvavööd, turvasüsteemid ja laste turvavahendid

- a) Lennukitel peavad olema:
 - 1) istmed või magamisasemed kõigile üle 24 kuu vanustele isikutele;
 - 2) istmed salongitöötajatele;
 - 3) turvavöö igal reisijaistmel ning ohutusrihm igal magamisasemel, välja arvatud alapunktis 4 sätestatud juhul;

- 4) lennukitel maksimaalse stardimassiga alla 5700 kg ja suurima lubatud reisijakohtade arvuga alla üheksa alates 8. aprillist 2015 turvavöö koos torso ülaosa turvasüsteemiga igal reisijaistmel ning ohutusrihm igal magamisasemel;
 - 5) lapse turvavahend (CRD) igale pardal olevale alla 24 kuu vanusele isikule;
 - 6) turvavöö koos torso ülaosa turvasüsteemiga, milles sisalduv seade hoiab istuja torsot järsu pidurdamise korral automaatselt paigal:
 - i) igal lennumeeskonna istmel ning kõigil piloodiistme kõrval asuvatel istmetel;
 - ii) igal kabiinis oleval vaatelejaistmel;
 - 7) turvavöö koos torso ülaosa turvasüsteemiga minimaalse nõutava suurusega salongipersonali istmetel.
- b) Turvavöö koos torso ülaosa turvasüsteemiga peab olema:
- 1) üks avamispunkt;
 - 2) lennumeeskonna istmetel, piloodiistme kõrval asuvatel istmetel ning minimaalse nõutava suurusega salongipersonali istmetel kaks õlarihma ja turvavöö, mida saab kasutada teineteisest sõltumatult.

CAT.IDE.A.210 Märkuanded „Kinnitage turvavööd!“ ja „Suitsetamine keelatud!“

Lennukitel, milles kõik reisijate istmed pole lennumeeskonna istmetelt nähtavad, peab olema vahend, mille abil saab kõiki reisijaid ja salongitöötajaid teavitada, millal tuleb istmete turvavööd kinnitada ja millal ei ole suitsetamine lubatud.

CAT.IDE.A.215 Siseuksed ja kardinaid

Lennukitel peab olema:

- a) lennukitel suurima lubatud reisijakohtade arvuga üle 19 reisijatesalongi ja meeskonnaruumi vahel lukustatav uks sildiga „Ainult meeskonnale“ ning ukse lukustusseadmega, mis ei võimalda reisijatel seda lennumeeskonna liikme loata avada;
- b) hõlpsalt kättesaadav vahend kõikide nende uste avamiseks, mis eraldavad reisijatesalongi teistest ruumidest, kus asuvad avariiväljapääsud;
- c) vahend iga reisijatesalongi muudest ruumidest eraldava ukse või kardina avatud asendisse fikseerimiseks juhul, kui reisijate istmetelt avariiväljapääsuni jõudmiseks on vaja pääseda neisse ruumidesse;
- d) lennuki igal siseuksel ja kardinate kõrval, kust pääseb avariiväljapääsuni, silt, mis näitab, et need peavad olema stardi ja maandumise ajal avatud, ja
- e) kõikide meeskonnaliikmete jaoks vahendid, millega nad saavad lukust lahti teha kõik ukseid, mida tavaliselt kasutavad reisijad ja mida reisijad saavad lukustada.

CAT.IDE.A.220 Esmaabikomplekt

- a) Lennukitel peavad olema esmaabikomplektid vastavalt tabelile 1.

Tabel 1. Nõutav esmaabikomplektide arv

Reisijakohtade arv	Nõutav esmaabikomplektide arv
0–100	1
101–200	2
201–300	3
301–400	4
401–500	5
501 või rohkem	6

- (b) Esmaabikomplektid peavad olema:
- 1) kasutamiseks hõlpsalt kättesaadavad ja
 - 2) uuendatud.

CAT.IDE.A.225 Vältimatu meditsiiniabi vahendite komplekt

- a) Lennukil suurima lubatud reisijakohtade arvuga üle 30 peab olema vältimatu meditsiiniabi vahendite komplekt, juhul kui ettenähtud marsruudi mõni punkt asub normaalse reisilennukiirusel rohkem kui 60 minuti lennu kaugusel lennujaamast, kus on võimalik saada kvalifitseeritud arstiabi.
- b) Kapten tagab, et ravimeid manustavad üksnes sobiva kvalifikatsiooniga isikud.
- c) Punktis a nimetatud vältimatu arstiabi komplekt peab olema:
 - 1) tolmu- ja niiskuskindel;
 - 2) paigutatud loata juurdepääsu vältival viisil ja
 - 3) uuendatud.

CAT.IDE.A.230 Esmaabihapnik

- a) Rõhusüsteemiga lennukid, mida käitatakse rõhkkõrgusel üle 25 000 jala ning mida nõuete järgi peab teenindama salongipersonal, peab olema puhta hapniku varu nende reisijate jaoks, kes salongi survestuse kadumise järel võivad füsioloogilistel põhjustel vajada hapnikku.
- b) Punktis a nimetatud hapnikuvaru arvutamisel arvestatakse, et hapniku keskmine vooluhulk rahvusvahelise standardatmosfääri (standardse temperatuuri, rõhu ja kuivuse - STPD) puhul on kolme liitri hapnikku minutis inimese kohta. Hapnikukogusest peab piisama vähemalt 2% pardalolevatele reisijatele (kuid mitte vähem kui ühele inimesele) kogu ülejäänud lennuks pärast salongi survestuse kadumist juhul, kui salongi kõrgus on üle 8000 jala, kuid vähem kui 15 000 jalga.

- c) Õhusõidukis peab olema piisav arv jaotamisseadmeid (kuid mitte vähem kui kaks) koos salongipersonalile hapniku kasutamiseks mõeldud vahendiga.
- d) Esmaabi-hapnikuseadmed peavad standardtingimustes (STPD) suutma iga kasutaja jaoks anda vähemalt neli liitrit hapnikku minutis.

CAT.IDE.A.235 Lisahapnik – rõhusüsteemiga lennukid

- a) Rõhusüsteemiga lennukitel, mida käitatakse rõhkkõrgusel üle 10 000 jala, peavad olema lisahapnikuseadmed, mille abil on võimalik säilitada ja jaotada hapnikuvaru vastavalt tabelile 1.
- b) Rõhusüsteemiga lennukitel, mida käitatakse kõrgustel üle 25 000 jala, peavad olema:
 - 1) kiirpaigaldatavad maskid lennumeeskonna liikmetele;
 - 2) piisavalt varuväljundeid ja maske või piisaval arvul reisijatesalongis ühtlaselt jaotatud kaasaskantavaid maskidega hapnikuballoone, et tagada hapniku viivitamatu kättesaadavus kõikidele ettenähtud salongitöötajatele;
 - 3) hapnikuvarustussüsteemiga ühendatud hapnikujaotusvahendid, peab olema viivitamata kättesaadavad igale istuvale salongitöötajale, lisameeskonnaliikmele ning reisijaistmel istujale ja
 - 4) seade lennumeeskonna hoiatamiseks survestuse kadumise puhul.
- c) Rõhusüsteemiga lennukitel, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud pärast 8. novembrit 1998 ja mida käitatakse rõhkkõrgustel üle 25 000 jala või 25 000 jala kõrgusel või madalamal tingimustes, kus ei saa nelja minuti jooksul ohutult laskuda 13 000 jala kõrgusele, peavad olema automaatselt käivituvad punkti b alapunkti 3 kohased individuaalsed hapnikujaotusvahendid.
- d) Punkti b alapunktis 3 ja punkris c nimetatud hapnikujaotusvahendite ja väljundite arv peab olema vähemalt 10% võrra suurem istekohtade arvust. Varuvahendid peavad olema jaotatud ühtlaselt kogu reisijatesalongi ulatuses.
- e) Olenemata punktist a võib salongitöötajate, lisameeskonnaliikmete ja reisijate hapnikuvarustuse nõudeid vähendada lennukitel, mis ei ole sertifitseeritud lendamiseks kõrgusel üle 25 000 jala, kõigi nõutud salongipersonali liikmete ning vähemalt 10% reisijate jaoks kogu lennuaja kestel salongi rõhkkõrgustel vahemikus 10 000 ja 13 000 jalga, juhul kui lennatava marsruudi igas punktis on lennukil võimalik ohutult nelja minuti jooksul laskuda salongi rõhkkõrguseni 13 000 jalga.
- f) Tabeli 1 esimese rea punkti b alapunktis 1 ja teises reas nõutav minimaalne varu on hapnikukogus, mida konstantse laskumiskiiruse juures on vaja laskumiseks kümne minuti jooksul lennuki suurimast sertifitseeritud käitamiskõrgusest 10 000 jalani ja seejärel 20-minutiliseks lennuks 10 000 jala kõrgusel.
- g) Tabeli 1 esimese rea punkti b alapunkti 1 taandes 2 nõutav minimaalne varu on hapnikukogus, mida konstantse laskumiskiiruse juures on vaja laskumiseks kümne minuti jooksul lennuki suurimast sertifitseeritud käitamiskõrgusest 10 000 jalani ja seejärel 110-minutiliseks lennuks 10 000 jala kõrgusel.
- h) Tabeli 1 kolmandas reas nõutav minimaalne hapnikuvaru on hapnikukogus, mida konstantse laskumiskiiruse juures on vaja laskumiseks kümne minuti jooksul lennuki suurimast sertifitseeritud käitamiskõrgusest 15 000 jalani.

Tabel 1. Hapniku miinimumnõuded rõhusüsteemiga lennukitel

Varustatavad isikud	Kestus ja kabiini rõhkkõrgus
1) Töökohustusi täitvad kabiinis istujad	(a) Kogu lennuaeg, mil kabiini rõhkkõrgus on üle 13 000 jala. b) Ülejäänud lennuaeg, mil kabiini rõhkkõrgus on üle 10 000 jala kuid mitte üle 13 000 jala, pärast esimest 30 minutit neil kõrgustel, kuid mitte vähem kui: 1) 30 minuti varu lennukitel, mis on sertifitseeritud käitamiseks kuni 25 000 jala kõrgusel; ja 2) kahe tunni varu lennukitel, mis on sertifitseeritud käitamiseks kõrgemal kui 25 000 jalga.
2) Ettenähtud salongitöötajad	(a) Kogu lennuaeg, mil kabiini rõhkkõrgus on üle 13 000 jala, kuid mitte vähem kui 30 minuti varu. b) Ülejäänud lennuaeg, mil kabiini rõhkkõrgus on üle 10 000 jala kuid mitte üle 13 000 jala, pärast esimest 30 minutit neil kõrgustel.
3) 100% reisijatest *	Kogu lennuaeg, mil kabiini rõhkkõrgus on üle 15 000 jala, kuid igal juhul mitte vähem kui 10 minuti varu.
4) 30% reisijatest *	Kogu lennuaeg, mil salongi rõhkkõrgus on üle 14 000 jala kuid mitte üle 15 000 jala.
5) 10% reisijatest *	Ülejäänud lennuaeg, mil kabiini rõhkkõrgus on üle 10 000 jala kuid mitte üle 14 000 jala, pärast esimest 30 minutit neil kõrgustel.

* Tabelis 1 märgitud reisijate arv tähistab tegelikult pardal olevaid reisijaid, sealhulgas alla 24 kuu vanuseid isikuid.

CAT.IDE.A.240 Lisahapnik – rõhusüsteemita lennukid

Rõhusüsteemita lennukitel, mida käitatakse rõhkkõrgusel üle 10 000 jala, peavad olema lisahapnikuseadmed, mille abil on võimalik säilitada ja jaotada hapnikuvaru vastavalt tabelile 1.

Tabel 1. Hapniku miinimumnõuded rõhusüsteemita lennukitel

Varustatavad isikud	Kestus ja kabiini rõhkkõrgus
1) Töökohustusi täitvad kabiinis istujad ning lennumeeskonda töökohustustes abistavad meeskonnaliikmed	Kogu lennuaeg rõhkkõrgusel üle 10 000 jala.

2) Ettenähtud salongitöötajad	Kogu lennuaeg rõhkkõrgusel üle 13 000 jala ja kogu 30 minutit ületava aja jooksul, mis lennatakse rõhkkõrgusel üle 10 000 jala, kuid mitte kõrgemal kui 13 000 jalga.
3) Lisameeskonnaliikmed ja 100% reisijatest *	Kogu lennuaeg rõhkkõrgusel üle 13 000 jala.
4) 10% reisijatest *	Kogu lennuaeg pärast 30 minutit rõhkkõrgusel üle 10 000 jala kuid mitte üle 13 000 jala.

* Tabelis 1 märgitud reisijate arv tähistab tegelikult pardal olevaid reisijaid, sealhulgas alla 24 kuu vanuseid isikuid.

CAT.IDE.A.245 Hingamisteede kaitsevahendid meeskonnale

- a) Kõikidel rõhusüsteemiga lennukitel ning rõhusüsteemita lennukitel maksimaalse stardimassiga üle 5700 kg või suurima lubatud reisijakohtade arvuga üle 19 peavad olema hingamisteede kaitsevahendid (PBE), mille abil saab kaitsta silmi, nina ja suud ning anda vähemalt 15 minuti jooksul:
- 1) hapnikku kõikidele kabiinis töökohustusi täitvatele lennumeeskonna liikmetele;
 - 2) hingamisgaasi kõikidele ettenähtud salongitöötajatele neile määratud töökohtade juures ja
 - 3) hingamisgaasi kaasaskantavast hingamisteede kaitsevahendist ühele lennumeeskonna liikmele talle määratud töökohal, juhul kui lennukit käitatakse suurema kui üheliikmelise lennumeeskonnaga ning salongipersonalita.
- b) Lennumeeskonnale kasutamiseks ette nähtud hingamisteede kaitsevahendid (PBE) peavad asuma kabiinis ning olema viivitamatuks kasutamiseks kergesti kättesaadavad kõigile ettenähtud töökohtadel olevatele lennumeeskonna liikmetele.
- c) Salongipersonalile kasutamiseks ette nähtud hingamisteede kaitsevahendid (PBE) tuleb paigutada kõigi salongipersonali liikmete töökohtade juurde.
- d) Lennukitel peab olema veel üks hingamisteede kaitsevahend, mis paikneb CAT.IDE.A.250 kohase käsitulekustuti juures või lastiruumi sissepääsu juures, kui käsitulekustuti asub lastiruumis.
- e) Hingamisteede kaitsevahend ei tohi kasutamisel takistada CAT.IDE.A.170, CAT.IDE.A.175, CAT.IDE.A.270 ja CAT.IDE.A.330 kohaste sidevahendite kasutamist.

CAT.IDE.A.250 Käsitulekustutid

- a) Lennukitel peab kabiinis olema vähemalt üks käsitulekustuti.
- b) Kõikides kambüüsides, mis ei ole reisijate põhisalongis, peab olema või seal kasutamiseks olema kergesti kättesaadav vähemalt üks käsitulekustuti.
- c) Kõikides A- või B-klassi lasti- või pagasiruumides ja kõikides E-klassi lastiruumides, kuhu meeskonnaliikmetel on lennu ajal juurdepääs, peab olema vähemalt üks kergesti kättesaadav käsitulekustuti.

- d) Kustutusaine liik ja nõutavate kustutusvahendite arv peavad vastama tulekahjuliikidele, mis võivad tekkida ruumis, kus on ette nähtud tulekustutit kasutada, ning põhjustama võimalikult väikest toksiliste gaaside kontsentratsiooni ohtu ruumides, kus viibivad inimesed.
- e) Lennukitel peab olema vähemalt tabeli 1 kohane arv käsitulekustuteid, mis peavad olema paigutatud selliselt, et neid oleks võimalik igas reisijatesektsioonis kasutamiseks hõlpsasti kätte saada.

Tabel 1. Käsitulekustutite arv

MOPSC	Tulekustutite arv
7–30	1
31–60	2
61–200	3
201–300	4
301–400	5
401–500	6
501–600	7
601 või rohkem	8

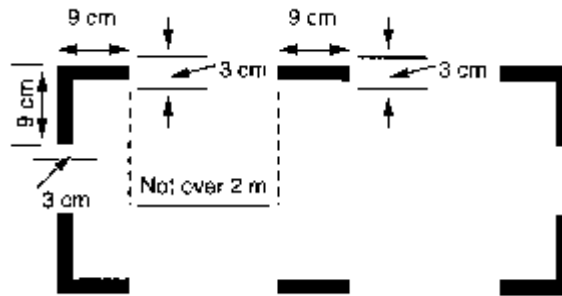
CAT.IDE.A.255 Kirves ja raudkang

- a) Lennukitel maksimaalse stardimassiga üle 5700 kg või suurima lubatud reisijakohtade arvuga üle üheksa peab kabiinis olema vähemalt üks kirves ja raudkang.
- b) Lennukitel suurima lubatud reisijakohtade arvuga üle 200 peab olema veel üks kirves ja raudkang kõige tagumises kambüüsis või selle lähedal.
- c) Reisijatesalongis asuvad kirved ja raudkangid ei tohi olla reisijatele nähtavad.

CAT.IDE.A.260 Sissemurdmispunktide märgistamine

Kui lennuki kerel märgistatakse alad, mis sobivad päästjatele hädaolukorras sissemurdmiseks, tuleb need märgistada vastavalt joonisel 1 näidatule.

Joonis 1. Sissemurdmispunktide märgistus



CAT.IDE.A.265 Avariievakuatsiooni vahendid

- a) Lennukitel, mille avariiväljapääsude läved on kõrgemal kui 1,83 m (6 jalga) maapinnast, peavad kõikide avariiväljapääsude juures olema vahendid, mis võimaldavad reisijate ja meeskonna ohutut maalepääsu hädaolukorras.
- b) Olenemata punktist a ei pea tiiva kohal asetsevate väljapääsude juures sellist varustust või selliseid vahendeid olema juhul, kui evakueerimistee lõpu kindlaksmääratud kohast lennuki keres on maapinnani vähem kui 1,83 meetrit (kuus jalga), kui lennuk on maas, telik välja lastud ja tiivaklapid on vastavalt kas stardi- või maandumisasendis, sõltuvalt sellest, milline tiivaklappide asend on maapinnast kõrgemal.
- c) Lennukitel, millel peab olema lennumeeskonna jaoks eraldi avariiväljapääs, mille madalaim punkt on kõrgemal kui 1,83 meetrit (kuus jalga) maapinnast, peab olema vahend, mis aitab kõikidel lennumeeskonna liikmetel hädaolukorras ohutult maale laskuda.
- d) Punktides a ja c nimetatud kõrgusi mõõdetakse:
 - 1) väljalastud telikuga ja
 - 2) pärast teliku ühe või mitme toe purunemist või riket väljalaskmisel, kui tegemist on lennukitega, mille tüübisertifikaat on välja antud pärast 31. märtsi 2000.

CAT.IDE.A.270 Megafonid

Lennukitel suurima lubatud reisijakohtade arvuga üle 60, mille pardal on vähemalt üks reisija, peab olema järgmine arv meeskonnaliikmetele hädaolukorras evakueerimisel hõlpsasti kättesaadavaid kaasaskantavaid patareitoitega megafone:

- a) Igas reisijatesalongis:

Tabel 1. Megafonide arv

Reisijate istekohtade arv	Megafonide arv
61–99	1
100 või rohkem	2

- (b) Rohkem kui ühe reisijatesalongiga lennukitel, mille reisijate istekohtade koguarv on suurem kui 60, peab olema vähemalt üks megafon.

CAT.IDE.A.275 Avariivalgustus ja -märgistus

- a) Lennukitel suurima lubatud reisijakohtade arvuga üle üheksa peab olema lennuki evakueerimist hõlbustav sõltumatu toitega avariivalgustussüsteem.
- b) Lennukitel suurima lubatud reisijakohtade arvuga üle 19 peab punktis a nimetatud avariivalgustussüsteem hõlmama:
 - 1) salongi üldvalgusteid;
 - 2) sisevalgusteid põranda kõrgusel avariiväljapääsude juures;
 - 3) valgustatud avariiväljapääsu märgistust ja selleni suunavaid märke;
 - 4) lennukitel, mille tüübisertifikaadi või samaväärse dokumendi taotlus registreeriti enne 1. maid 1972, õistel lendudel välist avariivalgustust kõigil tiiva kohal asetsevatel väljapääsudel ning väljapääsudel, mille juures on ette nähtud abivahendid maapinnale laskumiseks;
 - 5) lennukitel, mille tüübisertifikaadi või samaväärse dokumendi taotlus registreeriti pärast 30. aprilli 1972, õistel lendudel olema välist avariivalgustust kõigil reisijate avariiväljapääsudel ja
 - 6) lennukitel, mille esmane tüübisertifikaat on välja antud pärast 31. detsembrit 1957, avariiväljapääsuni suunavat tähistust reisijatesalongide põrandal.
- c) Lennukitel suurima lubatud reisijakohtade arvuga kuni 19, mille tüübisertifikaat on välja antud ameti lennukõlblikkuseeskirjade alusel, peab punktis a nimetatud avariivalgustussüsteem hõlmama punkti b alapunktides 1–3 nimetatud seadmeid.
- d) Lennukitel suurima lubatud reisijakohtade arvuga kuni 19, mille tüübisertifikaat ei ole välja antud ameti lennukõlblikkuseeskirjade alusel, peab punktis a nimetatud avariivalgustussüsteem hõlmama punkti b alapunktis 1 nimetatud seadmeid.
- e) Lennukitel suurima lubatud reisijakohtade arvuga kuni üheksa peab olema lennuki evakueerimist hõlbustav salongi üldvalgustus.

CAT.IDE.A.280 Avariimajakas (ELT)

- a) Lennukitel suurima lubatud reisijakohtade arvuga üle 19 peab olema vähemalt:
 - 1) kaks avariimajakat, millest üks on automaatne, kui tegemist on lennukitega, millele on antud esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat pärast 1. juulit 2008, või
 - 2) üks automaatne avariimajakas ja kaks mis tahes liiki avariimajakat, kui tegemist on lennukitega, millele on antud esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat 1. juulil 2008 või varem.
- b) Lennukitel suurima lubatud reisijakohtade arvuga kuni 19 peab olema vähemalt:
 - 1) üks automaatne avariimajakas, kui tegemist on lennukitega, millele on antud individuaalne lennukõlblikkussertifikaat pärast 1. juulit 2008, või
 - 2) üks mis tahes liiki avariimajakas, kui tegemist on lennukitega, millele on antud esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat 1. juulil 2008 või varem.
- c) Mis tahes liiki avariimajakas peab suutma edastada samaaegselt signaali sagedustel 121,5 MHz ja 406 MHz.

CAT.IDE.A.285 Lendamine veekogu kohal

- a) Järgmistel lennukitel peab olema iga pardal oleva isiku jaoks päästevest ja iga alla 24 kuu vanuse isiku jaoks samaväärne ujuvvahend, mis paikneb kohas, kus see on tema istmelt või magamisasemelt hõlpsasti kättesaadav isikule, kellele see on kasutamiseks mõeldud:
- 1) maalennukid, millega lennatakse veekogu kohal kaldast kaugemal kui 50 meremiili, kui stardi- või lähenemistrajektor paikneb vee kohal selliselt, et ebaõnnestunud stardi või maandumise korral on võimalik hädamaanduda vette, ja
 - 2) vesilennukid, millega lennatakse veekogu kohal.
- b) Igal päästevestil või samaväärsel ujuvvahendil peab olema isikute asukohta kindlakstegemist hõlbustav elektrivalgusti.
- c) Veekogu kohal käitavatel vesilennukitel peab olema:
- 1) mereankur ja muu lennuki suurusele, kaalule ja käitamisomadustele vastav varustus, mida vesilennukil on vaja vees randumiseks, ankurdamiseks või manööverdamiseks, ja
 - 2) vajaduse korral rahvusvaheliste eeskirjadega ette nähtud helisignaalide tekitamise vahendid kokkupõrgete vältimiseks merel.
- d) Lennukite lendudel veekogu kohal hädamaandumiseks sobivast kaldast kaugemal, kui:
- 1) 120 minutit lendu reisilennukiirusel või 400 meremiili (sõltuvalt sellest, kumb on väiksem) lennukitel, mis suudavad jätkata lendu lennuväljani kriitilise mootori seiskumisel marsruudi või plaanijärgselt muudetud marsruudi mis tahes punktis, või
 - 2) kõikidel muudel lennukitel 30 minutit lendu reisilennukiirusel või 100 meremiili (sõltuvalt sellest, kumb on väiksem),
- peab olema punktis e sätestatud varustus.
- e) Punkti d kohastel lennukitel peab pardal olema järgmine varustus:
- 1) kõikide pardalviibijate mahutamiseks piisav arv päästeparvi, mis on paigutatud hädaolukorras kiiret kasutamist võimaldaval viisil ning on piisava suurusega mahutamaks kõiki üleelanuid ka ühe suurima ettenähtud mahutavusega päästeparve kaotuse korral;
 - 2) igas päästeparves valgusti üleelanute otsimiseks;
 - 3) päästevahendid, mis võimaldavad kavandatud lennule vastavates tingimustes ellujäämist, ja
 - 4) vähemalt kaks pääste-avariimajakat (ELT(S)).

CAT.IDE.A.305 Päästevarustus

- a) Lennukitel, mida kasutatakse eriti raskete otsingu- ja päästetingimustega alade kohal, peavad olema:
- 1) signalisatsioonivahendid hädasignaalide saatmiseks;
 - 2) vähemalt üks pääste-avariimajakas (ELT(S)) ja
 - 3) lennatavale marsruudile vastav täiendav päästevarustus olenevalt pardal olevate isikute arvust.

- b) Punkti a alapunktis 3 nimetatud täiendavat päästevarustust ei pea olema, kui lennuk:
- 1) jääb lennu ajal piirkonnast, kus otsingu- ja päästetööd ei ole eriti keerulised, järgmisele kaugusele:
 - i) 120 minutit lennuaega reisilennukiirusel ühe mittetöötava mootoriga sellise lennukiga, millega saab jätkata lendu lennuväljani mittetöötava(te) kriitilis(t)e mootori(te) seiskumisel marsruudi mis tahes punktis või plaani järgi muudetud marsruudil, või
 - ii) 30 minutit lennuaega reisilennukiirusel kõikide teiste lennukite puhul, või
 - 2) jääb kaugusele, mis ei ületa 90-minutist reisilennukiirusel lennuaega hädamaandumiseks sobivast piirkonnast lennukite puhul, mis on sertifitseeritud vastavalt kohaldatavale lennukõlblikkusstandardile.

CAT.IDE.A.325 Kõrvaklapid

- a) Lennukitel peavad iga kabiinis määratud töökohal oleva lennumeeskonna liikme jaoks olema kõrvaklapid koos suu- või kõrimikrofoniga.
- b) Lennukitel, mida käitatakse instrumentaallennureeglite järgi või öösel, peab olema manuaalsel külg- ja pikiõõtsumise juhtseadisel saatenupp iga ettenähtud meeskonnaliikme jaoks.

CAT.IDE.A.330 Raadiosideseadmed

- a) Lennukitel peavad olema kohaldatavate õhuruuminõuetega ette nähtud raadiosideseadmed.
- b) Raadiosideseadmed peavad võimaldama sidet lennunduse avariisagedusel 121,5 MHz.

CAT.IDE.A.335 Helikanalite ümberlülitamise plokk

Instrumentaallennureeglite (IFR) järgi käitatavatel lennukitel peab olema iga lennumeeskonna liikme töökohalt ligipääsetav helikanalite ümberlülitamise plokk.

CAT.IDE.A.340 Raadioseadmed lendudeks visuaallennureeglite (VFR) järgi marsruutidel, kus navigeeritakse visuaalsete orientiiride järgi

Lennukitel, mida käitatakse visuaallennureeglite (VFR) järgi marsruutidel, kus navigeeritakse visuaalsete orientiiride järgi, peavad olema raadiosideseadmed, mis võimaldavad tavapärares raadiolevitingimustes:

- a) sidepidamist asjaomaste maapealsete teenistustega;
- b) sidepidamist asjaomaste lennujuhtimisüksustega mis tahes punktist kontrollitavas õhuruumis, kus plaanijärgselt hakatakse lende sooritama, ja
- c) ilmaandmete vastuvõtmist.

CAT.IDE.A.345 Side- ja navigatsiooniseadmed lendudeks instrumentaallennureeglite (IFR) või visuaallennureeglite (VFR) järgi marsruutidel, kus ei navigeerita visuaalsete orientiiride järgi

- a) Lennukitel, mida käitatakse instrumentaallennureeglite (IFR) või visuaallennureeglite (VFR) järgi marsruutidel, kus ei saa navigeerida visuaalsete orientiiride järgi, peavad olema kohaldatavatele õhuruuminõuetele vastavad raadioside- ja navigatsiooniseadmed.
- b) Raadiosideseadmete hulgas peab olema vähemalt kaks teineteisest sõltumatut raadiosidesüsteemi, mida on vaja tavatingimustes sidepidamiseks vastava maapealse teenistusega marsruudi mis tahes punktis, sealhulgas marsruudist kõrvalekaldumiste korral.
- c) Olenemata punktist b peab lennukitel lühimaalendudel, mis sooritatakse Põhja-Atlandi navigatsioonivõimete miinimumspetsifikatsioonidega (MNPS) hõlmatud õhuruumis ning mis ei ületa Põhja-Atlandit, olema üks suure tegevusraadiusega sidesüsteem, juhul kui kõnealuse õhuruumi kohta on avaldatud alternatiivsed sideprotseduurid.
- d) Lennukitel peab olema piisavalt navigatsiooniseadmeid tagamaks, et ühe seadme rikke korral lennu mis tahes etapil võimaldavad ülejäänud seadmed ohutut navigeerimist vastavalt lennuplaanile.
- e) Lennukitel lendudel, kus on kavas maanduda instrumentaallennuilmaga, peavad olema seadmed, mis võimaldavad juhendamist kuni punktini, kus instrumentaallennuilmaga maaandumiseks kavandatud lennuväljale ja vajadusel valitud varulennuväljale on võimalik maanduda visuaalsete märkide järgi.

CAT.IDE.A.350 Transponder

Lennukitel peab olema rõhkkõrgust edastav sekundaarseireradari (SSR) transponder ning muud kavandataval marsruudil nõutavad SSR-transponderid.

CAT.IDE.A.355 Elektrooniliste navigatsiooniandmete haldamine

- a) Käitaja kasutab üksnes elektrooniliste navigatsiooniandmete tooteid, mille toetatav navigatsioonirakendus vastab andmete kavandatavaks kasutuseks nõutavatele andmete terviklusnormidele.
- b) Kui elektrooniliste navigatsiooniandmete tooted toetavad navigatsioonirakendust, mille jaoks on nõutav SPA-osa kohane luba, peab käitaja pädevale asutusele tõendama kohaldatava protsessi ja tarnitud toodete vastavust andmete kavandatavaks kasutuseks nõutavatele andmete terviklusnormidele.
- c) Käitaja jälgib nii protsessi kui toodete terviklust pidevalt kas vahetult või läbi kolmandatest isikutest teenusepakkujate nõuetelevastavuse seire.
- d) Käitaja tagab jooksvate ja muutmata elektrooniliste navigatsiooniandmete õigeaegse jaotamise ja sisestamise kõigisse õhusõidukitesse, mis neid vajavad.

2. jaotis – Kopterid

CAT.IDE.H.100 Mõõteriistad ja seadmed – üldist

- a) Käesoleva osaga ette nähtud mõõteriistad ja seadmed peavad olema määruse (EÜ) nr 1702/2003 kohaselt sertifitseeritud, välja arvatud järgmised esemed:
- 1) varukaitsmed;
 - 2) kaasaskantavad valgustid;
 - 3) täppiskell;
 - 4) kaardihoidja;
 - 5) esmaabikomplekt;
 - 6) megafonid;
 - 7) pääste- ja signalisatsioonivahendid;
 - 8) mereankrud ja sildumisvahendid ja
 - 9) laste turvavahendid.
- c) Mõõteriistad ja seadmed, mida ei ole käesoleva osaga ette nähtud ja mis ei pea olema määruse (EÜ) nr 1702/2003 kohaselt sertifitseeritud, kuid mida veetakse õhusõiduki pardal, peavad vastama järgmistele nõuetele:
- 1) nende mõõteriistade, seadmete ja lisavarustuse abil saadud andmeid ei kasuta lennumeeskond määruse (EÜ) nr 216/2008 I lisa või CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 ja CAT.IDE.H.345 nõuete täitmiseks ja
 - 2) need mõõteriistad ja seadmed, kaasa arvatud nende rikked või häired, ei tohi kahjustada kopteri lennukõlblikkust.
- d) Kui lennu ajal tuleb lennumeeskonna liikmel kasutada seadmeid oma töökohal, peavad need seadmed olema sellelt kohalt hõlpsasti kasutatavad. Kui lennukil, mida käitatakse rohkem kui ühe lennumeeskonna liikmega, peab mingit mõõteriista olema üks, peab see olema paigutatud nii, et see oleks nähtav kõikide lennumeeskonna liikmete istmetelt.
- e) Kõikide lennumeeskonna liikmete poolt kasutatavate mõõteriistade paigutus peab võimaldama kõikidel lennumeeskonna liikmetel lugeda nende näitusid oma istekohtadelt nii, et nad peaksid võimalikult vähe muutma asendit ja vaatenurka, mis neil tavaliselt lennusuunas vaadates on.
- (f) Kogu vajalik avariivarustus peab olema koheseks kasutamiseks hõlpsasti kättesaadav.

CAT.IDE.H.105 Lennu minimaalvarustus

Lendu ei alustata, kui mõni kavandatavaks lennuks vajalik kopteri mõõteriist, varustuse osa või funktsioon ei tööta või puudub, välja arvatud juhul, kui:

- a) kopterit käitatakse vastavalt käitaja minimaalvarustuse loetelule (MEL) või
- b) käitajal on pädeva asutuse luba käitada kopterit minimaalvarustuse põhiloetelu (MMEL) piires.

CAT.IDE.H.115 Lennuvalgustus

- a) Päeva ajal visuaallennureeglite järgi käitatavatel kopteritel peab olema kokkupõrke vältimise signaaltulede süsteem.
- b) Öösel või instrumentaallennureeglite (IFR) järgi käitatavatel kopteritel peavad lisaks punktile a olema:
 - 1) ohutu käitamise seisukohalt oluliste mõõteriistade ja seadmete valgustus, mis saab toidet kopteri elektrisüsteemist;
 - 2) reisijatesalongide valgustus, mis saab toidet kopteri elektrisüsteemist;
 - 3) kaasaskantavad lambid, mis on kergesti kättesaadavad kõikide lennumeeskonna liikmete istekohtadelt, kellele need on ette nähtud.
 - 4) navigatsiooni-/asukohatuled;
 - 5) kaks maandumislaternat, millest vähemalt üks on lennu ajal reguleeritav, et valgustada maapinda kopteri ees ja all ning külgedel, ja
 - 6) amfiibkopteritel rahvusvahelistele nõuetele vastavad tuled kokkupõrgete vältimiseks merel.

CAT.IDE.H.125 Lennud päevasel ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi – lennu- ja navigeerimise mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

Kopteritel, mida käitatakse päevasel ajal visuaallennureeglite järgi, peavad olema piloodi töökohal järgmised seadmed:

- a) Vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse:
 - 1) magnetsuunda;
 - 2) aega tundides, minutites ja sekundites;
 - 3) rõhkkõrgust merepinnast;
 - 4) mõõdetud õhkkiirust;
 - 5) vertikaalkiirust;
 - 6) libisemist.
- b) Vahendid, millega kuvatakse:
 - 1) välisõhu temperatuuri ja
 - 2) nõuetekohase toite puudumist vajalikel lennuinstrumentidel.
- c) Kui lennule on ette nähtud kaks pilooti, peab teise piloodi jaoks olema eraldi lisavahend, millega kuvatakse järgmist:
 - 1) rõhkkõrgust merepinnast;
 - 2) mõõdetud õhkkiirust;
 - 3) vertikaalkiirust ja
 - 4) libisemist.

- d) Kopteritel maksimaalse stardimassiga üle 3175 kg ja kopteritel, mida käitatakse veekogu kohal väljaspool maa nägemisulatust või nähtavusega alla 1500 m, vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse:
 - 1) asendit ja
 - 2) suunda.
- e) Kopteritel maksimaalse stardimassiga üle 3175 kg või suurima lubatud reisijakohtade arvuga üle üheksa, vahend kondensatsioonist või jäätumisest tingitud häirete vältimiseks õhkkiiruse mõõtmise süsteemis.

CAT.IDE.H.130 Lennud instrumentaallennureeglite (IFR) järgi või öösel – lennu- ja navigeerimise mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

Kopteritel, mida käitatakse öisel ajal visuaallennureeglite järgi või instrumentaallennureeglite järgi, peavad olema piloodi töökohal järgmised seadmed:

- a) Vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse:
 - 1) magnetsuunda;
 - 2) aega tundides, minutites ja sekundites;
 - 3) mõõdetud õhkkiirust;
 - 4) vertikaalkiirust;
 - 5) libisemist;
 - 6) asendit ja
 - 7) stabiliseeritud suunda.
- b) Kaks vahendit rõhkkõrguse mõõtmiseks ja kuvamiseks. Ühe piloodiga öistel lendudel visuaallennureeglite järgi võib ühe baromeetrilise kõrgusemõõtja asendada raadiokõrgusemõõtjaga.
- c) Vahendid, millega kuvatakse:
 - 1) välisõhu temperatuuri ja
 - 2) nõuetekohase toite puudumist vajalikel lennuinstrumentidel.
- d) Vahend kondensatsioonist või jäätumisest tingitud häirete vältimiseks punkti a alapunktiga 3 ja punkti h alapunktiga 2 ette nähtud õhkkiiruse mõõtmise süsteemis.
- e) Vahend, millega teadustatakse lennumeeskonnale punktiga d ette nähtud vahendi riket kopteritel:
 - 1) mille individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 1. augustil 1999 või hiljem või
 - 2) mille individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud enne 1. augustit 1999 ning maksimaalse stardimassiga üle 3175 kg või suurima lubatava reisijakohtade arvuga üle üheksa.
- (f) Varu-aviohorisont, mis:
 - 1) tavalise lennu ajal saab pidevat elektritoidet ning mis üldelektrisüsteemi täieliku rikke korral saab toidet üldelektrisüsteemist sõltumatust allikast;

- 2) töötab sõltumatult kõikidest teistest aviohorisondisüsteemidest;
 - 3) on kasutatav mõlemalt piloodi töökohalt;
 - 4) jätkab automaatselt tööd pärast tavalise elektritoite täielikku katkemist;
 - 5) pärast tavalise elektrisüsteemi täielikku katkestust töötab tõrgeteta vähemalt 30 minutit või nii kaua, kui on maandumiseks sobimatu ala või veekogu kohal toimival lennul vaja sobiva varumaandumiskohani jõudmiseks, olenevalt sellest, kumb aeg on pikem, arvestades avarielektrisüsteemi teisi koormusi ja käitamisprotseduure;
 - 6) on piisavalt valgustatud lennu kõikidel etappidel ja
 - 7) on ühendatud vahendiga, millega lennumeeskonda teavitatakse seadme töötamisest sõltumatul toitel, kaasa arvatud avariitoite kasutamise korral.
- (g) Staatilise rõhu varuallikas kõrguse, õhkkiiruse ja vertikaalkiiruse mõõteriistade jaoks.
- (h) Kui lennule on ette nähtud kaks pilooti, eraldi vahend, millega teisele piloodile kuvatakse:
- 1) rõhkkõrgust merepinnast;
 - 2) mõõdetud õhkkiirust;
 - 3) vertikaalkiirust;
 - 4) libisemist;
 - 5) asendit ja
 - 6) stabiliseeritud suunda.
- i) Instrumentaallennureeglite järgi toimuvatel lendudel hõlpsat lugemist võimaldavas asendis kaardihoidja, mida saab öiste lendude ajal valgustada.

CAT.IDE.H.135 Lisaseadmed lendudeks ühe piloodiga lennukiga instrumentaallennureeglite (IFR) järgi

Instrumentaallennureeglite (IFR) järgi lendavatel ühe piloodiga kopteritel peab olema vähemalt kõrguse- ja kursihoidmise režiimiga autopiloot.

CAT.IDE.H.145 Raadioaltimeetrid

- a) Kopteritel, millega lennatakse veekogude kohal, peab olema raadioaltimeeter, mis suudab hoiatada helisignaaliga eelnevalt kindlaksmääratud kõrgusest läbivajumisel ning visuaalse signaaliga piloodi määratud kõrgusest läbivajumisel, kui lend toimub:
- 1) väljaspool maa nägemisulatust;
 - 2) nähtavusega alla 1500 m;
 - 3) öösel või
 - 4) rohkem kui kolme minuti reisilennu tavakiirusel lennu kaugusel maast.

CAT.IDE.H.160 Pardailmaradar

Kopteritel, mille suurim lubatud reisijakohtade arv on üle üheksa ja mida käitatakse öisel ajal instrumentaallennureeglite järgi, peab olema pardailmaradar, juhul kui jooksvad ilmaandmed

osutavad, et kavandataval marsruudil võib esineda äikest või teisi potentsiaalselt ohtlikke ilmatingimusi, mida saab pardailmaradari abil kindlaks teha.

CAT.IDE.H.165 Lisavarustus öisteks lendudeks jäätumistingimustes

- a) Kopteritel, mida käitatakse öisel ajal arvatavates või tegelikes jäätumistingimustes, peavad olema seadmed jäätumise valgustamiseks või tuvastamiseks.
- b) Jäätেকেvalgustus ei tohi põhjustada peegeldust ega pimestada meeskonnaliikmeid nende tööülesannete täitmisel.

CAT.IDE.H.170 Lennumeeskonna sisetelefonisüsteem

Rohkem kui ühe meeskonnaliikmega käitatavatel kopteritel peab olema lennumeeskonna sisetelefonisüsteem, sealhulgas kõrvaklapid ja mikrofonid kasutamiseks kõikidele lennumeeskonna liikmetele.

CAT.IDE.H.175 Meeskonnaliikmete sisetelefonisüsteem

Kopteritel, mille pardal on meeskonnaliikmeid, kes ei ole lennumeeskonna liikmed, peab olema meeskonnaliikmete sisetelefonisüsteem.

CAT.IDE.H.180 Valjuhääldisüsteem

- a) Kopteritel suurima lubatud reisijakohtade arvuga üle üheksa peab olema valjuhääldisüsteem, välja arvatud:
 - 1) kopteritel suurima lubatud reisijakohtade arvuga üle üheksa ja alla 20, juhul kui:
 - i) kopteri konstruktsioonis puudub piloodi ja reisijate vaheline vahesein ja
 - ii) käitaja tõendab, et lennu ajal on piloodi kõne kõikidel reisijate istmetel kuuldav ja arusaadav.

CAT.IDE.H.185 Kabiini helisalvesti

- a) Kabiini helisalvesti (CVR) peab olema järgmistel kopteritüüpidel:
 - 1) kõik kopterid maksimaalse stardimassiga üle 7000 kg ja
 - 2) kopterid maksimaalse stardimassiga üle 3175 kg, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 1. jaanuaril 1987 või hiljem;
- b) Kabiini helisalvesti peab võimaldama säilitada andmeid, mis on salvestatud vähemalt:
 - 1) eelnenud kahe tunni jooksul, kui tegemist on punkti a alapunktides 1 ja 2 nimetatud kopteritega, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 1. jaanuaril 2016 või hiljem;
 - 2) eelnenud ühe tunni jooksul, kui tegemist on punkti a alapunktis 1 nimetatud kopteritega, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 1. augustil 1999 või hiljem, kuid enne 1. jaanuari 2016;
 - 3) eelnenud 30 minuti jooksul, kui tegemist on punkti a alapunktis 1 nimetatud kopteritega, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud enne 1. augustit 1999; või

- 4) eelnenud 30 minuti jooksul, kui tegemist on punkti a alapunktis 2 nimetatud kopteritega, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud enne 1. jaanuari 2016.
- c) Kabiini helisalvesti peab ajalisel järjestuses salvestama:
 - 1) kabiinis raadio teel edastatavad või vastu võetavad suulised teated;
 - 2) lennumeeskonna liikmete suulised teated sisetelefonisüsteemi ning valjuhääldisüsteemi kaudu, kui see on paigaldatud;
 - 3) kabiini helikeskkonna, sealhulgas katkematult:
 - i) kõikide meeskonna mikrofonide helisignaalid, kui tegemist on kopteriga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 1. augustil 1999 või hiljem;
 - ii) võimaluse korral kõikide meeskonna mikrofonide helisignaalid, kui tegemist on kopteriga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud enne 1. augustit 1999,ja
 - 4) kõrvaklappide või valjuhääldi kaudu edastatavad navigatsiooni- või lähenemisseadmeid identifitseerivad hääli- või helisignaalid.
- d) Kabiini helisalvesti peab automaatselt salvestama hakkama enne, kui kopter alustab oma mootori jõul liikumist, ja salvestama kuni lennu lõpuni, kui kopter oma mootori jõul enam edasi ei liigu.
- e) Lisaks alapunktile d peab punkti a alapunktis 2 nimetatud kopteritel, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 1. augustil 1999 või hiljem:
 - 1) kabiini helisalvesti automaatselt salvestama hakkama enne, kui kopter alustab oma mootori jõul liikumist, ja salvestama kuni lennu lõpuni, kui kopter oma mootori jõul enam edasi ei liigu;
 - 2) sõltuvalt elektrivoolu olemasolust piloodikabiini helisalvestusseade hakkama salvestama esimesel võimalusel piloodikabiini kontrolli ajal enne mootorite käivitamist lennu algul ja töötama kuni kabiinikontrollini, mis tehakse lennu lõpul vahetult pärast mootori seiskamist.
- f) Kabiini helisalvestil peab olema seade, mis aitab tuvastada selle asukohta vees.

CAT.IDE.A.190 Pardaregistraator

- a) Järgmistel kopteritel peab olema pardaregistraator (FDR), mis salvestab ja säilitab andmeid digitaalselt ja millel on olemas vahendid salvestatud andmete hõlpsaks andmekandjalt kättesaamiseks:
 - 1) kopterid maksimaalse stardimassiga üle 3175 kg, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 1. augustil 1999 või hiljem, ja
 - 2) kopterid maksimaalse stardimassiga üle 7000 kg või suurima lubatud reisijakohtade arvuga üle üheksa, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 1. jaanuaril 1989 või hiljem, kuid enne 1. augustit 1999;
- b) Pardaregistraator peab salvestama parameetrid, mille alusel on võimalik täpselt kindlaks teha:

- 1) trajektoor, kiirus, asend, mootori(te) võimsus, toimimine ja konfiguratsioon ning suutma säilitada vähemalt eelnenud 10 tunni jooksul salvestatud andmeid, kui tegemist on punkti a alapunktis 1 nimetatud kopteriga, mille individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 1. jaanuaril 2016 või hiljem;
 - 2) trajektoor, kiirus, asend, mootori(te) võimsus ja toimimine ning suutma säilitada vähemalt eelnenud kaheksa tunni jooksul salvestatud andmeid, kui tegemist on punkti a alapunktis 1 nimetatud kopteriga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud enne 1. jaanuari 2016, või
 - 3) trajektoor, kiirus, asend, mootori(te) võimsus ja toimimine ning suutma säilitada vähemalt eelnenud viie tunni jooksul salvestatud andmeid, kui tegemist on punkti a alapunktis 2 nimetatud kopteriga.
- c) Andmed peavad põhinema kopteri allikatel, mis võimaldavad täpset korrelatsiooni lennumeeskonnale kuvatud teabega.
 - d) Pardaregistraator peab hakkama automaatselt andmeid salvestama enne, kui kopter hakkab oma mootori jõul liikuma, ning lõpetama salvestamise automaatselt pärast seda, kui kopter on lõpetanud oma mootori jõul liikumise.
 - e) Pardaregistraatoril peab olema seade, mis aitab tuvastada selle asukohta vees.

CAT.IDE.H.195 Andmeside salvestamine

- a) Kopteritel, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 8. aprillil 2014 või hiljem ning millel on andmesideühenduse kasutamise suutlikkus ja peab olema kabiini helisalvesti, peab salvesti vajadusel salvestama:
 - 1) andmesideühenduse kaudu lennuliiklusteenistusega sidepidamisel kopterisse ja kopterist edastatavaid sõnumeid, sealhulgas järgmisi sõnumeid:
 - i) andmeside algus;
 - ii) lennujuhi-piloodi suhtlus;
 - iii) adresseeritud seire;
 - iv) lennuandmed;
 - v) kuivõrd süsteemi arhitektuur seda võimaldab, õhusõiduki raadiolevi seire;
 - (vi) kuivõrd süsteemi arhitektuur seda võimaldab, õhusõiduki lennuaegsed juhtimisandmed ja
 - (vii) kuivõrd süsteemi arhitektuur seda võimaldab, kuvarite graafika;
 - 2) teavet, mis võimaldab korrelatsiooni seonduvate andmesideühenduse kaudu edastatud teabe salvestistega, mida säilitatakse kopterist eraldi, ja
 - 3) teavet andmesideühenduse kaudu edastatud sõnumite aja ja prioriteedi kohta, võttes arvesse süsteemi arhitektuuri.
- b) Andmete salvestamiseks ja säilitamiseks salvestis tuleb kasutada digitaalset meetodit ning peab olema lihtne meetod andmete hilisemaks salvestist kättesaamiseks. Salvestusmeetod peab olema selline, et andmeid oleks võimalik sünkroniseerida maapinnal salvestatud andmetega.

- c) Salvesti peab suutma säilitada andmeid, mis on salvestatud vähemalt CAT.IDE.H.185 kabiini helisalvesti nõuetes sätestatud aja jooksul.
- d) Salvestil peab olema seade, mis aitab tuvastada selle asukohta vees.
- e) Nõuded salvesti käivitumis- ja peatumisskeemile on samad, mis on kabiini helisalvesti käivitumis- ja peatumisskeemi jaoks sätestatud CAT.IDE.H.185 punktides d ja e.

CAT.IDE.H.200 Kombineeritud lennuandmete salvesti ja kabiini helisalvesti

Kabiini helisalvesti ja pardaregistraatori nõuded võib täita ühe kombineeritud pardasalvestiga.

CAT.IDE.H.205 Istmed, istmete turvavööd, turvasüsteemid ja laste turvavahendid

- a) Kopteritel peavad olema:
 - 1) istmed või magamisasemed kõigile üle 24 kuu vanustele isikutele;
 - 2) istmed salongitöötajatele;
 - 3) turvavöö igal reisijaistmel ning ohutusrihm igal magamisasemel;
 - 4) turvavöö koos torso ülaosa turvasüsteemiga kõigil reisijate istmetel igale üle 24 kuu vanusele reisijale, kui tegemist on kopteriga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 1. augustil 1999 või hiljem;
 - 5) lapse turvavahend (CRD) igale pardal olevale alla 24 kuu vanusele isikule;
 - 6) igal lennumeeskonna istmel turvavöö koos torso ülaosa turvasüsteemiga, milles sisalduv seade hoiab istuja torsot järsu pidurdamise korral automaatselt paigal, ja
 - 7) turvavöö koos torso ülaosa turvasüsteemiga minimaalse nõutava suurusega salongipersonali istmetel.
- b) Turvavöö koos torso ülaosa turvasüsteemiga peab olema:
 - 1) üks avamispunkt;
 - 2) kaks õlarihma ja turvavöö, mida saab kasutada teineteisest sõltumatult.

CAT.IDE.H.210 Märkuanded „Kinnitage turvavööd!” ja „Suitsetamine keelatud!”

Kopteritel, milles kõik reisijate istmed pole lennumeeskonna istmetelt nähtavad, peab olema vahend, mille abil saab kõiki reisijaid ja salongitöötajaid teavitada, millal tuleb istmete turvavööd kinnitada ja millal ei ole suitsetamine lubatud.

CAT.IDE.H.220 Esmaabikomplektid

- a) Kopteritel peab olema vähemalt üks esmaabikomplekt.
- b) Esmaabikomplektid peavad olema:
 - 1) kasutamiseks hõlpsalt kättesaadavad ja
 - 2) uuendatud.

CAT.IDE.H.240 Lisahapnik – rõhusüsteemita kopterid

Rõhusüsteemita kopteritel, mida käitatakse rõhkkõrgusel üle 10 000 jala, peavad olema lisahapnikuseadmed, mille abil on võimalik säilitada ja jaotada hapnikuvaru vastavalt järgmistele tabelitele.

Tabel 1. Hapniku miinimumnõuded rõhusüsteemita kopteritel

Varustatavad isikud	Kestus ja kabiini rõhkkõrgus
1) Töökohustusi täitvad kabiinis istujad ning lennumeeskonda töökohustustes abistavad meeskonnaliikmed	Kogu lennuaeg rõhkkõrgusel üle 10 000 jala.
2) Ettenähtud salongitöötajad	Kogu lennuaeg rõhkkõrgusel üle 13 000 jala ja kogu 30 minutit ületava aja jooksul, mis lennatakse rõhkkõrgusel üle 10 000 jala, kuid mitte kõrgemal kui 13 000 jalga.
3) Lisameeskonnaliikmed ja 100% reisijatest*	Kogu lennuaeg rõhkkõrgusel üle 13 000 jala.
4) 10% reisijatest*	Kogu lennuaeg pärast 30 minutit rõhkkõrgusel üle 10 000 jala kuid mitte üle 13 000 jala.

* Tabelis 1 märgitud reisijate arv tähistab tegelikult pardal olevaid reisijaid, sealhulgas alla 24 kuu vanuseid isikuid.

Tabel 2. Hapniku miinimumnõuded mittekeerukatel rõhusüsteemita kopteritel

Varustatavad isikud	Kestus ja kabiini rõhkkõrgus
1) Töökohustusi täitvad kabiinis istujad ning lennumeeskonda töökohustustes abistavad meeskonnaliikmed ja ettenähtud salongitöötajad	Kogu lennuaeg rõhkkõrgusel üle 13 000 jala ja kogu 30 minutit ületava aja jooksul, mis lennatakse rõhkkõrgusel üle 10 000 jala, kuid mitte kõrgemal kui 13 000 jalga.
2) Lisameeskonnaliikmed ja 100% reisijatest*	Kogu lennuaeg rõhkkõrgusel üle 13 000 jala.
3) 10% reisijatest*	Kogu lennuaeg pärast 30 minutit rõhkkõrgusel üle 10 000 jala kuid mitte üle 13 000 jala.

* Tabelis 2 märgitud reisijate arv tähistab tegelikult pardal olevaid reisijaid, sealhulgas alla 24 kuu vanuseid isikuid.

CAT.IDE.H.250 Käsitulekustutid

a) Kopteritel peab kabiinis olema vähemalt üks käsitulekustuti.

- b) Kõikides kambüüsid, mis ei ole reisijate põhisalongis, peab olema või seal kasutamiseks olema kergesti kättesaadav vähemalt üks käsitulekustuti.
- c) Kõikides lastiruumides, kuhu meeskonnaliikmetel on lennu ajal juurdepääs, peab olema vähemalt üks kergesti kättesaadav käsitulekustuti.
- d) Kustutusaine liik ja nõutavate kustutusvahendite arv peavad vastama tulekahjuliikidele, mis võivad tekkida ruumis, kus on ette nähtud tulekustutit kasutada, ning põhjustama võimalikult väikest toksiliste gaaside kontsentratsiooni ohtu ruumides, kus viibivad inimesed.
- e) Kopteritel peab olema vähemalt tabeli 1 kohane arv käsitulekustuteid, mis peavad olema paigutatud selliselt, et neid oleks võimalik igas reisijatesektsioonis kasutamiseks hõlpsasti kätte saada.

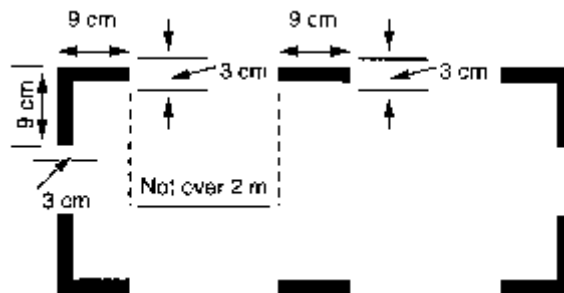
Tabel 1. Käsitulekustutite arv

MOPSC	Tulekustutite arv
7–30	1
31–60	2
61–200	3

CAT.IDE.H.260 Sissemurdmispunktide märgistamine

Kui kopteri kerel märgistatakse päästjatele hädaolukorras sissemurdmiseks sobivad alad, tuleb need märgistada vastavalt joonisel 1 näidatule.

Joonis 1. Sissemurdmispunktide märgistus



CAT.IDE.H.270 Megafonid

Kopteritel suurima lubatud reisijakohtade arvuga üle 19 peab olema üks meeskonnaliikmetele hädaolukorras evakueerimisel hõlpsasti kättesaadav kaasaskantav patareitoitega megafon.

CAT.IDE.H.275 Avariivalgustus ja -märgistus

- a) Kopteritel suurima lubatud reisijakohtade arvuga üle 19 peab olema:
 - 1) kopteri evakueerimist hõlbustav sõltumatu toitega avariivalgustussüsteem, mis hõlmab salongi üldvalgustust, ja

- 2) nii päeval kui öösel nähtav avariiväljapääsu märgistus ja selleni suunavad märgid.
- b) Kopteritel peab olema nii päeval kui öösel nähtav avariiväljapääsu märgistus, kui neid kasutatakse:
- 1) 1. või 2. suutlikkusklassis lendudel veekogu kohal rohkem kui 10 minuti reisilennu tavakiirusel lennu kaugusel maast või
 - 2) 3. suutlikkusklassis lendudel veekogu kohal rohkem kui kolme minuti reisilennu tavakiirusel lennu kaugusel.

CAT.IDE.H.280 Avariimajakas (ELT)

- a) Kopteril peab olema vähemalt üks automaatne avariimajakas.
- b) Kopteritel, mida kasutatakse 1. või 2. suutlikkusklassis avamerelendudel maandumiseks sobimatu ala kohal rohkem kui 10 minuti reisilennu tavakiirusel lennu kaugusel maast, peab olema automaatselt käivituv avariimajakas (ELT(AD)).
- c) Mis tahes liiki avariimajakas peab suutma edastada samaaegselt signaali sagedustel 121,5 MHz ja 406 MHz.

CAT.IDE.H.290 Päästevestid

- a) Kopteril peab olema iga pardal oleva isiku jaoks päästevest ja iga alla 24 kuu vanuse isiku jaoks samaväärne ujuvvahend, mis paikneb kohas, kus see on tema istmelt või magamisasemelt hõlpsasti kättesaadav isikule, kellele see on kasutamiseks mõeldud, kui kopterit kasutatakse:
 - 1) 1. või 2. suutlikkusklassis lendudel veekogu kohal rohkem kui 10 minuti reisilennu tavakiirusel lennu kaugusel maast;
 - 2) 3. suutlikkusklassis lendudel veekogu kohal maast kaugemal kui autorotatsiooni distants või
 - 3) 2. või 3. suutlikkusklassis, juhul kui start või maandumine toimub lennuväljal või käitamiskohas, mille stardi- ja lähenemisala on vee kohal.
- (b) Igal päästevestil või samaväärsel ujuvvahendil peab olema isikute asukoha kindlakstegemist hõlbustav elektrivalgusti.

CAT.IDE.H.295 Meeskonna kaitseülkonnad

Meeskonnaliikmed peavad kandma kaitseülkondi lendudel:

- a) 1. või 2. suutlikkusklassis vee kohal avameretööde tugiteenuste raames rohkem kui 10 minuti reisilennu tavakiirusel lennu kaugusel maast, juhul kui ilmateade või kaptenile teadaolevad prognoosid näitavad, et merevee temperatuur on lennu ajal alla +10 °C või eeldatav päästeaeg ületab eeldatavat eluspüsimisega, või
- b) 3. suutlikkusklassis vee kohal maast kaugemal kui autorotatsiooni distants või ohutu sundmaandumise distants, juhul kui ilmateade või kaptenile teadaolevad prognoosid näitavad, et merevee temperatuur on lennu ajal alla +10 °C.

CAT.IDE.H.300 Päästeparved, pääste-avariimajakad ja päästevarustus kauglendudeks veekogu kohal

a) Kopteritel, mida käitatakse:

- 1) 1. või 2. suutlikkusklassis lendudel veekogu kohal rohkem kui 10 minuti reisilennu tavakiirusel lennu kaugusel maast või
- 2) 3. suutlikkusklassis lendudel veekogu kohal rohkem kui kolme minuti reisilennu tavakiirusel lennu kaugusel, peab olema:
 - i) kui kopteri pardal on kuni 12 inimest, vähemalt üks päästeparv, mille ettenähtud mahutavus on vähemalt võrdne pardalolijate arvuga ning mis on paigutatud hädaolukorras kiiret kasutamist hõlbustaval viisil;
 - ii) kui kopteri pardal on 11 inimest või rohkem, vähemalt kaks päästeparve, mis koos mahutavad lubatud suurima arvu pardalolijaid ning on kõigi kopteris viibivate isikute jaoks piisava koormusvaruga ja on paigutatud hädaolukorras kiiret kasutamist hõlbustaval viisil;
 - iii) iga päästeparve kohta vähemalt üks pääste-avariimajakas (ELT(S)) ja
 - iv) päästevarustus, sealhulgas kavandatud lennule vastavad elujäämisvahendid.

CAT.IDE.H.305 Päästevarustus

Kopteritel, mida käitatakse eriti raskete otsingu- ja päästetingimustega alade kohal, peavad olema:

- a) signalisatsioonivahendid hädasignaalide saatmiseks;
- b) vähemalt üks pääste-avariimajakas (ELT(S)) ja
- c) lennatavale marsruudile vastav täiendav päästevarustus olenevalt pardal olevate isikute arvust.

CAT.IDE.H.310 Lisanõuded kopteritele avamerelendudel maandumiseks sobimatu mereala kohal

Avamerelendudel maandumiseks sobimatu mereala kohal rohkem kui 10 minuti reisilennu tavakiirusel lennu kaugusel maast käitavad kopterid peavad vastama järgmistele nõuetele:

- a) Kui ilmateade või kaptenile teadaolevad prognoosid näitavad, et merevee temperatuur on lennu ajal alla +10°C või eeldatav päästeaeg ületab eeldatavat eluspüsimisega või kui lend on kavandatud öisele ajale, peavad kõik pardalviibijad kandma kaitseülikondi.
- b) Kõik CAT.IDE.H.300 kohaselt pardal olevad päästeparved paigaldatakse selliselt, et need oleksid kasutatavad samades meretingimustes, kus hinnati kopteri vette hädamaandumise, ujuvuse ja püstuvuse näitajaid sertifitseerimise vette hädamaandumise nõuete täitmisel.
- c) Kopteril peab olema evakueerimist hõlbustav sõltumatu toitega avariivalgustussüsteem, mis hõlmab salongi üldvalgustust.
- d) Kõik avariiväljapääsud, sealhulgas meeskonna avariiväljapääsud ning nende avamisvahendid peavad olema selgelt arusaadaval viisil märgistatud juhendamaks väljapääse kasutavaid pardalviibijaid nii päeval kui öisel ajal. Märgistus peab jääma nähtavaks ka siis, kui kopter on ümber vajunud ning salong on vee all.

- e) Vette hädamaandumise avariiväljapääsudeks määratud eemaldamatud ukсед peavad olema avatud asendisse fikseeritavad, et need ei takistaks pardalolijate väljumist hädamaandumise ja ujuvuse hindamisel eeldatavates maksimaalselt rasketes mereilmatingimustes.
- (f) Kõik reisijatesalongi ukсед, aknad ja muud avad, mille kasutamine veeluseks väljapääsuna on hinnatud võimalikuks, peavad olema varustatud hädaolukorras kasutamist võimaldavate vahenditega.
- (g) Päästeveste tuleb kanda kogu aeg, välja arvatud juhul, kui reisija või meeskonnaliige kannab integreeritud kaitseülrikonda, millel on nii kaitseülrikonna kui ka päästevesti omadused.

CAT.IDE.H.315 Veepinnal käitamiseks sertifitseeritud kopterid – mitmesugune varustus

Veepinnal käitamiseks sertifitseeritud kopteritel peab olema:

- a) mereankur ja muu kopteri suurusele, kaalule ja käitamisomadustele vastav varustus, mida kopteril on vaja vees randumiseks, ankurdamiseks või manööverdamiseks, ja
- b) vajaduse korral rahvusvaheliste eeskirjadega ette nähtud helisignaali tekitamise vahendid kokkupõrgete vältimiseks merel.

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

- a) Kopterid, mida käitatakse 1. või 2. suutlikkusklassis avamerelendudel maandumiseks sobimatu ala kohal rohkem kui 10 minuti reisilennu tavakiirusel lennu kaugusel maast, peavad olema vette maandumiseks projekteeritud või vette hädamaandumiseks sertifitseeritud vastavalt asjaomastele lennukõlblikkuseeskirjadele.
- b) Kopterid peavad olema projekteeritud vette maandumiseks või sertifitseerida vette hädamaandumiseks vastavalt kohaldatavatele lennukõlblikkuseeskirjadele või varustatud hädaolukorra ujuvvahenditega, kui neid käitatakse:
 - 1) 1. või 2. suutlikkusklassis lendudel veekogu kohal maandumiseks sobival alal rohkem kui 10 minuti reisilennu tavakiirusel lennu kaugusel maast;
 - 2) 2. suutlikkusklassis, juhul kui start või maandumine toimub vee kohal, välja arvatud kopterite kiirabilendudel (HEMS), kus tihedalt asustatud alal asuvas kopteri kiirabitööde kohas starditakse või maandutakse ohu minimeerimiseks vee kohal, või
 - 3) 3. suutlikkusklassis lendudel veekogu kohal maast kaugemal kui ohutu hädamaandumise distants.

CAT.IDE.H.325 Kõrvaklapid

Kui on nõutav raadioside- ja/või raadionavigatsioonisüsteem, peavad kopteril olema iga ettenähtud piloodi ja/või meeskonnaliikme töökohal suumikrofoniga kõrvaklapid või samaväärne seade ning juhiste juures saatenupp.

CAT.IDE.H.330 Raadiosideseadmed

- a) Kopteril peavad olema kohaldatavate õhuruuminõuetega ette nähtud raadiosideseadmed.
- b) Raadiosideseadmed peavad võimaldama sidet lennunduse avariisagedusel 121,5 MHz.

CAT.IDE.H.335 Helikanalite ümberlülitamise plokk

Instrumentaallennureeglite (IFR) järgi käitatavatel kopteritel peab olema iga nõutava lennumeeskonna liikme töökohalt ligipääsetav helikanalite ümberlülitamise plokk.

CAT.IDE.H.340 Raadioseadmed lendudeks visuaallennureeglite (VFR) järgi marsruutidel, kus navigeeritakse visuaalsete orientiiride järgi

Kopteritel, mida käitatakse visuaallennureeglite (VFR) järgi marsruutidel, kus saab navigeerida visuaalsete orientiiride järgi, peavad olema raadiosideseadmed, mis võimaldavad tavapäraustes raadiolevitingimustes:

- a) sidepidamist asjaomaste maapealsete teenistustega;
- b) sidepidamist asjaomaste lennujuhtimisüksustega mis tahes punktist kontrollitavas õhuruumis, kus plaanijärgselt hakatakse lende sooritama, ja
- c) ilmaandmete vastuvõtmist.

CAT.IDE.H.345 Side- ja navigatsiooniseadmed lendudeks instrumentaallennureeglite (IFR) või visuaallennureeglite (VFR) järgi marsruutidel, kus ei navigeerita visuaalsete orientiiride järgi

- a) Kopteritel, mida käitatakse instrumentaallennureeglite (IFR) või visuaallennureeglite (VFR) järgi marsruutidel, kus ei saa navigeerida visuaalsete orientiiride järgi, peavad olema kohaldatavatele õhuruuminõuetele vastavad raadioside- ja navigatsiooniseadmed.
- b) Raadiosideseadmete hulgas peab olema vähemalt kaks teineteisest sõltumatut raadiosidesüsteemi, mida on vaja tavatingimustes sidepidamiseks vastava maapealse teenistusega marsruudi mis tahes punktis, sealhulgas marsruudist kõrvalekaldumiste korral.
- c) Kopteritel peab olema piisavalt navigatsiooniseadmeid tagamaks, et ühe seadme rikke korral lennu mis tahes etapil võimaldavad ülejäänud seadmed ohutut navigeerimist vastavalt lennuplaanile.
- d) Kopteritel lendudel, kus on kavas maanduda instrumentaallennuilmaga, peavad olema seadmed, mis võimaldavad juhendamist kuni punktini, kus instrumentaallennuilmaga maaandumiseks kavandatud lennuväljale ja vajadusel valitud varulennuväljadele on võimalik maanduda visuaalsete märkide järgi.

CAT.IDE.H.350 Transponder

Kopteritel peavad olema rõhkkõrgust edastav sekundaarseireradari (SSR) transponder ning muud kavandataval marsruudil nõutavad SSR-transponderid.

V LISA

SPA-osa

A-alajagu – Üldnõuded

SPA.GEN.100 Pädev asutus

- a) Eriloo väljaandmiseks pädev asutus on:
- 1) ärilise käitaja puhul selle liikmesriigi asutus, kus asub käitaja peamine tegevuskoht ja
 - 2) mitteärilise käitaja puhul selle riigi asutus, kus käitaja asub või elab.
- b) Olenemata punkti a alapunktist 2 ei kohaldata kolmandas riigis registreeritud õhusõidukeid kasutava mitteärilise käitaja suhtes käesoleva osa kohaseid nõudeid järgmiste lennutegevuste lubamisel, juhul kui load on välja andnud kolmandast riigist registriiriik:
- 1) võimepõhine navigeerimine (PBN);
 - 2) suutlikkuse miinimumnõuded (MNPS);
 - 3) vähendatud kõrgushajutusmiinimumiga (RVSM) õhuruum.

SPA.GEN.105 Eriloo taotlemine

- a) Esmase eriloo väljaandmist taotlev käitaja peab pädevale asutusele esitama vastavas alajaos sätestatud dokumendid koos järgmiste andmetega:
- 1) taotleja nimi, aadress ja postiaadress ja
 - 2) kavandatava lennutegevuse kirjeldus.
- b) Käitaja peab pädevale asutusele esitama tõendid:
- 1) kohaldatava alajao nõuetele vastavuse ja
 - 2) 21. osa kohaselt kindlaks määratud kasutamissobivuse andmetes (OSD) sätestatud asjaomaste aspektide arvessevõtmise kohta.
- c) Käitaja peab punktidega a ja b seonduvaid andmeid säilitama vähemalt eriluba nõudva lennutegevuse lõppemiseni või vajadusel vastavalt ORO-osa nõuetele.

SPA.GEN.110 Erilooga käitaja õigused

Käitajale lubatud tegevuse ulatus dokumenteeritakse ja märgitakse:

- a) lennuettevõtja sertifikaati omavatel käitajatel lennuettevõtja sertifikaadi käitamistingimuste ossa ja
- b) kõigil teistel käitajatel erilubade loendisse.

SPA.GEN.115 Eriloo muudatused

Eriloo tingimuste muutumisel peab käitaja esitama pädevale asutusele vastavad dokumendid ning saama lennutegevuseks eelneva loa.

SPA.GEN.120 Eriloo kehtivuse jätkuvus

Eriloo antakse välja määramata ajaks ning kehtivad nii kaua, kui käitaja vastab eriloo väljaandmise tingimustele, võttes arvesse 21. osa kohaselt kindlaks määratud kasutamissobivuse andmetes (OSD) sätestatud asjaomaseid aspekte.

B-alajagu – Võimepõhise navigeerimisega (PBN) lennud

SPA.PBN.100 Võimepõhise navigeerimisega lennud

Õhusõidukeid võib käitada kindlaksmääratud õhuruumis, marsruutidel või vastavalt protseduuridele, mille osas on kindlaks määratud võimepõhise navigeerimise (PBN) spetsifikatsioonid, üksnes juhul kui pädev asutus on käitajale vastavaks lennutegevuseks loa andnud. Lendudeks 5. taseme piirkondliku navigatsiooniga (RNAV5 (piirkondlik baasnavigatsioon, B-RNAV)) õhuruumis eriluba ei nõuta.

SPA.PBN.105 Võimepõhise navigeerimisega lendude luba

Pädevalt asutuselt võimepõhise navigeerimisega lendude loa saamiseks peab käitaja tõendama, et:

- a) on saadud vastav RNAV-süsteemi lennukõlblikkuse sertifikaat;
- b) on kehtestatud vastavas lennutegevuses osalevate meeskonnaliikmete koolitusprogramm ja
- c) on kehtestatud käitamisprotseduurid, milles on sätestatud:
 - 1) pardal olevad seadmed, sealhulgas nende käitamiskiirangud ning vastavad kanded minimaalvarustuse loendis (MEL);
 - 2) nõuded lennumeeskonna koosseisule ja kogemusele;
 - 3) tavaolukorra protseduurid;
 - 4) erakorralised protseduurid;
 - 5) seire ja intsidentidest teatamine ja
 - 6) elektrooniliste navigatsioonandmete haldamine.

C-alajagu – Navigatsioonitäpsuse miinimumnõuetega (MNPS) lennutegevus

SPA.MNPS.100 Navigatsioonitäpsuse miinimumnõuetega lennutegevus

Õhusõidukeid võib käitada navigatsioonitäpsuse miinimumnõuetega (MNPS) õhuruumis vastavalt regionaalsetele lisaprotseduuridele, milles on sätestatud navigatsioonitäpsuse miinimumnõuded, üksnes juhul kui pädev asutus on käitajale vastavaks lennutegevuseks loa andnud.

SPA.MNPS.105 Navigatsioonitäpsuse miinimumnõuetega lennutegevuse luba

Pädevalt asutuselt navigatsioonitäpsuse miinimumnõuetega lendude loa saamiseks peab käitaja tõendama, et:

- a) navigatsioonivahendid vastavad ettenähtud täpsusnõuetele;
- b) navigatsioonikuvarid, -näidikud ja -juhised on mõlemale oma töökohal istuvale piloodile nähtavad ja kasutatavad;
- c) on kehtestatud vastavas lennutegevuses osalevate meeskonnaliikmete koolitusprogramm ja
- d) on kehtestatud käitamisprotseduurid, milles on sätestatud:
 - 1) pardal olevad seadmed, sealhulgas nende käitamispäädevahendid ning vastavad kanded minimaalvarustuse loendis (MEL);
 - 2) nõuded lennumeeskonna koosseisule ja kogemusele;
 - 3) tavaolukorra protseduurid;
 - 4) erakorralised protseduurid, sealhulgas asjaomase õhuruumi eest vastutava asutuse kehtestatud protseduurid ja
 - 5) seire ja intsidentidest teatamine.

D-alajagu – Lennutegevus vähendatud vertikaalhajutusmiinimumidega (RVSM) õhuruumis

SPA.RVSM.100 Lennutegevus vähendatud vertikaalhajutusmiinimumidega õhuruumis

Õhusõidukeid võib käitada kindlaksmääratud õhuruumis, kus lennutasemete FL 290 ja FL 410 k.a. vahel kohaldatakse vähendatud vertikaalhajutusmiinimumi 300 m (1000 jalga), üksnes juhul kui pädev asutus on käitajale vastavaks lennutegevuseks loa andnud.

SPA.RVSM.105 Vähendatud vertikaalhajutusmiinimumidega õhuruumi lennutegevuse luba

Pädevalt asutuselt **vähendatud vertikaalhajutusmiinimumidega õhuruumi** lendude loa saamiseks peab käitaja tõendama, et:

- a) on saadud vähendatud vertikaalhajutusmiinimumidega õhuruumis lennukõlblikkuse sertifikaat;
- b) on kehtestatud kõrgusehoidmisvigade seire ja aruandluse protseduurid;
- c) on kehtestatud vastavas lennutegevuses osalevate meeskonnaliikmete koolitusprogramm ja
- d) on kehtestatud käitamisprotseduurid, milles on sätestatud:
 - 1) pardal olevad seadmed, sealhulgas nende käitamispüüangud ning vastavad kanded minimaalvarustuse loendis (MEL);
 - 2) nõuded lennumeeskonna koosseisule ja kogemusele;
 - 3) lendude planeerimine;
 - 4) lennueelsed protseduurid;
 - 5) protseduurid enne RVSM-õhuruumi sisenemist;
 - 6) lennuaegsed protseduurid;
 - 7) lennujärgsed protseduurid;
 - 8) intsidentidest teatamine ja
 - 9) regionaalsed käitamise eriprotseduurid.

SPA.RVSM.110 Nõuded seadmetele RVSM-lendudel

RVSM-õhuruumis käitatavatel õhusõidukitel peab olema:

- a) kaks teineteisest sõltumatut kõrguse mõõtmise süsteemi;
- b) kõrguse häiresüsteem;
- c) automaatne kõrgusehoidmise süsteem ja
- d) sekundaarseireradari (SSR) transponder, millel on niisugune kõrgusest teatamise süsteem, mida saab kõrguse hoidmiseks ühendada kasutusel oleva kõrguse mõõtmise süsteemiga.

SPA.RVSM.115 Kõrgusehoidmisvead RVSM-lendudel

- a) Käitaja peab ette kandma registreeritud või teatatud vigadest kõrgusehoidmisel, mille on põhjustanud õhusõiduki seadmete tõrked või juhtimisprobleemid ning mis on võrdsed või suuremad kui:
 - 1) üldvertikaalviga (TVE) ± 90 m (± 300 jalga);
 - 2) kõrgusemõõtesüsteemi viga (TVE) ± 75 m (± 245 jalga) ja
 - 3) määratud kõrgusest kõrvalekalle (AAD) ± 90 m (± 300 jalga).
- b) Ettekanne nimetatud juhtumitest tuleb saata pädevale asutusele 72 tunni jooksul. Ettekanded peavad sisaldama põhjuste esialgset analüüsi ning juhtunu kordumise vältimiseks võetud meetmeid.
- c) Kõrgusehoidmisvigade registreerimisel või neist teadasaamisel võtab käitaja viivitamata meetmeid vigade põhjuseks olnud olukorra parandamiseks ning esitab pädeva asutuse nõudmise korral järelaruande.

E-alajagu – Lennutegevus halva nähtavusega (LVO)

SPA.LVO.100 Lennutegevus halva nähtavusega

Käitajal peab olema pädeva asutuse luba järgmisteks halva nähtavusega lennutegevusteks:

- a) startimine halva nähtavusega (LVTO);
- b) madalama kui I standardkategooria (LTS CAT I) lennutegevus;
- c) II standardkategooria (CAT II) lennutegevus;
- d) muu kui II standardkategooria (OTS CAT II) lennutegevus;
- e) III standardkategooria (CAT III) lennutegevus ja
- f) lähenemine laiendatud võimalustega nähtavuse süsteemiga (EVS), kui sellega seoses kohaldatakse lennuraja nähtavuse (RVR) miinimumide ümberarvestust.

SPA.LVO.105 Halva nähtavusega lennutegevuse luba

Halva nähtavusega lennutegevuseks loa saamiseks peab ettevõtja pädevale asutusele tõendama käesoleva alajao nõuete täitmist.

SPA.LVO.110 Käitamise üldnõuded

- a) Käitaja sooritab I standardkategooria lende üksnes juhul, kui:
 - 1) kõigil asjaomastel õhusõidukitel on II kategooria lennutegevuse sertifikaat ja
 - 2) lähenemisel lennatakse:
 - i) automaatjuhtimisega kuni automaatmaandumiseni, milleks IIIA kategooria lennutegevuses peab olema luba, või
 - ii) sertifitseeritud lennuinfo täppispseudokuvare (HUDLS) kasutamisega vähemalt kuni kõrguseni 150 jalga künnisest.
- b) Käitaja sooritab II kategooria, muu kategooria kui II standardkategooria ja III kategooria lende üksnes juhul, kui:
 - 1) kõik asjaomased õhusõidukid on sertifitseeritud lendudeks otsusekõrgusel (DH) alla 200 jala või otsusekõrguseta ning kohaldatavate lennukõlblikkuseeskirjade kohaselt varustatud;
 - 2) lendude üldise ohutuse jälgimiseks kehtestatakse ja rakendatakse süsteemi, mille abil registreeritakse lähenemiste ja/või automaatsete maandumiste sooritamise edukus;
 - 3) otsusekõrgus määratakse raadioaltimeetri abil ja
 - 4) lennumeeskonnas on vähemalt kaks pilooti.
- c) Käitaja sooritab EVSiga lähenemisi üksnes juhul, kui:
 - 1) EVS on sertifitseeritud ja
 - 2) lendudel nähtavusega rajal alla 550 m on lennumeeskonnas vähemalt kaks pilooti.

- d) Kõik kõrgusotsused kõrgusel alla 200 jala lennuvälja künnisest määratakse raadioaltimeetriga.

SPA.LVO.115 Lennuväljaga seotud nõuded

- a) Käitaja ei tohi halva nähtavusega lendudeks kasutada lennuvälja nähtavusega alla 800 m, välja arvatud juhul, kui.
- 1) lennuväljal on vastavaks lennutegevuseks asukohariigi luba ja
 - 2) on kehtestatud halva nähtavuse protseduurid (LVP).
- b) Kui käitaja valib lennuvälja, kus LVP mõistet ei kasutata, peab käitaja tagama, et lennuväljal on olemas LVP nõuetele vastavad samaväärsed protseduurid. Vastav olukord tuleb lennutegevuskäsiraamatus selgelt ära märkida koos LVPga samaväärsuse kindlakstegemise suunistega lennumeeskonnale.

SPA.LVO.120 Lennumeeskonna koolitus ja kvalifikatsioon

Käitaja peab tagama, et enne lende halva nähtavusega:

- a) kõik meeskonnaliikmed:
- 1) vastavad lennutegevuskäsiraamatus ette nähtud koolitus- ja kontrollinõuetele, sealhulgas lennutreeningseadmel (FSTD) koolituse osas, mis on vajalikud konkreetse lennu ja õhusõidukitüübi jaoks vajalike raja nähtavuse ja nähtavuse ning otsusekõrguse piirväärtuste korral, ja
 - 2) on lennutegevuskäsiraamatus sätestatud standardite kohasele kvalifitseeritud;
- b) on läbi viidud koolitus ja kontroll üksikasjaliku koolituskava alusel.

SPA.LVO.125 Käitamisprotseduurid

- a) Käitaja kehtestab halva nähtavusega lendude protseduurid ja juhised. Need protseduurid ja juhised peavad olema toodud lennutegevuskäsiraamatus või protseduurikäsiraamatus ning nendes tuleb kindlaks määrata lennumeeskonna liikmete tööülesanded ruleerimisel, startimisel, lähenemisel, väljajoondumisel, maandumisel, pidurdamisel ja katkestatud lähenemisel.
- b) Enne halva nähtavusega lennu alustamist peab õhusõiduki kapten olema veendunud, et:
- 1) visuaalsete ja mittevisuaalsete vahendite olek on piisav;
 - 2) lennuliiklusteenistusest (ATS) saadud teabe kohaselt kehtivad vastavad halva nähtavuse protseduurid (LVP) ja
 - 3) lennumeeskonna liikmetel on nõuetekohane kvalifikatsioon.

SPA.LVO.130 Minimaalvarustus

- a) Käitaja lisab vastavalt vajadusele kas lennutegevuskäsiraamatule või protseduurikäsiraamatule loetelu minimaalvarustusest, mis vastavalt lennukäsiraamatu (AFM) nõuetele peab olema töökorras halva nähtavusega lennu alustamisel.
- b) Kapten peab olema veendunud, et õhusõiduki ja asjaomaste pardasüsteemide olek on konkreetseks lennuks sobiv.

F-alajagu – Kahemootoriliste lennukite lennud suurendatud kaugustele (ETOPS)

SPA.ETOPS.100 Kahemootoriliste lennukite lennud suurendatud kaugustele

Ärilise lennutranspordi lendudel võib kahemootoriliste lennukitega lennata CAT.OP.MPA.140 kohaselt määratud piirkaugusest kaugemale üksnes juhul, kui käitajal on pädevalt asutuselt saadud ETOPS-luba.

SPA.ETOPS.105 ETOPS-luba

Pädevalt asutuselt kahemootoriliste lennukite suurendatud kaugustele lendude loa saamiseks peab käitaja tõendama, et:

- a) lennuki/mootori kombinatsioonil on ETOPS-tüübikonstruktsioon ning kavandatavaks lennutegevuseks vajalik vastupidavussertifikaat;
- b) on kehtestatud vastavas lennutegevuses osalevate meeskonnaliikmete koolitusprogramm ning lennumeeskond ja kõik teised lennutegevusega seotud töötajad on kavandatavaks lennutegevuseks sobiva kvalifikatsiooniga;
- c) käitaja organisatsioon ja kogemused on kavandatava lennutegevuse korraldamiseks piisavad ja
- d) on kehtestatud käitamisprotseduurid.

SPA.ETOPS.110 ETOPS-marsruudil asuv varulennuväli

- a) ETOPS-marsruudil asuv varulennuväli loetakse sobivaks, juhul kui kavandataval kasutusajal on lennuväli kasutusvalmis ning varustatud vajalike lisateenustega nagu lennuliiklusteenistus (ATS), piisav valgustus, side, ilmateade, navigeerimise abivahendid ja päästeteenistused ning kasutada saab vähemalt ühte instrumentaallähenemise protseduuri.
- b) Enne ETOPS-lennu sooritamist tuleb käitajal tagada varulennuvälja olemasolu ETOPS-marsruudil käitaja lubatud marsruudist kõrvalekaldumise aja sees või sellise marsruudist kõrvalekaldumise aja sees, mis on tuletatud minimaalvarustuse loetelu (MEL) põhjal lennuki töökorrast, olenevalt sellest, kumb ajavahemik on lühem.

SPA.ETOPS.115 ETOPS-marsruudil asuva varulennuvälja planeerimismiinimumid

- a) Käitaja valib lennuvälja ETOPS-marsruudi varulennuväljaks üksnes juhul, kui asjakohased ilmateated või -prognoosid eraldi või mõlemad koos näitavad, et ajavahemikus kavandatava saabumisaaja algusest kuni üks tund pärast võimalikku kõige hilisemat saabumisaega valitsevad samaväärsed või paremad tingimused, kui on välja arvatud tabelis 1 toodud lisapiirangute liitmisel.
- b) Käitaja lisab lennutegevuskäsiraamatusse meetodi, millega määratakse kavandatava ETOPS-marsruudil asuva varulennuvälja käitamismiinimumid.

Tabel 1. ETOPS-marsruudi varulennuvälja planeerimismiinumid

Lähenemise tüüp	Planeerimismiinumid
Täppislähenemine	DA/H + 200 jalga RVR/VIS + 800 m *
Mittetäppislähenemine või ringilt lähenemine	MDA/H + 400 jalga * RVR/VIS + 1500 m

*: VIS: nähtavus; MDA/H: minimaalne suhteline laskumiskõrgus

G-alajagu – Ohtlike kaupade vedu

SPA.DG.100 Ohtlike kaupade vedu

Käitaja võib ohtlike kaupade õhustranspordi teostada üksnes juhul, kui käitajal on selleks pädeva asutuse luba, välja arvatud NCO-osas, NCC-osas, CAT-osas ja SPO-osas sätestatud juhtudel.

SPA.DG.105 Ohtlike kaupade veo luba

Ohtlike kaupade veo loa saamiseks peab käitaja vastavalt ICAO tehnilisele juhendile:

- a) kehtestama ja säilitama kõikide seotud töötajate koolitusprogrammi ning tõendama pädevale asutusele, et kõiki töötajaid on nõuetekohaselt koolitatud;
- b) kehtestama käitamisprotseduurid, millega tagatakse kõikidel lennutranspordi etappidel ohtlike kaupade ohutu käitlemine ning mis sisaldavad teavet ja juhiseid:
 - 1) käitaja ohtlike kaupade veo poliitika kohta;
 - 2) ohtlike kaupade vastuvõtmise, käitlemise, laadimise, hoiustamise ja eraldamise nõuete kohta;
 - 3) meetmete kohta õhusõidukiga ohtlike kaupade veo ajal toimuva õnnetuse või intsidentide korral;
 - 4) ohtlike kaupadega seotud hädaolukordades reageerimise kohta;
 - 5) võimaliku saaste eemaldamise kohta;
 - 6) kõikide töötajate tööülesanded eelkõige maapealse käitlemise ja õhusõidukis käitlemise osas;
 - 7) kahjustuste, lekete või saaste kontrollimise kohta ja
 - 8) ohtlike kaupade veol toimunud õnnetustest ja intsidentidest teatamise kohta.

SPA.DG.105 Ohtlike kaupade andmed ja dokumendid

Käitaja peab vastavalt tehnilisele juhendile:

- a) kaptenit kirjalikult teavitama:
 - 1) õhusõidukiga vedada kavatsetavatest ohtlikest kaupadest;
 - 2) lennuaegsetele hädaolukordadele reageerimisest;
- b) kasutama vastuvõtu kontrollkaarti;
- c) tagama, et ohtlike kaupadega on kaasas nõutavad ohtlike kaupade veo dokumendid, mille on täitnud ohtlikud kaubad õhustranspordiks üle andnud isik, välja arvatud juhul, kui vajalik teave ohtlike kaupade kohta on esitatud elektrooniliselt;
- d) tagama, et ohtlike kaupade veo dokumendi kirjaliku esitamise korral jääks dokumendi koopia maa peale, kus sellele peab olema juurdepääs mõistliku aja jooksul pärast kaupade jõudmist lõppsihtkohta;

V lisa „SPA-osa“

- e) tagama, et koopia kaptenile esitatud andmetest jääb maa peale ning see koopia või selles sisalduv teave on viimasele väljumislennuväljale ja järgmise sihtlennuväljale hõlpsasti kättesaadav kuni asjaomase lennu lõppemiseni;
- (f) säilitama vastuvõtu kontrollkaarti, veodokumenti ning kaptenile esitatud teavet vähemalt kolm kuud pärast lennu lõppu ja
- (g) säilitama kõikide töötajate koolitusandmeid vähemalt kolm aastat.

H-alajagu – Kopterite öönägemissüsteemidega lennud

SPA.NVIS.100 Lennud öönägemissüsteemidega (NVIS)

- a) Kopterite visuaallennureeglite järgi toimuvad öönägemissüsteemidega lennud on lubatud üksnes juhul, kui käitajal on selleks pädeva asutuse luba.
- b) Pädevalt asutuselt nimetatud loa saamiseks peab käitaja:
 - 1) tegutsema ärilise lennutranspordi (CAT) alal ning omama ORO-osa kohast ärilise lennutranspordi lennuettevõtja luba;
 - 2) pädevale asutusele tõendama:
 - i) käesoleva alajao kohaldatavatele nõuetele vastavust ja
 - ii) öönägemissüsteemi kõikide elementide edukat integreerimist.

SPA.NVIS.110 Nõuded varustusele öönägemissüsteemiga lendudel

- a) Enne öönägemissüsteemiga lende peab igale kopterile ning kõikidele asjaomastele öönägemissüsteemi seadmetele olema määruse (EÜ) nr 1702/2003 kohaselt väljastatud vastav lennukõlblikkussertifikaat.
- b) Raadioaltimeeter. Kopteril peab olema raadioaltimeeter, mis suudab kõikidel öönägemissüsteemiga lennu etappidel hoiatada eelnevalt kindlaksmääratud kõrgusest läbivajumisel helisignaali ja ning piloodi määratud kõrgusest läbivajumisel visuaalse signaali.
- c) Õhusõiduki öönägemissüsteemiga ühilduv valgustus. Vähenenud külgnägemise kompenseerimiseks ning olukorra parema tajumise tagamiseks peab õhusõidukil olema:
 - 1) olemasolu korral NVIS-ühilduv armatuurilaua kohtvalgustus, millega saab valgustada kõiki olulisi lennumõõteriistu;
 - 2) NVIS-ühilduvad välisvalgustid;
 - 3) NVIS-ühilduv taskulamp ja
 - 4) võimalus eemaldada või kustutada öönägemissüsteemiga kokkusobimatud sisevalgustid.
- d) Öönägemissüsteemi lisaseadmed. Nõutavad on järgmised öönägemissüsteemi lisaseadmed:
 - 1) varu- või lisatoiteallikas öönägemisprillide (NVG) jaoks ja
 - 2) öönägemisprillide nõuetekohast kinnitamist võimaldav kiiver.
- e) Kõigi öönägemissüsteemiga lennul kasutatavate öönägemisprillide tüüp, põlvkond ja mudel peavad olema samad.
- f) Jätkuv lennukõlblikkus
 - 1) Jätkuva lennukõlblikkuse protseduurid peavad sisaldama kopterile paigaldatud öönägemissüsteemi jooksvaks hoolduseks ja kontrolliks vajalikku infot ning hõlmama vähemalt järgmist:

- i) kopteri aknad ja läbipaistvus;
 - ii) öönägemissüsteemi valgustus;
 - iii) öönägemisprillid ja
 - iv) öönägemissüsteemiga lende toetavad lisaseadmed.
- 2) Õhusõiduki hilisemad modifikatsioonid ja hooldus peavad olema kooskõlas öönägemissüsteemi lennukõlblikkussertifikaadiga.

SPA.NVIS.120 Öönägemissüsteemi käitamismiinimumid

- a) Lende ei sooritata kavandatava öise lennu visuaallennureeglite järgsetest miinimumidest halvemates tingimustes.
- b) Käitaja määrab ülemineku miinimumkõrguse, millest alates võib alustada abivahenditega lendu või selle lõpetada.

SPA.NVIS.130 Nõuded meeskonnale öönägemissüsteemiga lendudel

- a) *Valik.* Käitaja kehtestab kriteeriumid meeskonnaliikmete valimiseks öönägemissüsteemiga töödele.
- b) *Kogemused.* Kapteni miinimumkogemus enne koolituse alustamist peab olema vähemalt 20 tundi kaptenina öistel kopterilendudel visuaallennureeglite järgi.
- c) *Käitamiskoolitus.* Kõik piloodid peavad olema läbinud käitamiskoolituse vastavalt lennutegevuskäsiraamatus sisalduvatele öönägemissüsteemiga lennu protseduuridele.
- d) *Hiljutine kogemus.* Kõik piloodid ja öönägemissüsteemi tehnilise meeskonna liikmed peavad olema eelnud 90 päeva jooksul sooritanud kolm öönägemissüsteemiga lendu. Hiljutise kogemuse taastamiseks võib sooritada õppelende kopteriga või sertifitseeritud lennu täisimitaatoriga (FFS), milles simuleeritakse punkti f alapunkti 1 elemente.
- e) *Meeskonna koosseis.* Meeskonna suurus peab olema suurim järgmistest:
 - 1) lennukäsiraamatus (AFM) sätestatud;
 - 2) vastava lennutegevuse jaoks ettenähtu või
 - 3) NVIS-lendude loas sätestatu.
- (f) *Meeskonna koolitus ja kontroll*
 - 1) Koolitus ja kontrollimine viiakse läbi pädeva asutuse poolt kinnitatud üksikasjaliku õppekava järgi, mis on toodud lennutegevuskäsiraamatus.
 - 2) Meeskonnaliikmed
 - i) Meeskonna koolitusprogrammid peavad: täiendama teadmisi öönägemissüsteemide töökeskkonnast ja seadmetest; parandama meeskonna koostööd; ja hõlmama meetmeid riskide minimeerimiseks halva nähtavuse tingimustesse sisenemisel ning öönägemissüsteemi tava- ja erakorraliste protseduuride puhul.
 - ii) Punkti f alapunkti 2 taandes i nimetatud meetmeid hinnatakse:
 - a) öiste lennuoskuse tasemekontrollidega ja
 - b) liinilennukontrollidega.

SPA.NVIS.140 Info ja dokumenteerimine

Käitaja tagab, et riskianalüüsi ja riskijuhtimise protsesside raames minimeeritakse öönägemissüsteemi keskkonnaga seonduvaid riske, nähes selleks lennutegevuskäsiraamatus ette: meeskondade valiku, koosseisu ja koolituse; varustustasemed ja väljumiskriteeriumid; ning käitamisprotseduurid ja -miinimumid, mis tagavad tava- ja eeldatavate erakorraliste toimingute kirjeldamise ja riskide nõuetekohase maandamise.

I-alajagu – Kopterite ripplastiga lennud

SPA.HHO.100 Kopterite ripplastiga lennud (HHO)

- a) Kopterite ripplastiga lennud ärilises lennutranspordis on lubatud üksnes juhul, kui käitajal on selleks pädeva asutuse luba.
- b) Pädevalt asutuselt nimetatud loa saamiseks peab käitaja:
 - 1) tegutsema ärilise lennutranspordi (CAT) alal ning omama ORO-osa kohast ärilise lennutranspordi lennuettevõtja luba (CAT AOC) ja
 - 2) pädevale asutusele tõendama käesoleva alajao kohaldatavatele nõuetele vastavust.

SPA.HHO.110 Nõuded varustusele kopterite ripplastiga lendudel

- a) Kõikidel kopterile paigaldatavatel ripplastiseadmetel, kaasa arvatud SPA.HHO.115 nõuete täitmiseks vajalikel raadioseadmetel ja nende hilisematel modifikatsioonidel peab olema kavandatavaks kasutusotstarbeks sobiv lennukõlblikkussertifikaat. Lisaseadmed tuleb projekteerida ja katsetada pädeva asutuse nõutavate asjakohaste standardite kohaselt.
- b) Käitaja peab koostöös tootjaga kehtestama kopterite ripplastiseadmete hooldusjuhendid, mis tuleb lisada käitaja kopteri hooldusprogrammi, nagu see on ette nähtud määrusega (EÜ) nr 2042/2003.

SPA.HHO.115 Kopterite ripplastiga lendude side

Kopterite ripplastiga lendudel peab olema kahesuunaline raadioside tellijaorganisatsiooniga ning võimalusel vahendid sidepidamiseks rippseadmega lennu koha maapealse personaliga:

- a) päevastel ja öistel avamerelendudel ja
- b) öistel maismaalendudel, välja arvatud ripplastiga lendudel kopteri kiirabitööde (HEMS) kohas.

SPA.HHO.125 Suutlikkusnõuded kopterite ripplastiga lendudel

Kopterite ripplastiga lendudel, välja arvatud kopteri kiirabitööde kohas, peab ripplastiga kopter suutma taluda kriitilise mootori riket selliselt, et allesjäänud mootori(te) ettenähtud võimsusel töötamisel ei tekiks ohtu rippseadmes veetavatele isikutele/kaubale, kolmandatele isikutele ja varale.

SPA.HHO.130 Nõuded meeskonnale kopterite ripplastiga lendudel

- a) *Valik.* Käitaja kehtestab kriteeriumid meeskonnaliikmete valimiseks kopterite ripplastiga lendudele, võttes arvesse eelnevaid kogemusi.
- b) *Kogemused.* Ripplastiga lende sooritava kapteni kogemuste miinimumtase ei tohi olla väiksem kui:
 - 1) Avamerel:

- i) 1000 tundi kopteri kaptenina või 1000 tundi teise piloodina kopterite ripplastiga lendudel, sealhulgas 200 tundi kaptenistažöörina, ja
 - ii) 50 sooritatud ripplastitsükli avamerel, sealhulgas 20 tsükli öösel, juhul kui lende sooritatakse öösel, kusjuures üks ripplastitsükkel tähendab vintsi konksu ühte allalaskmist ja ülestõstmist.
- 2) Maal:
- i) 500 tundi kopteri kaptenina või 500 tundi teise piloodina kopterite ripplastiga lendudel, sealhulgas 100 tundi kaptenistažöörina;
 - ii) 200 tundi lennukogemust kopteritega kavandatava lennutegevusega sarnastes käitamistingimustes ja
 - iii) 50 ripplastitsükli, neist 20 öösel, juhul kui sooritatakse öiseid lende.
- c) *Käitamiskoolitus ja -kogemus.* Lennutegevuskäsiraamatus sätestatud kopterite ripplastiga lennu protseduuridele vastava koolituse edukas läbimine ning vastavad kogemused kopterite ripplastiga lendudele vastavas rollis ja keskkonnas.
- d) *Hiljutine kogemus.* Kõik piloodid ja kopterite ripplastiga lendude meeskonnaliikmed peavad olema eelnenud 90 päeva jooksul sooritanud:
- 1) päevase lennutegevuse korral: kolm päevast või öist ripplastitsükli, millest igauks hõlmab hõljumisse minekut ja hõljumisest väljatulekut, ja
 - 2) öise lennutegevuse korral: kolm öist ripplastitsükli, millest igauks hõlmab hõljumisse minekut ja hõljumisest väljatulekut.
- e) *Meeskonna koosseis.* Päevase ja öise lennu meeskonna minimaalne suurus sätestatakse lennutegevuskäsiraamatus. Meeskonna miinimumsuurus sõltub kopteri tüübist, ilmastikutingimustest, töö liigist ning avamerelendude puhul lisaks ripplastiga lennu koha keskkonnast, mere olekust ja laeva liikumisest. Miinimummeeskonnas peab igal juhul olema üks piloot ja üks ripplastiga lendude meeskonnaliige.
- f) *Koolitus ja kontroll*
- 1) Koolitus ja kontrollimine viiakse läbi pädeva asutuse poolt kinnitatud üksikasjaliku õppekava järgi, mis on toodud lennutegevuskäsiraamatus.
 - 2) Meeskonnaliikmed
 - i) Meeskonna koolitusprogrammid peavad: täiendama teadmisi kopterite ripplastiga lendude töökeskkonnast ja seadmetest; parandama meeskonna koostööd; ja hõlmama meetmeid kopterite ripplastiga lendude tava- ja erakorraliste protseduuride ja staatilise lahendusega seotud riskide minimeerimiseks.
 - ii) Punkti f alapunkti 2 taandes i osutatud meetmeid hinnatakse päevaste lennuoskuse tasemekontrollidega visuaallennuilma tingimustes või öiste lennuoskuste tasemekontrollidega visuaallennuilma tingimustes, juhul kui käitaja sooritab öiseid ripplastiga lende.

SPA.HHO.135 Rippseadmes veetava isiku instrueerimine

Enne kopteri ripplastiga lendu või lennuseeriat tuleb instrueerida rippseadmes veetavaid isikuid ning teavitada neid staatilise elektri ohtudest ja muudest ripplastiga lennu kaalutlustest.

SPA.HHO.140 Info ja dokumenteerimine

- a) Käitaja tagab, et riskianalüüsi ja riskijuhtimise protsesside raames minimeeritakse ripplastiga lendude keskkonnaga seonduvaid riske, nähes selleks lennutegevuskäsiraamatus ette: meeskondade valiku, koosseisu ja koolituse; varustustasemed ja väljumiskriteeriumid; ning käitamisprotseduurid ja -miinimumid, mis tagavad tava- ja eeldatavate erakorraliste toimingute kirjeldamise ja riskide nõuetekohase maandamise.
- b) Vastavad lennutegevuskäsiraamatu väljavõtted tehakse kättesaadavaks kopterite ripplastiga lennu tellinud organisatsioonile.

J-alajagu – Kopterite kiirabilennud

SPA.HEMS.100 Kopterite kiirabilennud (HEMS)

- a) Kopterite kiirabilennud on lubatud üksnes juhul, kui käitajal on selleks pädeva asutuse luba.
- b) Pädevalt asutuselt nimetatud loa saamiseks peab käitaja:
 - 1) tegutsema ärilise lennutranspordi (CAT) alal ning omama ORO-osa kohast ärilise lennutranspordi lennuettevõtja luba ja
 - 2) pädevale asutusele tõendama käesoleva alajao kohaldatavatele nõuetele vastavust.

SPA.HEMS.110 Nõuded varustusele kopterite kiirabilendudel

Kopterite mis tahes meditsiinilise erivarustuse paigaldamine ja selle hilisem muutmine ning vajadusel käitamine peab olema sertifitseeritud vastavalt määrusele (EÜ) nr 1702/2003.

SPA.HEMS.115 Side

Lisaks CAT.IDE.H nõuetele peavad kiirabilende sooritavatel kopteritel olema sideseadmed, mis võimaldavad kahesuunalist sidet kiirabilennu tellinud organisatsiooniga ning võimaluse korral sidepidamist maapealsete hädaabiteenistuste töötajatega.

SPA.HEMS.120 Kopterite kiirabilendude käitamismiinimumid

- a) Kopterite kiirabilennud 1. ja 2. suutlikkusklassis peavad HEMS-lennu väljumisel ja marsruudil vastama tabeli 1 ilmastikumiinimumidele. Kui marsruudil halvenevad ilmastikutingimused pilvede esitatud alumise piiri kõrguse või nähtavusse miinimumidest allapoole, tuleb üksnes visuaallennureeglite järgi lendamiseks sertifitseeritud kopteritega lennust loobuda või baasi tagasi pöörduda. Kopteritega, mis on varustatud ja sertifitseeritud lendamiseks instrumentaallennuilmaga tingimustes, võib lennust loobuda, baasi tagasi pöörduda või minna lennu kõigis aspektides üle visuaallennureeglitele (IFR), juhul kui meeskond on selleks piisava kvalifikatsiooniga.

Tabel 1. Kopterite kiirabilendude käitamismiinimumid

2 PILOOTI		1 PILOOT	
PÄEVAL			
Pilvede kõrgus	Nähtavus	Pilvede kõrgus	Nähtavus
500 jalga ja rohkem	Vastavalt õhuruumis kohaldatavatele VFR-miinumumidele	500 jalga ja rohkem	Vastavalt õhuruumis kohaldatavatele VFR-miinumumidele
499–400 jalga	1000 m*	499–400 jalga	2000 m
399–300 jalga	2000 m	399–300 jalga	3000 m
ÖÖSEL			
Pilvede alumine piir	Nähtavus	Pilvede alumine piir	Nähtavus
1200 jalga **	2500 m	1200 jalga **	3000 m

* Marsruudietapil võib nähtavust lühiajaliselt vähendada 800 meetrini, kui maa on nägemisulatuses ja kopter manööverdab kiirusel, mis võimaldab takistusi piisavalt märgata ja kokkupõrget vältida.

** Marsruudietapil võib pilvede alumise piiri kõrgust lühiajaliselt vähendada 1000 jalani.

- b) Kopterite kiirabilendudel 3. suutlikkusklassis on väljumise ja marsruudi ilmastikumiinimumideks pilvede kõrgus 600 jalga ja nähtavus 1500 m. Nähtavust võib lühiajaliselt vähendada 800 meetrini, kui maa on nägemisulatuses ja kopter manööverdab kiirusel, mis võimaldab takistusi piisavalt märgata ja kokkupõrget vältida.

SPA.HEMS.125 Suutlikkusnõuded kopterite kiirabilendudel

- a) 3. suutlikkusklassi lende ei sooritata maandumiseks sobimatu ala kohal.
- b) Start ja maandumine
- 1) Kopterilennud, mis algavad või lõppevad tihedalt asustatud maandumiseks sobimatul alal kopterite kiirabilendude baasina kasutataval haigla lähenemis- ja stardialal, tuleb sooritada 1. suutlikkusklassis.
 - 2) Kopterilennud, mis algavad või lõppevad tihedalt asustatud maandumiseks sobimatul alal haigla lähenemis- ja stardialal, mida ei kasutata kopterite kiirabilendude baasina, tuleb sooritada 1. suutlikkusklassis, välja arvatud juhul, kui käitajal on CAT.POL.H.225 kohane luba.

- 3) Kopterilennud, mis algavad või lõppevad tihedalt asustatud maandumiseks sobimatul alal asuvas kopterite kiirabitööde kohas, tuleb sooritada 2. suutlikkusklassis ning need on vabastatud CAT.POL.H.305 punkti a kohase loa nõudest, juhul kui tõendatakse vastavust CAT.POL.H.305 punkti b alapunktide 2 ja 3 nõuetele.
- 4) Kopterite kiirabitööde koht peab olema piisava suurusega, et tagada nõuetekohane takistustevaba ala. Öistel lendudel peab koht olema valgustatud, et koht ja takistused oleksid nähtavad.

SPA.HEMS.130 Nõuded meeskonnale

- a) *Valik.* Käitaja kehtestab kriteeriumid meeskonnaliikmete valimiseks kopterite kiirabilendudele, võttes arvesse eelnevaid kogemusi.
- b) *Kogemused.* Kiirabilende sooritava kapteni kogemuste miinimumtase ei tohi olla väiksem kui:
 - 1) kas:
 - i) 1000 tundi õhusõiduki kaptenina, sealhulgas 500 tundi kopteri kaptenina või
 - ii) 1000 tundi teise piloodina kopterite kiirabilendudel, sealhulgas 500 tundi kaptenistažöörina ja 100 tundi kaptenina;
 - 2) 500 tundi lennukogemust kopteritega kavandatava lennutegevusega sarnastes käitamistingimustes ja
 - 3) öiste lendude pilootidel 20 tundi kaptenina öistel lendudel visuaallennu ilma tingimustes.
- c) *Käitamiskoolitus.* Peab olema edukalt läbitud käitamiskoolitus vastavalt lennutegevuskäsiraamatus sisalduvatele kopterite kiirabilendude protseduuridele.
- d) *Hiljutine kogemus.* Kõik kopterite kiirabilendude piloodid peavad olema eelnenud kuue kuu jooksul lennanud kopteriga või lennutreeningseadmega vähemalt 30 minutit üksnes mooteriistade järgi.
- e) *Meeskonna koosseis*
 - 1) Päevastel lendudel. Miinimummeeskond koosneb ühest piloodist ja ühest kopterite kiirabilendude tehnilise meeskonna liikmest.
 - i) Seda võib vähendada üksnes ühe piloodini, kui:
 - A) kopteri kiirabitööde kohas peab kapten meditsiinivahendeid juurde tooma. Sel juhul võib kopteri kiirabilendude tehnilise meeskonna liikme jätta haigeid või vigastatud abistama, kuni kapten lennu sooritab;
 - B) pärast kopteri kiirabitööde kohta jõudmist ei võimalda kandraami paigutus kopteri kiirabilennu tehnilise meeskonna liikmel esistmele istuda või
 - C) meditsiinivaldkonna reisija vajab lennu ajal kiirabilennu tehnilise meeskonna liikme abi.

- ii) Taandes i kirjeldatud juhtudel võetakse käitamismiinimumid õhuruumis kohaldatavatest nõuetest; SPA.HEMS.120 tabelis 1 esitatud kopterite kiirabilendude käitamismiinimume ei kasutata.
 - iii) Kapten võib maanduda kopteri kiirabitööde kohas ilma teda esiistmel abistava tehnilise meeskonna liikmeta üksnes taande i alataandes A kirjeldatud juhul.
- 2) Õistel lendudel. Õistel lendudel peab miinimummeeskonnas olema:
- i) kaks pilooti; või
 - ii) üks piloot ja üks kopteri kiirabilennu tehnilise meeskonna liige, kui lend toimub käitaja lennutegevuskäsiraamatus määratud konkreetsetes geograafilises piirkonnas, võttes arvesse:
 - (A) maapinna piisavat nähtavust;
 - (B) lennujälgimissüsteem kogu kiirabilennu ajal;
 - (C) ilmateate usaldusväärsust;
 - (D) kopterite kiirabilendude minimaalvarustuse loetelu;
 - (E) meeskonna järjepidevuse põhimõtet;
 - (F) meeskonna miinimumkvalifikatsiooni, alg- ja korduskoolitust;
 - (G) käitamisprotseduure, sealhulgas meeskonna koostööd;
 - (H) ilmastikumiinimume ja
 - (I) muid kaalutlusi tulenevalt kohalikest eritingimustest.
- (f) Meeskonna koolitus ja kontroll
- 1) Koolitus ja kontrollimine viiakse läbi pädeva asutuse poolt kinnitatud üksikasjaliku õppekava järgi, mis on toodud lennutegevuskäsiraamatus.
 - 2) Meeskonnaliikmed
 - i) Meeskonna koolitusprogrammid peavad: täiendama teadmisi kopterite kiirabilendude töökeskkonnast ja seadmetest; parandama meeskonna koostööd; ja hõlmama meetmeid halvast nähtavusest marsruudil, kopteri kiirabitööde kohtade valikust ning lähenemis- ja väljumisprofiilidest tulenevate riskide minimeerimiseks.
 - ii) Punkti f alapunkti 2 taandes i nimetatud meetmeid hinnatakse:
 - A) päevaste lennuoskuse tasemekontrollidega visuaallennuilma tingimustes või öiste lennuoskuste tasemekontrollidega visuaallennuilma tingimustes, kui käitaja sooritab öiseid kopterite kiirabilende, ja
 - B) liinilennukontrollidega.

SPA.HEMS.135 Meditsiinivaldkonna reisijate ja muu personali instrueerimine kopterite kiirabilendudel

- a) Meditsiinivaldkonna reisija. Enne kopteri kiirabilendu tuleb meditsiinivaldkonna reisijaid instrueerida, et nad oleksid teadlikud kopteri kiirabilendude töökeskkonnast ja varustusest, oskaksid kasutada pardal olevaid meditsiini- ja avariiseadmeid ning võiksid osaleda tava- ja hädaolukorra sisenemis- ja väljumisprotseduurides.

- b) Maapealsed hädaabiteenistuste töötajad. Käitaja võtab kõik mõistlikud meetmed tagamaks, et maapealsed hädaabiteenistuste töötajad tunneksid kopterite kiirabilendude töökeskkonda ja varustust ning teaksid kopteri kiirabitööde kohas maapealse tegevusega seonduvaid riske.
- c) Patsient. Olenemata CAT.OP.MPA.170 nõudest instrueeritakse patsienti üksnes juhul, kui see on tema tervises seisundit arvestades otstarbekas.

SPA.HEMS.140 Info ja dokumenteerimine

- a) Käitaja tagab, et riskianalüüsi ja riskijuhtimise protsesside raames minimeeritakse kopterite kiirabilendude keskkonnaga seonduvaid riske, nähes selleks lennutegevuskäsiraamatus ette: meeskondade valiku, koosseisu ja koolituse; varustustasemed ja väljumiskriteeriumid; ning käitamisprotseduurid ja -miinimumid, mis tagavad tava- ja eeldatavate erakorraliste toimingute kirjeldamise ja riskide nõuetekohase maandamise.
- b) Vastavad lennutegevuskäsiraamatu väljavõtted tehakse kättesaadavaks kopterite kiirabilennu tellinud organisatsioonile.

SPA.HEMS.145 Kopterite kiirabilendude baasi sisseseade

- a) Kui meeskonnaliikmetelt nõutakse valvesolekut vähem kui 45-minutilise reageerimisajaga, tuleb iga kiirabilendude baasi lähedal sel otstarbel võimaldada sobivat majutust.
- b) Igas kiirabilendude baasis peab pilootidel olema võimalus saada hetke ilmaandmeid ja ilmaprognoose ning suhelda nõuetekohasel viisil vastava lennuliiklusteenistuse (ATS) üksusega. Tuleb võimaldada nõuetekohased vahendid kõikide tööde planeerimiseks.

SPA.HEMS.150 Kütusevaru

- a) Kopteri kiirabilennul visuaallennureeglite järgi kohalikus kindlaksmääratud geograafilises piirkonnas võib kasutada standardset kütuseplaani, tingimusel et käitaja kehtestab lõpliku kütusevaru, millega tagatakse, et lennu lõppedes ei ole kütuse jääk väiksem kogusest, mis on vajalik:
 - 1) 30-minutiliseks lennuks reisilennu tavakiirusel või
 - 2) 20-minutiliseks lennuks reisilennu tavakiirusel, kui lend toimub piirkonnas, kus on pidevalt olemas sobivad hädamaandumiskohad.

SPA.HEMS.155 Tankimine reisijate sisenemise, väljumise või pardalviibimise ajal

Kui kapten peab vajalikuks tankida ajal, mil reisijad on pardal, võib seda teha pöörlevate või peatatud rootoritega, juhul kui on täidetud järgmised tingimused:

- a) kopteri tankimispoolse külje uks(ed) hoitakse suletuna;
- b) kopteri mitte-tankimisepoolse külje uks(ed) hoitakse avatuna, kui ilm võimaldab;
- c) piisava võimsusega tuletõrjevahendid on paigutatud selliselt, et need on tulekahju korral viivitamata kättesaadavad, ja
- d) piisav arv töötajaid on valmis tulekahju korral viivitamata patsiente kopterist eemale toimetama.