EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 7.12.2015
COM(2015) 613 final

ANNEXES 1 to 10

LISAD

järgmise dokumendi juude:

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 216/2008

{SWD(2015) 262 final}
{SWD(2015) 263 final}

I LISA

Artikli 2 lõike 3 punktis d osutatud õhusõidukid

Õhusõidukikategooriad, mille suhtes määrust ei kohaldata:

(a) ajaloolised õhusõidukid, mis vastavad järgmistele tingimustele:

i) lihtsad õhusõidukid, mille:

– esialgne konstruktsioon kehtestati enne 1. jaanuari 1955 ja

– tootmine lõpetati enne 1. jaanuari 1975;

või

ii) olulise ajaloolise väärtusega õhusõidukid, mis on seotud:

– osavõtuga märkimisväärsest ajaloosündmusest,

– olulise sammuga lennunduse arengus või

– liikmesriigi relvajõududes täidetud olulise rolliga;

(b) õhusõidukid, mis on konstrueeritud või ümber ehitatud spetsiaalselt uurimis-, katse- või teaduseesmärkidel ning mida tõenäoliselt valmistatakse väga piiratud arvul;

(c) mehitatud õhusõidukid, millest vähemalt 51 % on amatöör või amatööride mittetulundusühendus ehitanud enda tarbeks ning mis tahes ärilise eesmärgita;

(d) õhusõidukid, mida on kasutatud sõjaliseks otstarbeks, välja arvatud juhul, kui amet on seda tüüpi õhusõiduki standardprojekti vastu võtnud;

(e) kuni kahekohalised lennukid, mille varisemiskiirus või minimaalne stabiilse lennu kiirus maandumisel ei ületa 35 sõlme kalibreeritud õhkkiirust, ning kuni kahekohalised kopterid ja jõuallikaga langevarjud, mille maksimaalne liikmesriikides registreeritud stardimass on kuni:

i) 300 kg ühekohalise maalennuki/-kopteri puhul;

ii) 450 kg kahekohalise maalennuki/-kopteri puhul;

iii) 330 kg ühekohalise amfiiblennuki/-kopteri või vesilennuki/-kopteri puhul;

iv) 495 kg kahekohalise amfiiblennuki/-kopteri või vesilennuki/-kopteri puhul, tingimusel et nii vesilennuki/-kopteri kui ka maalennuki/-kopterina kasutamisel jääb maksimaalne stardimass alla mõlema vastava ettenähtud piiri;

v) 472,5 kg kahekohalise maalennuki puhul, mis on varustatud plaanerile paigaldatud täieliku päästelangevarjusüsteemiga;

vi) 540 kg kahekohalise maalennuki puhul, mis on varustatud plaanerile paigaldatud täieliku päästelangevarjusüsteemi ja elektrilise jõuseadmega;

vii) 315 kg ühekohalise maalennuki puhul, mis on varustatud plaanerile paigaldatud täieliku päästelangevarjusüsteemiga;

viii) 365 kg ühekohalise maalennuki puhul, mis on varustatud plaanerile paigaldatud täieliku päästelangevarjusüsteemi ja elektrilise jõuseadmega;

(f) ühe- ja kahekohalised gürokopterid maksimaalse stardimassiga kuni 560 kg;

(g) purilennukid ja mootorpurilennukid, sh jalgadelt startivad, mille stardimass ei ületa ühekohalise puhul 250 kg ja kahekohalise puhul 400 kg;

(h) punktide a või d tingimustele vastavate õhusõidukite koopiad, mis sarnanevad konstruktsioonilt algse õhusõidukiga;

(i) ühekohalised kuumaõhu-õhupallid, mille suurim valmistaja poolt ettenähtud kuumaõhumaht ei ületa 900 m^3;

(j) kõik muud mehitatud õhusõidukid, mille maksimaalne tühimass koos kütusega ei ületa 70 kg.

II LISA

Olulised lennukõlblikkusnõuded

1. TOOTE TERVIKLIKKUS

Toote terviklikkus peab olema tagatud kõikides eeldatavates lennutingimustes õhusõiduki kogu kasutusea jooksul. Vastavus kõikidele nõuetele peab olema tõendatud hinnangu või analüüsiga, millega vajadusel kaasneb katsetamine.

1.1. Konstruktsioon ja materjalid

1.1.1. Konstruktsiooni, sealhulgas jõuseadme terviklikkus peab olema tagatud õhusõiduki käituspiirides ja piisava varuga väljaspool seda ning säilima õhusõiduki kogu kasutusea jooksul.

1.1.2. Kõik õhusõidukiosad, mille rike võiks kahjustada konstruktsiooni terviklikkust, peavad vastama allpool toodud tingimustele, ilma et tekiks ohtlikku deformatsiooni või riket. See hõlmab kõiki märkimisväärse massiga elemente ja nende kinnitusviise.

(a) Arvesse tuleb võtta kõiki mõistlikult eeldatavaid kombinatsioone koormustest, mis võivad ilmneda õhusõiduki koormamise, raskuskeskme asukoha, käituspiiride ja kasutusea piires ning piisava varuga väljaspool seda. See hõlmab tuuleiilidest, manöövritest, siserõhu säilitamisest, liikuvatest pindadest, juhtimissüsteemist ja jõuseadmest tulenevaid koormusi nii lennu ajal kui ka maa peal.

(b) Arvesse tuleb võtta maale või vette tehtavatest hädamaandumistest tingitud koormust ja tõenäolisi rikkeid.

(c) Lennu liigist olenevalt tuleb konstruktsiooni reaktsiooni puhul eespool nimetatud koormustele silmas pidada ka dünaamilist koormust, võttes arvesse õhusõiduki suurust ja konfiguratsiooni.

1.1.3. Õhusõidukis ei tohi olla aeroelastset ebastabiilsust ega liigset vibratsiooni.

1.1.4. Tootmisprotsess ja õhusõiduki konstruktsioonis kasutatavad materjalid peavad tulemuseks andma tuntud ja korratavad struktuursed omadused. Arvesse tuleb võtta materjali omaduste võimalikku muutumist seoses kasutuskeskkonnaga.

1.1.5. Võimaluse piires tuleb tagada, et tsükliline koormus, keskkonnaoludest tingitud kahjustumine ning juhuslikud ja märkamatud kahjustused ei vähenda struktuurset terviklikkust allapoole aktsepteeritava tugevusvaru. Kõik sellekohased lennukõlblikkuse säilitamiseks vajalikud juhised tuleb teha teatavaks.

1.2. Jõuseade

1.2.1. Jõuseadme (st mootori ja vajaduse korral propelleri) terviklikkus peab olema kontrollitud jõuseadme käituspiirides ja piisava varuga väljaspool seda ning see peab säilima jõuseadme kogu kasutusea jooksul, võttes arvesse jõuseadme osatähtsust õhusõiduki üldise ohutuse seisukohast.

1.2.2. Jõuseade peab ettenähtud piires andma vajaliku tõmbe või võimsuse kõikides lennutingimustes, võttes arvesse keskkonnamõju ja -tingimusi.

1.2.3. Tootmisprotsess ja jõuseadme konstruktsioonis kasutatavad materjalid peavad tulemuseks andma tuntud ja korratavad struktuursed omadused. Arvesse tuleb võtta materjali omaduste võimalikku muutumist seoses kasutuskeskkonnaga.

1.2.4. Tsükliline koormus, keskkonnaoludest ja käitamisest tingitud kahjustumine ning sellest tuleneda võivad osade kahjustused ei tohi vähendada jõusüsteemi terviklikkust allapoole aktsepteeritavat piiri. Kõik sellekohased lennukõlblikkuse säilitamiseks vajalikud juhised tuleb teha teatavaks.

1.2.5. Kõik jõuseadme ja õhusõiduki ohutu ja nõuetekohase koostöö tagamiseks vajalikud juhised, andmed ja nõuded tuleb teha teatavaks.

1.3. Süsteemid ja seadmed (v.a eraldiseisvad seadmed)

1.3.1. Õhusõidukil ei tohi olla konstruktsioonilahendusi ega -osi, mis kogemuste põhjal on osutunud ohtlikuks.

1.3.2. Õhusõiduk, sealhulgas tüübiprojekti hindamiseks vajalikud või käitamiseeskirjadest tulenevalt kohustuslikud süsteemid ja seadmed peavad toimima otstarbekohaselt õhusõiduki käituspiirides ja piisava varuga väljaspool seda, võttes nõuetekohaselt arvesse süsteemi või seadme kasutuskeskkonda. Muud süsteemid või seadmed, mis ei ole vajalikud tüübisertifitseerimiseks või ei ole käitamiseeskirjadest tulenevalt kohustuslikud, ei tohi vähendada ohutust ega kahjustada muude süsteemide või seadmete tööd, olenemata sellest, kas nad töötavad korralikult või mitte. Süsteemide ja seadmete käitamiseks ei ole vaja erakordseid oskusi ega erakordset jõudu.

1.3.3. Õhusõiduki süsteemid ja seadmed peavad nii eraldi võttes kui ka üksteise suhtes olema konstrueeritud nii, et iga üksik rike, mille tõenäosus ei ole kaduvväike, ei põhjustaks katastroofi põhjustavat riket, ning rikke tõenäosus ja selle kahjulik mõju õhusõidukile ning selles viibijatele peavad olema pöördvõrdelises seoses. Eespool nimetatud üksiku rikke kriteeriumi osas on kokku lepitud, et õhusõiduki suuruse ja arvukate konfiguratsioonivariantidega seoses tuleb teha vastavaid mööndusi ning see võib takistada nimetatud üksiku rikke kriteeriumi täitmist kopterite ja väikelennukite mõningate osade ja süsteemide puhul.

1.3.4. Meeskonnale või vajaduse korral hoolduspersonalile tuleb anda selgel, arusaadaval ja ühesel viisil ohutuks lendamiseks vajalikku teavet ning teavet ohtlike tingimuste kohta. Süsteemid, seadmed ja juhised, sealhulgas sildid ja teated, peavad olema konstrueeritud ja paigaldatud ohte põhjustada võivaid vigu minimeerival viisil.

1.3.5. Konstrueerimisel tuleb võtta ohutusmeetmeid, et minimeerida õhusõiduki seest või väljast lähtuvate mõistlikult tõenäoliste ohtude, sealhulgas infoturbeohtude, mõju õhusõidukitele ja selles viibijatele, muu hulgas kaitsta neid õhusõiduki mis tahes eraldiseisva seadme olulise rikke või häire eest.

1.4. Eraldiseisvad seadmed

1.4.1. Eraldiseisvad seadmed peavad täitma oma ohutus- või sellega seotud funktsiooni õhusõiduki kõikides eeldatavates käitamistingimustes, v.a juhul, kui kõnealust funktsiooni on võimalik ka muud moodi täita.

1.4.2. Eraldiseisvate seadmete kasutamiseks ei ole vaja erakordseid oskusi ega erakordset jõudu.

1.4.3. Eraldiseisvad seadmed peavad olema konstrueeritud nii, et ohte põhjustada võivaid vigu oleks võimalikult vähe.

1.4.4. Eraldiseisvad seadmed ei tohi vähendada ohutust ega kahjustada ühegi muu süsteemi ega seadme tööd, olenemata sellest, kas nad töötavad korralikult või mitte.

1.5. Jätkuv lennukõlblikkus

1.5.1. Tuleb koostada ja kättesaadavaks teha kõik vajalikud dokumendid, sh jätkuva lennukõlblikkuse juhendid, et tagada õhusõiduki tüübi ja seonduva osaga seotud lennukõlblikkustaseme säilimine õhusõiduki kogu kasutusea jooksul.

1.5.2. Jätkuva lennukõlblikkuse tagamiseks tuleb luua osade ja eraldiseisvate seadmete kontrollimise, reguleerimise, määrimise, eemaldamise või asendamise võimalused.

1.5.3. Jätkuva lennukõlblikkuse juhendid tuleb esitada käsiraamatu või käsiraamatutena vastavalt esitatavate andmete hulgale. Käsiraamatud peavad sisaldama hooldus- ja remondijuhendeid, teenindusteavet, vigade leidmise ja ülevaatuse juhendeid praktilist kasutamist võimaldaval viisil.

1.5.4. Jätkuva lennukõlblikkuse juhendid peavad sisaldama lennukõlblikkuspiiranguid, millega nähakse ette kõik kohustusliku komponentide asendamise ajad, ülevaatusvahemikud ja seonduvad kontrollitoimingud.

2. LENNUKÕLBLIKKUSASPEKTID TOOTE KÄITAMISEL

2.1. Tuleb tõendada, et toote käitamise ajal pardal ja maa peal viibijatele rahuldava ohutustaseme tagamiseks on tehtud järgmist:

(a) kindlaks peavad olema määratud õhusõiduki heakskiidetud käitamise viisid ning kehtestatud peavad olema ohutuks kasutamiseks vajalikud piirangud ja teave, sealhulgas keskkonnapiirangud ja lennutehnilised omadused;

(b) õhusõiduk peab oma suurusest ja konfiguratsioonist sõltuvalt olema ohutult juhitav ja manööverdatav kõikides eeldatavates käitamistingimustes, sealhulgas pärast ühe või vajaduse korral mitme jõuseadme riket. Nõuetekohaselt tuleb arvesse võtta piloodi füüsilist jõudu, piloodikabiini keskkonda, piloodi töökoormust ja muid inimtegureid ning lennuetappi ja lennu kestust;

(c) kõikides eeldatavates käitamistingimustes peab olema võimalik ühest lennuetapist teise siirduda, ilma et see nõuaks erilisi piloteerimisoskusi, tähelepanu, jõudu või töökoormust;

(d) õhusõiduk peab olema sedavõrd stabiilne, et piloodilt ei nõutaks liigset pingutust, pidades silmas lennuetappi ja lennu kestust;

(e) tuleb kehtestada tava- ja hädaolukorras ning rikke korral tegutsemise eeskirjad;

(f) tuleb ette näha konkreetsele õhusõidukitüübile sobivad hoiatussignaalid või muud hoiatusvahendid, et vältida väljumist normaalsest lennurežiimide diapasoonist;

(g) õhusõiduki ja selle süsteemide omadused peavad võimaldama ohutut tagasipöördumist lennurežiimide diapasoonist võimaliku väljumise korral.

2.2. Käitamispiirangud ja muu ohutuks käitamiseks vajalik teave tuleb teha meeskonnaliikmetele kättesaadavaks.

2.3. Toote käitamine peab olema kaitstud ohtude eest, mida põhjustavad kahjulikud välis- ja sisetingimused, sealhulgas keskkonnatingimused.

(a) Eelkõige ei tohi lennu liigist sõltuvalt ohuolukorda põhjustada muu hulgas näiteks sellised nähtused nagu halb ilm, äike, kokkupõrge linnuga, kõrgsageduslikud kiirgusväljad, osoon jne, mille esinemist toote käitamise käigus on põhjust eeldada, võttes arvesse õhusõiduki suurust ja konfiguratsiooni.

(b) Salongis peavad lennu liigist sõltuvalt olema reisijatele tagatud sobivad veotingimused ja nõuetekohane kaitse lennutegevuse käigus tekkida võiva või hädaolukordadest tuleneva ohu, sh tule, suitsu, mürgiste gaaside ja kiire rõhulanguse eest, võttes arvesse õhusõiduki suurust ja konfiguratsiooni. Pardal viibijaile tuleb võimaldada kõik mõistlikud tingimused raskete kehavigastuste vältimiseks, õhusõidukist kiiresti evakueerimiseks ja enda kaitsmiseks inertsjõu mõju eest hädamaandumisel vette või maale. Vastavalt vajadusele tuleb tagada selged ja arusaadavad sildid ja teated, mis selgitavad pardal viibijatele sobivat ohutut käitumist ning ohutusvahendite asukohta ja õiget kasutamist. Nõuetekohased ohutusvahendid peavad olema hõlpsasti kättesaadavad.

(c) Meeskonnaruumid peavad lennu liigist sõltuvalt olema paigutatud viisil, mis hõlbustab lennutegevust, sealhulgas olukorrast teavitamist ning eeldatavate olukordade ja hädaolukordade lahendamist. Meeskonnaruumide keskkond ei tohi ohustada meeskonna võimet täita oma ülesandeid ning need peavad olema projekteeritud nii, et välditakse kõrvalist sekkumist ja juhiste väärkasutust.

3. ORGANISATSIOONID (SH KONSTRUEERIMISE, TOOTMISE VÕI HOOLDUSEGA TEGELEVAD FÜÜSILISED ISIKUD)

3.1. Tegevuse liigist sõltuvalt võib organisatsioonile anda sertifikaadi juhul, kui on täidetud järgmised tingimused:

(a) organisatsioonil peavad olema kõik oma ülesannete täitmiseks vajalikud vahendid. Nende vahendite hulka peavad muu hulgas kuuluma järgmised: rajatised, personal, seadmed, tööriistad ja materjalid, ülesandeid, kohustusi ja menetlusi käsitlevad dokumendid, juurdepääs asjakohastele andmetele ning andmete dokumenteerimine;

(b) tegevuse liigist ja organisatsiooni suurusest sõltuvalt peab organisatsioon rakendama ning säilitama juhtimissüsteemi, mis tagab nimetatud oluliste nõuete täitmise, ning püüdma seda süsteemi pidevalt täiustada;

(c) organisatsioon peab vastavalt vajadusele looma suhted teiste asjaomaste organisatsioonidega, et tagada nimetatud oluliste lennukõlblikkusnõuete jätkuv täitmine;

(d) organisatsioon peab punkti b kohase juhtimissüsteemi ja punkti c kohase tegevuskorra osana sisse seadma lennuohutust mõjutavatest juhtumitest teatamise süsteemi, et aidata järjepidevalt parandada ohutust. Lennuohutust mõjutavatest juhtumitest teatamise süsteem peab olema kooskõlas määrusega (EL) nr 376/2014.

3.2. Hooldustöötajate koolitusorganisatsioonide suhtes punkti 3.1 alapunktides c ja d esitatud tingimusi ei kohaldata.

III LISA

Toodete keskkonnanõuetele vastavuse olulised nõuded

1. Tooted tuleb punkti 4 arvesse võttes konstrueerida võimalikult vaiksed.
2. Tooted tuleb punkti 4 arvesse võttes konstrueerida nii, et nendega kaasnevad heitkogused oleksid võimalikult väiksed.
3. Tooted tuleb punkti 4 arvesse võttes konstrueerida nii, et vedelike aurustumise või väljavoolamisega kaasnevad heitkogused oleksid võimalikult väiksed.
4. Müra minimeerimiseks kavandatud meetmete vahel tehtavate kompromisside puhul tuleb võtta arvesse eri liiki heiteid ja vedelike väljavoolamist.
5. Müra ja heitkoguste minimeerimisel võetakse arvesse tavapäraste käitamistingimuste ulatust ja geograafilisi piirkondi, kus õhusõiduki käitamisega kaasnevad müra ja heitkogused tekitavad probleemi.
6. Keskkonnakaitse eesmärgil vajalikke õhusõidukisüsteeme ja -seadmeid tuleb konstrueerida, toota ja hooldada vastavalt kavandatud käitamistingimustele. Need süsteemid ja seadmed peavad olema piisavalt usaldusväärsed, pidades silmas nende kavandatud mõju keskkonnanõuetele vastavuse seisukohast.
7. Selleks et tagada lennundustoote jätkuv vastavus kõnealustele nõuetele, tuleb kehtestada sellekohased juhendid, protseduurid, vahendid, käsiraamatud, piirangud ja kontrollid ning teha need kavandatud kasutajale selgelt kättesaadavaks.
8. Lennundustoodete konstrueerimise, tootmise ja hooldamisega tegelevad organisatsioonid on kohustatud tegema järgmist:
    (a) omama kõiki vajalikke vahendeid, et tagada lennundustoote vastavus kõnealustele olulistele nõuetele, ja
    (b) vajaduse korral looma suhteid muude asjaomaste organisatsioonidega, et tagada lennundustoote vastavus kõnealustele olulistele nõuetele.

IV LISA

Lennumeeskonnale esitatavad olulised nõuded

1. PILOODIKOOLITUS

1.1. Üldülevaade

Õhusõiduki juhtimise koolitusel osalev isik peab olema hariduselt ning füüsiliselt ja vaimselt piisavalt küps, et omandada, säilitada ja tõendada asjakohaseid teoreetilisi teadmisi ja praktilisi oskusi.

1.2. Teoreetilised teadmised

Piloot peab omandama õhusõidukil täidetavatele ülesannetele ja tegevuse liigiga kaasnevale riskile vastava teadmiste taseme ja selle säilitama. Need teadmised peavad hõlmama vähemalt järgmist:

(a) lennundusõigus;

(b) üldteadmised õhusõidukitest;

(c) õhusõiduki liigiga seotud tehnilised küsimused;

(d) õhusõiduki tehnilised võimalused ja planeerimine;

(e) inimvõimed ja nende piirid;

(f) meteoroloogia;

(g) navigatsioon;

(h) käitamisprotseduurid, sealhulgas meeskonnatöö korraldamine;

(i) aerodünaamika alused;

(j) side ja

(k) mittetehnilised oskused, sealhulgas ohtude ja vigade äratundmine.

1.3. Teoreetiliste teadmiste tõendamine ja säilitamine

1.3.1. Teoreetiliste teadmiste omandamist ja säilitamist tuleb tõendada pideva hindamise käigus koolituse ajal ja vajaduse korral eksamitel.

1.3.2. Säilitada tuleb vajalik teoreetiliste teadmiste tase. Nõuetele vastavust tuleb tõendada regulaarsete hindamiste, eksamite, testide või kontrollimiste käigus. Eksamite, testide või kontrollimiste sagedus peab vastama tegevusega kaasneva riski tasemele.

1.4. Praktilised oskused

Piloot peab omandama õhusõidukil täidetavatele ülesannetele vastava praktiliste oskuste taseme ja seda säilitama. Need oskused peavad vastama tegevuse liigiga kaasnevale riskile ja hõlmama olenevalt õhusõidukil täidetavatest ülesannetest järgmist:

(a) toimingud enne lendu ja lennu ajal, sealhulgas õhusõiduki lennutehniliste näitajate, massi ja tasakaalu kindlaksmääramine, õhusõiduki ülevaatus ja teenindamine, kütuse/energia planeerimine, ilmastikuolude hindamine, marsruudi planeerimine, õhuruumi piirangud ja vaba raja olemasolu;

(b) lennuvälja ja liikluskorralduse toimingud;

(c) ettevaatusabinõud ja protseduurid kokkupõrke vältimiseks;

(d) õhusõiduki kontroll välise visuaalse vaatluse põhjal;

(e) lennumanöövrid, sealhulgas kriitilistes olukordades, ja nendega seotud tehniliselt teostatavad ettenägematust asendist väljatuleku manöövrid;

(f) tavalised ja külgtuulega stardid ja maandumised;

(g) lendamine ainult mõõdikute abil vastavalt tegevuse liigile;

(h) käitamisprotseduurid, sealhulgas meeskonna oskused ja meeskonnatöö korraldamine vastavalt lennu liigile kas ühe- või mitmeliikmelise meeskonnaga lendudel;

(i) navigatsioon ning lennureeglite ja nendega seotud protseduuride rakendamine, kasutades vajaduse korral visuaalset vaatlust või navigatsioonivahendeid;

(j) tegutsemine ebatavalises ja hädaolukorras, sealhulgas õhusõiduki seadmete häirete simulatsioonid;

(k) vastavus lennuliiklusteenustele ja sidepidamisprotseduuride järgimine;

(l) õhusõiduki tüübi või klassiga seotud eriaspektid;

(m) praktiliste oskuste alane täienduskoolitus, mida võidakse vajada konkreetsete tegevustega kaasnevate riskide leevendamiseks, ning

(n) mittetehnilised oskused, sealhulgas ohtude ja vigade äratundmine ja haldamine, kasutades asjakohaseid hindamismeetodeid koos tehniliste oskuste hindamisega.

1.5. Praktiliste oskuste tõendamine ja säilitamine

1.5.1. Piloot peab tõendama oma võimet sooritada protseduure ja manöövreid pädevusega, mis vastab õhusõidukil täidetavatele ülesannetele, järgmistel viisidel:

(a) õhusõiduki käitamine selle võimaluste piires;

(b) hea otsustusvõime ja lennumeisterlikkuse rakendamine;

(c) lennundusalaste teadmiste rakendamine;

(d) lennuki juhitavuse säilitamine kogu lennu ajal viisil, mis tagab protseduuri ja manöövri eduka lõpuleviimise; ning

(e) mittetehnilised oskused, sealhulgas ohtude ja vigade äratundmine ja haldamine, kasutades asjakohaseid hindamismeetodeid koos tehniliste oskuste hindamisega.

1.5.2. Säilitada tuleb vajalik praktiliste oskuste tase. Nõuetele vastavust tuleb tõendada regulaarsete hindamiste, eksamite, testide või kontrollimiste käigus. Eksamite, testide või kontrollimiste sagedus peab vastama tegevusega kaasneva riski tasemele.

1.6. Keeleoskus

Piloot peab tõendama õhusõidukil täidetavate ülesannete tasemele vastavat keeleoskustaset. Niisugune tõendatud keeleoskus peab hõlmama järgmist:

(a) võime mõista meteoroloogilise teabe dokumente;

(b) lennumarsruutide, väljumis- ja lähenemiskaartide ning nendega seotud aeronavigatsiooniteabe dokumentide kasutamine ning

(c) võime suhelda teiste lennumeeskondade ja aeronavigatsiooniteenistustega lennu kõigil etappidel, sealhulgas lennu ettevalmistamisel.

1.7. Lennutreeningseadmed

Kui koolituseks või praktilise oskuse omandamise või säilitamise tõendamiseks kasutatakse lennutreeningseadet (FSTD), peab olema tõendatud selle seadme võime saavutada vajalikku lennundustehniliste võimaluste taset sellealase konkreetse ülesande täitmiseks. Eelkõige peavad õhusõidukit piisavalt esindama konfiguratsiooni imitatsioon, käsitsemisomadused, õhusõiduki lennutehnilised omadused ja süsteemide töö.

1.8. Koolituskursus

1.8.1. Koolitus peab toimuma koolituskursuse vormis.

1.8.2. Koolituskursus peab vastama järgmistele tingimustele:

(a) iga kursuseliigi jaoks tuleb välja töötada õppekava ja

(b) koolituskursus peab koosnema teoreetiliste teadmiste ja vajaduse korral praktiliste oskuste (sealhulgas lennuõpe jäljendatud õppevahenditel) õpetamisest.

1.9. Instruktorid

1.9.1. Teooriaõpe

Teooriaõpet peavad korraldama vajaliku kvalifikatsiooniga instruktorid. Nad peavad:

(a) omama vajalikke teadmisi õpetatavast valdkonnast ja

(b) suutma rakendada sobivaid õppemeetodeid.

1.9.2. Piloteerimisõpe ja treening õhusõiduki lennutreeningseadmel.

Piloteerimisõpet ja treeningut lennutreeningseadmel peavad korraldama piisava kvalifikatsiooniga instruktorid, kes:

(a) omavad korraldatavatele õppele vastavaid teoreetilisi teadmisi ja kogemusi;

(b) on võimelised kasutama sobivaid õppemeetodeid;

(c) on õpetatavate lennumanöövrite ja protseduuride õpetamise meetodeid praktikas rakendanud;

(d) on tõendanud võimet õpetada valdkondades, milles piloteerimisõpet korraldatakse, kaasa arvatud lennueelne ja -järgne ning maapealne õpe, ja

(e) saavad regulaarselt täienduskoolitust õpetamistaseme säilitamiseks.

Lennuinstruktoritel peab olema ka õigus tegutseda selle õhusõiduki kaptenina, millel õpetamine toimub, välja arvatud uut tüüpi õhusõidukitega seotud koolitustel.

1.10. Kontrollpiloodid

Pilootide oskuste hindamise eest vastutavad isikud peavad:

(a) vastama lennuinstruktoritele või lennutreeningseadmel toimuva treeningu instruktoritele esitatavatele nõuetele ning

(b) olema võimelised hindama pilootide suutlikkust ning teostama kontroll-lende ja lennukontrolle.

2. PILOODILT NÕUTAVAD KOGEMUSED

Lennumeeskonna liige, instruktor või eksamineerija peab oma ülesannete sooritamiseks omama ja säilitama piisavat kogemust, välja arvatud juhul, kui delegeeritud õigusaktidega nähakse ette pädevuse tõendamine vastavalt punktile 1.5.

3. PILOODI TERVISESEISUND

3.1. Tervisenõuded

3.1.1. Kõik piloodid peavad perioodiliselt tõendama terviseseisundi sobivust ülesannete rahuldavaks täitmiseks, võttes arvesse tegevuse liiki. Nõuetele vastavust tuleb tõendada lennundusmeditsiini parimal taval põhineva nõuetekohase hindamisega, võttes arvesse tegevuse liiki ning võimalikku vanusest tulenevat vaimse ja füüsilise seisundi halvenemist.

Piisav terviseseisund, mis hõlmab füüsilist ja vaimset tervist, tähendab seda, et piloodil ei ole haigust ega puuet, mille tõttu ta ei ole võimeline:

(a) sooritama õhusõiduki käitamiseks vajalikke ülesandeid,

(b) igal ajal täitma talle määratud tööülesandeid või

(c) tajuma õigesti oma ümbruskonda.

3.1.2. Kui piisavat terviseseisundit ei ole võimalik täielikult tõendada, võib rakendada samaväärset lennuohutust tagavaid leevendavaid meetmeid.

3.2. Lennundusarstid

Lennundusarst peab:

(a) omama meditsiinialast kvalifikatsiooni ja litsentsi;

(b) olema läbinud lennundusmeditsiinikoolituse ja regulaarsed lennundusmeditsiinialased täienduskoolitused, et tagada ajakohase hindamistaseme säilitamine, ning

(c) olema omandanud praktilisi teadmisi ja kogemusi tingimustest, milles piloodid oma tööülesandeid täidavad.

3.3. Lennundusmeditsiini keskused

Lennundusmeditsiini keskused peavad vastama järgmistele tingimustele:

(a) neil on kõik tegevusega kaasnevate ülesannete ulatusele vastavad vahendid. Nende vahendite hulka peavad muu hulgas kuuluma: rajatised, personal, seadmed, tööriistad ja materjalid, ülesandeid, kohustusi ja menetlusi käsitlevad dokumendid, juurdepääs asjakohastele andmetele ning andmete dokumenteerimine;

(b) tegevuse liigist ja organisatsiooni suurusest sõltuvalt rakendatakse ja säilitatakse juhtimissüsteemi, mis tagab nimetatud oluliste nõuete täitmise, ning püütakse seda süsteemi pidevalt täiustada; ning

(c) vajaduse korral luuakse sidemed teiste asjaomaste organisatsioonidega eelnimetatud nõuete jätkuva täitmise tagamiseks.

4. SALONGIMEESKONNA LIIKMED

4.1. Üldülevaade

Salongimeeskonna liikmeid:

(a) tuleb regulaarselt koolitada ja kontrollida piisava pädevustaseme saavutamiseks ja säilitamiseks neile määratud ohutusalaste ülesannete täitmisel ning

(b) perioodiliselt tuleb hinnata nende terviseseisundit neile määratud ohutusalaste ülesannete ohutuks täitmiseks. Nõuetele vastavust tuleb tõendada lennundusmeditsiini parimal taval põhineva nõuetekohase hindamisega.

4.2. Koolituskursus

4.2.1. Lennu liigist või õigustest sõltuvalt peab koolitus toimuma koolituskursuse vormis.

4.2.2. Koolituskursus peab vastama järgmistele tingimustele:

(a) iga kursuseliigi jaoks tuleb välja töötada õppekava ning

(b) koolituskursus peab koosnema teoreetiliste teadmiste ja vajaduse korral praktiliste oskuste (sealhulgas lennuõpe jäljendatud õppevahenditel) õpetamisest.

4.3. Salongitöötajate instruktorid

Õpet peavad andma vajaliku kvalifikatsiooniga instruktorid. Need instruktorid peavad:

(a) omama vajalikke teadmisi õpetatavast valdkonnast;

(b) olema võimelised kasutama sobivaid õppemeetodeid ja

(c) saama regulaarselt täienduskoolitust õpetamistaseme säilitamiseks.

4.4. Salongitöötajate eksamineerijad

Salongitöötajate eksamineerimise eest vastutavad isikud peavad:

(a) vastama salongitöötajate instruktoritele esitatavatele nõuetele ja

(b) olema võimelised hindama salongitöötajate tööd ja eksamineerima neid.

5. KOOLITUSORGANISATSIOONID

Pilootide või salongitöötajate koolitust pakkuv koolitusorganisatsioon peab vastama järgmistele nõuetele:

(a) tal on kõik oma tegevusega kaasnevate ülesannete ulatusele vastavad vahendid. Nende vahendite hulka peavad muu hulgas kuuluma: rajatised, personal, seadmed, tööriistad ja materjalid, ülesandeid, kohustusi ja menetlusi käsitlevad dokumendid, juurdepääs asjakohastele andmetele ning andmete dokumenteerimine;

(b) korraldatavast koolitusest ja organisatsiooni suurusest sõltuvalt rakendab ning säilitab organisatsioon juhtimissüsteemi, mis tagab nimetatud oluliste nõuete täitmise, ning püüab seda süsteemi pidevalt täiustada; ja

(c) seab vajaduse korral sisse sidemed teiste asjaomaste organisatsioonidega eelnimetatud nõuete jätkuva täitmise tagamiseks.

V LISA

Olulised lennutegevusnõuded

1. ÜLDÜLEVAADE

1.1. Lendu tohib sooritada vaid juhul, kui õhusõiduki meeskonna liikmed ja vajaduse korral ka kõik teised lennu ettevalmistamise ja sooritamisega seotud töötajad tunnevad oma tööülesannete täitmisega seotud ja läbitavate piirkondade, kasutatavate lennuväljade ja nendega seotud aeronavigatsioonivahendite suhtes kohaldatavaid seadusi, eeskirju ja protseduure.

1.2. Lend tuleb sooritada õhusõiduki käsiraamatus või, kui see on nõutav, tegevuskäsiraamatus lennu ettevalmistamise ja sooritamise suhtes ettenähtud töökorra kohaselt. Selle hõlbustamiseks peab õhusõiduki käitamise kõigil etappidel olema õhusõiduki meeskonna liikmetele vajaduse korral kasutamiseks kättesaadav tavalistes, ebatavalistes ja hädaolukorra tingimustes ja olukordades kohaldatav kontroll-loendite süsteem. Igaks võimalikuks ettenähtavaks hädaolukorraks tuleb kehtestada vastav kord.

1.3. Enne iga lendu tuleb kindlaks määrata iga meeskonnaliikme ülesanded ja kohustused. Kapten peab vastutama õhusõiduki käitamise ja ohutuse ning kõigi meeskonnaliikmete, reisijate ja pardal oleva lasti ohutuse eest.

1.4. Õhusõidukis ei tohi vedada esemeid ega aineid, mis võivad oluliselt ohustada tervist, ohutust, vara või keskkonda, näiteks ohtlikke kaupu, relvi või laskemoona, välja arvatud juhul, kui sellega seotud riskide leevendamiseks kohaldatakse spetsiaalseid ohutusprotseduure ja -juhiseid.

1.5. Iga lennu kohta säilitatakse kõik vajalikud andmed, dokumendid, sissekanded ja teave punktis 5.3 sätestatud tingimuste täitmiseks ning need peavad olema kättesaadavad minimaalse nõutava ajavahemiku jooksul, mis oleneb käitamise liigist.

2. LENNU ETTEVALMISTAMINE

Lendu ei tohi alustada enne, kui kättesaadavate mõistlike vahenditega on kindlaks tehtud, et täidetud on kõik järgmised tingimused.

(a) Lennu sooritamiseks on olemas lennuks ja õhusõiduki ohutuks käitamiseks otseselt nõutavad piisavad vahendid, sealhulgas side- ja navigatsioonivahendid, võttes arvesse kättesaadavat aeronavigatsiooniteabe teenistuse dokumentatsiooni.

(b) Meeskond peab teadma, kus asub asjakohane avariivarustus ja kuidas seda kasutada, ning reisijaid peab olema sellest teavitatud. Meeskonnale ja reisijatele tuleb anda piisavalt sellist käitamise ja konkreetsete paigaldatud seadmete kohta, mis on seotud hädaolukorra protseduuridega ja salongi ohutusvahendite kasutamisega.

(c) Kapten peab veenduma, et:

i) õhusõiduk on lennukõlblik vastavalt punktile 6;

ii) õhusõiduk on nõuetekohaselt registreeritud, kui see on nõutav, ning pardal on vastavad sellekohased sertifikaadid;

iii) õhusõidukisse on paigaldatud kõnealuse lennu sooritamiseks nõutavad, punktis 5 määratletud mõõdikud ja seadmed ning need on töökorras, välja arvatud juhul, kui kohaldatava minimaalvarustuse loetelu või samaväärse dokumendi põhjal on tehtud sellest nõudest mööndusi;

iv) õhusõiduki mass ja raskuskese võimaldavad sooritada lennu lennukõlblikkuse dokumentatsioonis ettenähtud piirides;

v) kogu käsipagas, registreeritud pagas ja last on nõuetekohaselt laaditud ja kinnitatud ning

vi) lennu ajal ei ületata kordagi punktis 4 sätestatud õhusõiduki käitamispiiranguid.

(d) Lennumeeskonnale peab olema kättesaadav teave väljumise, sihtkoha ja vajaduse korral varulennuväljade ilmastikutingimuste ja marsruudil esinevate ilmastikutingimuste kohta. Erilist tähelepanu tuleb pöörata potentsiaalselt ohtlikele atmosfääritingimustele.

(e) Kui lennatakse teadaolevalt või eeldatavalt jäätumistingimustesse, peab õhusõiduk olema neis tingimustes ohutult kasutamiseks sertifitseeritud, varustatud ja/või töödeldud.

(f) Visuaallennureeglitel põhineva lennu korral peavad lennumarsruudil olema sellised ilmastikutingimused, mis võimaldavad neid lennureegleid täita. Instrumentaallennureeglitel põhineva lennu korral tuleb valida sihtkoht ja vajaduse korral varulennuväli või varulennuväljad, kuhu õhusõiduk saaks maanduda, võttes arvesse eelkõige prognoositavaid ilmastikutingimusi, aeronavigatsiooniteenuste olemasolu, maapealsete üksuste olemasolu ja sihtkoha ja/või varulennuvälja asukohariigi poolt heaks kiidetud instrumentaallennureegleid.

(g) Kavandatud lennu ohutu lõpuleviimise tagamiseks peab pardal olema piisavalt õhusõiduki liikumapanemiseks vajalikku kütust/energiat ja tarbekaupu, võttes arvesse ilmastikutingimusi, õhusõiduki lennutehnilisi võimalusi mõjutavaid asjaolusid ja võimalikke eeldatavaid viivitusi lennu ajal. Peale selle peab pardal olema kütuse-/energiavaru ettenägematuteks olukordadeks. Vajaduse korral tuleb kehtestada kord kütuse/energia kasutamise haldamiseks lennu ajal.

3. LENNUTEGEVUS

Lennutegevuse puhul peavad olema täidetud kõik järgmised tingimused:

(a) olenevalt õhusõiduki tüübist peavad kõik meeskonnaliikmed istuma stardi ja maandumise ajal ja igal ajal, kui kapten seda ohutuse huvides vajalikuks peab, oma kohal ja kasutama ettenähtud kinnitussüsteeme;

(b) olenevalt õhusõiduki tüübist peavad kõik lennu ajal kabiinis töötavad lennumeeskonna liikmed olema lennu ajal oma kohal ja jääma sinna kinnitatud turvavööga, välja arvatud liikumised füsioloogiliste või tööga seotud vajaduste tõttu;

(c) olenevalt õhusõiduki tüübist ning lennu liigist peab kapten tagama, et kõik reisijad on enne starti ja maandumist, ruleerimise ajal ja igal ajal, mil kapten seda ohutuse huvides vajalikuks peab, oma istekohal nõuetekohaselt kinnitatud;

(d) lend tuleb sooritada nii, et kõigil lennuetappidel säilib nõuetekohane eraldatus teistest õhusõidukitest ja tagatakse takistuste vältimine. See eraldatus peab olema vähemalt sama, mis on nõutav lennu liigi suhtes kohaldatavate lennureeglitega;

(e) lendu tohib jätkata vaid juhul, kui teadaolevad tingimused püsivad vähemalt samaväärsed punktis 2 sätestatud tingimustega. Peale selle ei tohi instrumentaallennureeglitel põhineva lennu puhul jätkata lennuväljale lähenemist allpool teatavat ettenähtud kõrgust või teatavast asukohast kaugemale, kui ettenähtud nähtavustingimused ei ole täidetud;

(f) hädaolukorras peab kapten tagama, et kõiki reisijaid on instrueeritud asjaoludele vastavaks hädaolukorras tegutsemiseks;

(g) kapten peab võtma kõik vajalikud meetmed allumatute reisijate poolt lennule avalduva mõju minimeerimiseks;

(h) õhusõidukit tohib ruleerida lennuvälja liiklusalal ja selle rootorit tohib sisse lülitada ainult juhul, kui juhiseid käsitseb asjakohase pädevusega isik;

(i) vajaduse korral tuleb järgida lennu ajal kohaldatavat kütuse-/energiakulu kontrollimise korda.

4. ÕHUSÕIDUKI LENNUTEHNILISED OMADUSED JA KÄITAMISE PIIRANGUD

4.1. Õhusõidukit tuleb käitada kooskõlas selle lennukõlblikkusdokumentidega ja kõigi seonduvate käitamisprotseduuride ja -piirangutega, mis on esitatud selle heakskiidetud lennukäsiraamatus või muudes samaväärsetes dokumentides. Lennukäsiraamat või samaväärsed dokumendid peavad olema meeskonnale kättesaadavad ja neid tuleb iga õhusõiduki kohta ajakohastada.

4.2. Olenemata punktist 4.1 võib kopteriga teha lühiajalise lennu väljaspool ohutust tagavat kõrguskiiruse piirangu ala, tingimusel et on tagatud nõuetekohane ohutustase.

4.3. Õhusõidukit tuleb käitada kooskõlas kohaldatavate keskkonnadokumentidega.

4.4. Lendu tohib alustada või jätkata vaid juhul, kui õhusõiduki lennutehnilised näitajad, võttes arvesse kõiki selle jõudlustaset oluliselt mõjutavaid tegureid, võimaldavad planeeritud käitamismassiga sooritada kõiki lennuetappe kohaldatavate vahemaade/alade ja takistuste vältimise piires. Starti, marsruudil lendamist ja lähenemist/maandumist mõjutavad eelkõige järgmised lennutehnilised tegurid:

(a) käitamisprotseduurid;

(b) lennuvälja rõhkkõrgus;

(c) temperatuur;

(d) tuul;

(e) stardi-/maandumisala suurus, kalle ja seisund ning

(f) õhusõiduki plaaneri, jõuseadme või süsteemide seisund, võttes arvesse võimalikku amortiseerumist.

4.5. Neid tegureid tuleb otseselt arvesse võtta käitamisparameetritena või kaudselt lennutehniliste andmete kavandamisel ettenähtud hälbeid või varusid arvestades, olenevalt lennu liigist.

5. MÕÕDIKUD, ANDMED JA SEADMED

5.1. Õhusõiduk peab olema varustatud kõigi kavandatud lennuks vajalike navigatsiooni-, side- ja muude seadmetega, võttes arvesse kõigil lennuetappidel kohaldatavaid lennuliikluseeskirju ja lennureegleid.

5.2. Vajaduse korral peab õhusõiduk olema varustatud kõigi vajalike ohutus-, meditsiini-, evakuatsiooni- ja päästevahenditega, võttes arvesse lennutegevuse piirkondade, lennumarsruutide, -kõrguse ja -kestusega seotud riske.

5.3. Kõik meeskonnale lennu sooritamiseks vajalikud andmed peavad olema uuendatud ja õhusõiduki pardal kättesaadavad, võttes arvesse kohaldatavaid lennuliikluseeskirju, lennureegleid, lennukõrgusi ja lennutegevuse piirkondi.

6. JÄTKUV LENNUKÕLBLIKKUS JA TOODETE VASTAVUS KESKKONNANÕUETELE

6.1. Õhusõidukit tohib käitada vaid järgmistel juhtudel:

(a) õhusõiduk on lennukõlblik ja vastab toodete suhtes kohaldatavatele keskkonnanõuetele;

(b) kavandatud lennuks vajalikud käitamis- ja avariivarustus on töökorras;

(c) õhusõidukil on kehtiv lennukõlblikkust tõendav dokument ja vajaduse korral kehtiv mürasertifikaat ning

(d) õhusõidukit hooldatakse vastavalt kohaldatavatele nõuetele.

6.2. Õhusõidukile tuleb teha enne igat lendu või omavahel seotud järjestikulisi lende lennueelne ülevaatus, et teha kindlaks selle kõlblikkus kavandatud lennuks.

6.3. Õhusõidukit tohib kasutada ainult juhul, kui selle on hooldusjärgselt kasutamiseks üle andnud kvalifitseeritud isikud või organisatsioonid. Allakirjutatud hooldustõend peab eelkõige sisaldama põhiandmeid tehtud hoolduse kohta.

6.4. Õhusõiduki lennukõlblikkuse ja keskkonnanõuetele vastavuse tõendamiseks vajalikke kandeid tuleb säilitada kohaldatavate jätkuva lennukõlblikkuse nõuete kehtivusele vastava ajavahemiku jooksul seni, kuni nendes sisalduv teave asendatakse mahult ja üksikasjade poolest samaväärse uue teabega, kuid mitte vähem kui 24 kuud.

6.5. Kõik muudatustööd ja remondid tuleb teha kooskõlas oluliste lennukõlblikkusnõuetega ja vajaduse korral toodete keskkonnanõuetele vastavust järgides. Lennukõlblikkusnõuetele vastavust ja toodete vastavust keskkonnanõuetele tõendavad andmed tuleb säilitada.

6.6. Käitaja kohustus on tagada, et õhusõidukit hooldav kolmas isik vastab käitaja suhtes kehtivatele ohutus- ja julgestusnõuetele.

7. ÕHUSÕIDUKI MEESKONNA LIIKMED

7.1. Meeskonnaliikmete arvu ja koosseisu kindlaksmääramisel tuleb võtta arvesse järgmist:

(a) õhusõiduki sertifitseerimise piirangud, sealhulgas vajaduse korral hädaolukorras evakueerimise asjakohane demonstreerimine;

(b) õhusõiduki konfiguratsioon ja

(c) lennutegevuse liik ja kestus.

7.2. Kaptenil peab olema õigus anda kõiki korraldusi ja võtta kõiki kohaseid meetmeid õhusõiduki töö ning õhusõiduki ja selles olevate isikute ja/või vara ohutuse tagamiseks.

7.3. Hädaolukorras, mis seab ohtu õhusõiduki töö ja õhusõiduki ja/või pardal olevate isikute ohutuse, peab kapten võtma meetmed, mida ta ohutuse huvides vajalikuks peab. Kui kõnealuse meetme võtmisega kaasneb kohalike eeskirjade või korra rikkumine, peab kapten sellest viivitamata teatama asjaomasele kohalikule ametiasutusele.

7.4. Reisijaid või lasti vedaval õhusõidukil ei tohi simuleerida ebatavalisi ega hädaolukordi.

7.5. Meeskonnaliige ei tohi võimaldada väsimusel, võttes muu hulgas arvesse pikaajalist väsimust, magamatust, vahemaandumiseta lendude arvu, öiseid tööaegu või ajavööndite muutust, halvendada oma ülesannete täitmist või otsuste tegemist sel määral, et see seaks ohtu lennu ohutuse. Puhkeajad peavad olema piisava pikkusega selleks, et meeskonnaliikmed taastuksid eelnevate tööülesannete täitmise mõjudest ning oleksid järgmiseks lennutööajaks hästi välja puhanud.

7.6. Meeskonnaliige ei tohi õhusõiduki pardal täita määratud ülesandeid, kui ta on psühhoaktiivsete ainete või alkoholi mõju all või töövõimetu vigastuse, väsimuse, ravimite, haiguse vms tõttu.

8. ÄRILISE LENNUTRANSPORDI JA SERTIFITSEERIMISE VÕI DEKLARATSIOONI ESITAMISE KOHUSTUSE ALLA KUULUVA MUU LENNUTEGEVUSE KOHTA KEHTIVAD LISANÕUDED

8.1. Ärilise lennutranspordiga ja sertifitseerimise või deklaratsiooni esitamise kohustuse alla kuuluva muu lennutegevusega võib tegelda üksnes juhul, kui on täidetud järgmised tingimused:

(a) käitajal on endal või kolmandate isikutega sõlmitud lepingute kaudu lennutegevuse mastaabiks ja ulatuseks vajalikud vahendid. Nende vahendite hulka peavad kuuluma vähemalt järgmised: õhusõidukid, rajatised, personal, seadmed, ülesandeid, kohustusi ja menetlusi käsitlevad dokumendid, juurdepääs asjakohastele andmetele ning andmete dokumenteerimine;

(b) käitaja kasutab ainult sobiva kvalifikatsiooni ja koolitusega personali ning rakendab ja hoiab käigus meeskonnaliikmete ja muu olulise personali koolitus- ja kontrolliprogramme;

(c) käitaja kehtestab seadmete minimaalvarustuse loetelu (MEL) või samaväärse dokumendi, võttes arvesse järgmisi asjaolusid:

i) dokumendis peab olema ette nähtud õhusõiduki käitamine konkreetsetes tingimustes ja teatavate mõõdikute, seadmete või funktsioonidega, mis ei ole lennu algul töökorras;

ii) dokument tuleb koostada iga õhusõiduki kohta eraldi, võttes arvesse käitaja asjakohaseid käitamis- ja hooldustingimusi, ning

iii) minimaalvarustuse loetelu peab põhinema minimaalvarustuse üldloetelul (MMEL), kui see on kasutusel, ja see ei tohi olla sellest leebem;

(d) tegevuse liigist ja organisatsiooni suurusest sõltuvalt rakendab ja säilitab käitaja juhtimissüsteemi, mis tagab nimetatud oluliste nõuete täitmise, ning püüab seda süsteemi pidevalt täiustada;

(e) organisatsioon peab alapunkti d kohase juhtimissüsteemi osana sisse seadma lennuohutust mõjutavatest juhtumitest teavitamise süsteemi, et aidata järjepidevalt parandada ohutustaset. Lennuohutust mõjutavatest juhtumitest teatamise süsteem peab olema kooskõlas määrusega (EL) nr 376/2014.

8.2. Lennutegevuses tuleb igal juhul järgida käitaja tegevuskäsiraamatut. See käsiraamat peab sisaldama kõigi käitatavate õhusõidukite ja nende käitamisega seotud personali kohustuste täitmiseks vajalikke juhendeid, teavet ja menetlusi. Neis tuleb sätestada lennuaja, lennutööaja ja puhkeaegade suhtes kohaldatavad piirangud. Tegevuskäsiraamat ja selle muudatused peavad vastama heakskiidetud lennukäsiraamatule ja neis tuleb vajaduse korral teha muudatusi.

8.3. Käitaja kehtestab sobiva korra lennuohutusele mõju avaldava allumatute reisijate käitumise tagajärgede minimeerimiseks.

8.4. Käitaja peab välja töötama ja käigus hoidma eelkõige järgmised julgestusprogrammid, mida on kohandatud vastavalt õhusõidukile ja lennu liigile:

(a) piloodikabiini turvalisuse tagamine;

(b) õhusõiduki läbiotsimise korra kontroll-loend;

(c) koolitusprogrammid ning

(d) elektroonika- ja arvutisüsteemide kaitse süsteemide tahtliku või tahtmatu häirimise ja rikkumise vältimiseks.

8.5. Kui julgestusmeetmed võivad lennuohutust kahjustada, tuleb riske hinnata ja töötada välja sobiv kord ohutusriskide vähendamiseks, kasutades vajaduse korral eriseadmeid.

8.6. Käitaja peab määrama lennumeeskonna ühe piloodi lennuki kapteniks.

8.7. Väsimuse tekkimist tuleb vältida väsimuse juhtimise süsteemi abil. Lennu või lennuseeria puhul peab see süsteem hõlmama lennuaega, lennutööaegu, tööaegu ja nendele vastavalt kohandatud puhkeaegu. Väsimuse juhtimise süsteemis kehtestatud piirangutes tuleb arvestada kõiki väsimust põhjustavaid asjakohaseid tegureid, näiteks vahemaandumiseta lendude arv, ajavööndite läbimine, magamatus, ööpäevatsükli häirimine, öötöö, töökohale lendamine, vahetuste aja kumuleerumine teatavatel perioodidel, meeskonnaliikmete vaheline tööjaotus, samuti meeskonna suurendamine.

8.8. Käitaja peab tagama, et punktides 6.1, 6.4 ja 6.5 kirjeldatud ülesannete täitmist kontrollib jätkuva lennukõlblikkuse tagamise eest vastutav organisatsioon, mis peab vastama II lisa punkti 3.1 ning III lisa punktide 7 ja 8 nõuetele.

8.9. Käitaja peab tagama, et punktiga 6.3 nõutud hooldustõendi annab välja toodete, osade ja eraldiseisvate seadmete hooldamise õigust omav organisatsioon. Kõnealune organisatsioon peab vastama II lisa punkti 3.1 nõuetele.

8.10. Punktis 8.8 osutatud organisatsioon kehtestab organisatsioonisisese käsiraamatu, mis on mõeldud asjaomastele töötajatele suunisena kasutamiseks ja milles kirjeldatakse kõiki organisatsioonilisi jätkuva lennukõlblikkuse tagamise protseduure.

VI LISA

Kvalifitseeritud üksustele esitatavad olulised nõuded

1. Kvalifitseeritud üksus (edaspidi „üksus”), selle direktor ning sertifitseerimis- ja järelevalveülesannete täitmise eest vastutavad töötajad ei tohi ise ega volitatud esindajatena osaleda toodete, osade, eraldiseisvate seadmete, komponentide või süsteemide konstrueerimises, valmistamises, turustamises ega hooldamises, nende käitamises, teenindamises ega kasutamises. See ei välista tehnilise teabe vahetamise võimalust asjaomaste organisatsioonide ja kvalifitseeritud üksuse vahel.

   Eelmine lõik ei takista lennuspordi või harrastuslennunduse edendamiseks loodud organisatsioonil saada kvalifitseeritud üksuse akrediteeringut, tingimusel et ta tõendab akrediteerimisasutusele, et on kehtestanud huvide konflikti vältiva nõuetekohase töökorralduse.

2. Üksusel ning sertifitseerimis- ja järelevalveülesannete täitmise eest vastutavatel töötajatel peavad oma ülesandeid täitma võimalikult kõrgel erialase usaldusväärsuse ja tehnilise pädevuse tasemel ning neil ei tohi olla mingisugust, eelkõige rahalist survet ega stiimulit, mis võiks mõjutada sertifitseerimis- ja järelevalveülesannete täitmisel tehtavaid otsuseid või uurimistulemusi, seda eriti kõnealuste tulemustega seotud isikute või isikute grupi poolt.

3. Üksusel peavad olema nõutavad töötajad ja vahendid sertifitseerimis- ja järelevalvemenetlusega seotud tehniliste ja haldusülesannete nõuetekohaseks täitmiseks; samuti peab olema kättesaadav varustus, mis on vajalik erandliku iseloomuga kontrollide teostamiseks.

4. Uurimiste eest vastutaval üksusel ja selle töötajatel peavad olema:

   (a) hea tehniline ja erialane ettevalmistus või asjakohaste toimingute teostamise käigus omandatud piisav asjatundlikkus;

   (b) nõuetekohased teadmised teostatavate sertifitseerimis- ja järelevalveülesannete nõuetest ja piisav kogemus nende ülesannete täitmise alal;

   (c) oskus koostada deklaratsioone, kirjeid ja aruandeid, mis tõendavad sertifitseerimis- ja järelevalveülesannete täitmist.

5. Tagada tuleb sertifitseerimis- ja järelevalveülesannete ülesannete täitmise eest vastutavate töötajate erapooletus. Nende tasustamine ei tohi sõltuda tehtud uurimiste arvust või uurimistulemustest.

6. Üksus peab võtma endale vastutuskindlustuse, välja arvatud juhul, kui vastutus kuulub mõnele liikmesriigile selle siseriikliku õiguse alusel.

7. Üksuse töötajad peavad hoidma ametisaladust, mis on seotud käesoleva määruse alusel täidetud ülesannete käigus omandatud teabega.

VII LISA

Lennuväljadele esitatavad olulised nõuded

1. FÜÜSILISED PARAMEETRID, TARISTU JA SEADMED

1.1. Liiklusala

1.1.1. Lennuväljal on määratud ala õhusõidukite maandumiseks ja stardiks ning see peab vastama järgmistele tingimustele:

(a) maandumis- ja stardiala mõõtmed ja omadused on sobivad seda kasutavate õhusõidukite jaoks;

(b) maandumis- ja stardiala kandetugevus on vajaduse korral piisav ettenähtud õhusõidukite korduvaks käitamiseks. Alad, mis ei ole ette nähtud korduvaks käitamiseks, peavad õhusõidukit üksnes kandma;

(c) maandumis- ja stardiala projekteeritakse nii, et vesi juhitakse ära ja välditakse olukorda, kus seisev vesi võib tekitada lubamatu riski õhusõiduki käitamisele;

(d) maandumis- ja stardiala kalle ja kaldemuutused ei tekita lubamatut riski õhusõiduki käitamisele;

(e) maandumis- ja stardiala pinnaomadused sobivad ettenähtud õhusõidukitele ning

(f) maandumis- ja stardiala on vaba takistustest, mis võivad tekitada lubamatut riski õhusõiduki käitamisele.

1.1.2. Kui lennuväljal on mitu määratud maandumis- ja stardiala, on need sellised, et need ei tekita lubamatut riski õhusõiduki käitamisele.

1.1.3. Määratud maandumis- ja stardiala ümbritsetakse piiritletud aladega. Need alad on ette nähtud startimisel ja maandumisel neist üle lendavate õhusõidukite kaitsmiseks ning vajakmaandumise ja rajalt külgsuunas või raja otsast väljasõitmise tagajärgede leevendamiseks ja need vastavad järgmistele tingimustele:

(a) alade mõõtmed on sobivad õhusõiduki eeldatavaks käitamiseks;

(b) alade kalle ja kaldemuutused ei tekita lubamatut riski õhusõiduki käitamisele;

(c) alad on vabad takistustest, mis võivad põhjustada lubamatut riski õhusõiduki käitamisele. See ei välista kergesti purunevate seadmete paigaldamist nimetatud aladele, kui neid on vaja õhusõiduki käitamisele kaasaaitamiseks, ning

(d) igal sellisel alal on otstarbele vastav kandetugevus.

1.1.4. Lennuvälja alad koos vahetu ümbrusega, mida kasutatakse õhusõidukite ruleerimiseks või parkimiseks, projekteeritakse nii, et tagada kasutatavate õhusõidukite ohutu käitamine kõigis kavandatud tingimustes, ja need vastavad järgmistele tingimustele:

(a) aladel on küllaldane kandetugevus ettenähtud õhusõidukite korduvaks käitamiseks, välja arvatud ajutise kasutusega alad, mille kandetugevus peab olema piisav üksnes õhusõiduki kandmiseks;

(b) aladele projekteeritakse nii, et vesi juhitakse ära ja välditakse olukorda, kus seisev vesi võib tekitada lubamatut riski õhusõiduki käitamisele;

(c) alade kalle ja kaldemuutused ei tekita lubamatut riski õhusõiduki käitamisele;

(d) alade pinnaomadused sobivad kasutamiseks ettenähtud õhusõidukite poolt ning

(e) alad on vabad takistustest, mis võivad tekitada lubamatut riski õhusõiduki käitamisele. See ei välista kõnealusel alal vajalike parkimisseadmete paigutamist spetsiaalselt kindlaks määratud kohta või piirkonda.

1.1.5. Õhusõiduki kasutamiseks ettenähtud muu taristu projekteeritakse nii, et selle kasutamine ei tekita õhusõidukile lubamatut riski.

1.1.6. Konstruktsioonid, ehitised, seadmed ja hoiustamisalad paigutatakse ja projekteeritakse nii, et need ei tekita lubamatut riski õhusõiduki käitamisele.

1.1.7. Liiklusalal on vahendid, et takistada volitamata isikute, sõidukite või suuruse tõttu õhusõiduki käitamisele lubamatut riski tekitavate loomade sisenemist liiklusalale, ilma et see piiraks siseriiklikke ja rahvusvahelisi loomakaitsealaseid sätteid.

1.2. Takistuste vältimine

1.2.1. Lennuväljale maandumisel läheneva või lennuväljalt startiva õhusõiduki kaitsmiseks kehtestatakse lähenemis- ja väljumismarsruudid. Sellised marsruudid või alad tagavad õhusõiduki vajaliku kauguse lennuvälja ümbruses olevatest takistustest kohalikke füüsilisi iseärasusi nõuetekohaselt arvesse võttes.

1.2.2. Takistuste vältimine vastab lennuetapile ja lennu liigile. Arvesse võetakse ka õhusõiduki asukoha määramise seadmeid.

1.3. Visuaalsed ja mittevisuaalsed vahendid ning lennuväljaseadmed

1.3.1. Vahendid on otstarbekohased ja tuvastatavad ning annavad kasutajatele üheselt mõistetavat teavet kõikides ettenähtud käitamistingimustes.

1.3.2. Lennuväljaseadmed toimivad ettenähtud käitamistingimustes nõuetekohaselt. Käitamistingimuste kohaselt või rikete korral ei põhjusta lennuväljaseadmed lennundusohutusele lubamatut riski.

1.3.3. Vahendid ja nende elektritoitesüsteem konstrueeritakse nii, et rikked ei põhjusta asjakohatu, eksitava või puuduliku teabe esitamist kasutajatele ega oluliste teenuste katkemist.

1.3.4. Vahendite kahjustuste või rikete vältimiseks kasutatakse sobivaid kaitsemeetmeid.

1.3.5. Kiirgusallikad või liikuvad või fikseeritud esemed ei häiri ega halvenda lennunduse side-, navigatsiooni- ega seiresüsteemide toimimist.

1.3.6. Asjaomast personali teavitatakse lennuväljaseadmete käitamisest ja kasutamisest, sealhulgas antakse selged juhised tingimuste kohta, mis võivad põhjustada lubamatuid riske lennundusohutusele.

1.4. Lennuväljaandmestik

1.4.1. Lennuvälja ning pakutavate teenuste kohta koostatakse andmestik ja seda ajakohastatakse.

1.4.2. Andmed on täpsed, arusaadavad, täielikud ja üheselt mõistetavad. Tagatakse andmestiku asjakohane terviklikkuse tase.

1.4.3. Andmed on kasutajatele ja asjaomastele aeronavigatsiooniteenuste osutajatele kättesaadavad õigel ajal piisavalt turvaliste, töökindlate ja kiirete sidevahendite kaudu.

2. KÄITAMINE JA JUHTIMINE

2.1. Lennuvälja käitaja kohustused

Lennuvälja käitamise eest vastutab lennuvälja käitaja. Lennuvälja käitaja kohustused on järgmised:

(a) lennuvälja käitajal on endal või kolmandate isikutega sõlmitud lepingute kaudu kõik vajalikud vahendid õhusõiduki ohutu käitamise tagamiseks lennuväljal. Nende vahendite hulka kuuluvad muu hulgas rajatised, personal, seadmed ja materjalid, ülesandeid, kohustusi ja menetlusi käsitlevad dokumendid, juurdepääs asjakohastele andmetele ning andmete dokumenteerimine;

(b) lennuvälja käitaja kontrollib, et 1. jaotise nõudeid täidetakse pidevalt, või võtab nõuete mittetäitmisega seotud riskide vähendamiseks asjakohaseid meetmeid. Kehtestatakse menetlused kõigi kasutajate õigeaegseks teavitamiseks sellistest meetmetest ning kohaldatakse neid menetlusi;

(c) lennuvälja käitaja koostab elusloodusega seotud riskide haldamise programmi ja rakendab seda;

(d) lennuvälja käitaja tagab ise või kolmandate isikutega kehtestatud korra abil, et sõidukite ja isikute liikumist liiklusalal ning muudel käitamisaladel kooskõlastatakse õhusõidukite liikumisega, et vältida kokkupõrkeid ja õhusõidukite kahjustamist;

(e) lennuvälja käitaja tagab, et on kehtestatud menetlused ohutusriskide vähendamiseks õhusõiduki käitamisel talvetingimustes, halbades ilmastikuoludes, halva nähtavuse korral või, kui see on asjakohane, öösel, ning et neid menetlusi rakendatakse;

(f) lennuvälja käitaja sõlmib kokkuleppeid teiste asjaomaste organisatsioonidega käesolevate lennuvälju käsitlevate oluliste nõuete jätkuva täitmise tagamiseks. Selliste organisatsioonide hulka kuuluvad muu hulgas õhusõidukite käitajad, aeronavigatsiooniteenuste osutajad, maapealse teeninduse ja perrooniteenuse pakkujad ning muud organisatsioonid, mille tegevus või tooted võivad mõjutada õhusõiduki ohutust;

(g) lennuvälja käitaja veendub selles, et õhusõidukite kütust ladustavad ja väljastavad organisatsioonid kasutavad protseduure, mis tagavad õhusõidukite varustamise puhta ja nõuetele vastava kütusega;

(h) lennuväljaseadmete hooldamise käsiraamatud peavad olema kättesaadavad, neid tuleb kasutada ning need peavad sisaldama hooldus- ja remondijuhendeid, teenindusteavet, vigade leidmise ning ülevaatuse menetlusi;

(i) lennuvälja käitaja kehtestab ja rakendab lennuvälja hädaolukorra lahendamise plaani, mis hõlmab lennuvälja või selle vahetu läheduse võimalike hädaolukordade stsenaariume. Plaan kooskõlastatakse vajaduse korral kohaliku omavalitsuse hädaolukorra lahendamise plaaniga;

(j) lennuvälja käitaja tagab ise või kolmandate isikutega sõlmitud lepingute kaudu, et lennuväljal on olemas nõuetekohane pääste- ja tuletõrjeteenistus. Pääste- ja tuletõrjeteenistus reageerivad intsidendi või õnnetuse korral vajaliku kiirusega ning neil peavad olema vähemalt seadmed, kustutusvahendid ja piisaval arvul personali;

(k) lennuvälja käitaja kasutab lennuvälja käitamiseks ja hooldamiseks üksnes asjakohase väljaõppe ja kvalifikatsiooniga personali ning tagab ise või kolmandate isikutega sõlmitud lepingute kaudu kogu asjaomase personali pideva pädevuse tagamiseks vajalike koolitus- ja kontrolliprogrammide rakendamise ja kasutamise;

(l) lennuvälja käitaja tagab, et kõik isikud, kellel on lubatud järelevalveta viibida lennuvälja liiklusalal või muudel käitamisaladel, on asjakohase väljaõppe ja kvalifikatsiooniga;

(m) päästetöötajad ja tuletõrjujad on lennuvälja keskkonnas tegutsemiseks vajaliku väljaõppe ja kvalifikatsiooniga. Lennuvälja käitaja rakendab ja kasutab väljaõppe- ja kontrolliprogramme, et tagada kogu asjaomase personali jätkuv pädevus, ning

(n) kõik päästetöötajad ja tuletõrjujad, kes peavad vajaduse korral tegutsema hädaolukorras, tõendavad korrapäraselt oma ülesannete rahuldavaks täitmiseks piisavat terviseseisundit, võttes arvesse tegevuse liiki. Käesolevas kontekstis tähendab piisav terviseseisund, mis hõlmab füüsilist ja vaimset tervist, et töötajal ei ole haigust ega puuet, mille tõttu kõnealune töötaja ei suuda:

– täita hädaolukorras tegutsemiseks vajalikke ülesandeid;

– igal ajal täita talle määratud tööülesandeid või

– tajuda õigesti oma ümbruskonda.

2.2. Juhtimissüsteemid

2.2.1. Tegevuse liigist ja organisatsiooni suurusest sõltuvalt peab lennuvälja käitaja rakendama ja pidevalt kasutama juhtimissüsteemi, millega tagatakse kõnealuste oluliste nõuete täitmine ja ohutusriskide juhtimine, ning püüdma seda süsteemi pidevalt täiustada.

2.2.2. Lennuvälja käitaja peab punkti 2.2.1 kohase juhtimissüsteemi osana sisse seadma ohutust mõjutavatest juhtumitest teatamise süsteemi, et aidata järjepidevalt parandada ohutustaset. Kõnealuse lennuohutust mõjutavatest juhtumisest teatamise süsteemi kaudu saadud teavet analüüsivad vastavalt asjaoludele eespool punkti 2.1 alapunktis f loetletud isikud. Lennuohutust mõjutavatest juhtumitest teatamise süsteem peab olema kooskõlas määrusega (EL) nr 376/2014.

2.2.3. Lennuvälja käitaja peab koostama lennuvälja käsiraamatu ja käitama lennuvälja selle järgi. Käsiraamat peab sisaldama kõiki lennuvälja ja juhtimissüsteemi käitamiseks ning personali tööülesannete täitmiseks vajalikke juhendeid, teavet ja menetlusi.

3. LENNUVÄLJA ÜMBRUS

3.1. Lennuvälja liiklusalasid ümbritsev õhuruum hoitakse vaba takistustest, et lennuväljal oleks võimalik õhusõidukit ettenähtud korras käitada, ilma et lennuvälja ümbruse takistused tekitaksid lubamatuid riske. Seepärast töötatakse välja ja võetakse kasutusele takistuste seire alad, mida pidevalt jälgitakse, et selgitada välja uued takistused.

(a) Seirealadel esinevate rikkumiste korral tuleb hinnata, kas tegemist on lubamatu riskiga või mitte. Kõik objektid, mis kujutavad lubamatut riski, tuleb kõrvaldada või võtta asjakohaseid leevendusmeetmeid lennuvälja kasutava õhusõiduki kaitsmiseks.

(b) Andmed kõikide allesjäävate takistuste kohta avaldatakse ning vastavalt vajadusele takistused tähistatakse ja varustatakse hoiatustuledega.

3.2. Inimtegevuse ja maakasutusega, sh järgmises mitteammendavas nimekirjas toodud asjaoludega seotud riske jälgitakse. Tuleb hinnata ja vajaduse korral vähendada nende põhjustatud järgmisi riske:

(a) lennuvälja piirkonna maakasutusega seotud mis tahes arendustegevus või muudatused;

(b) võimalikud takistuste põhjustatud turbulents;

(c) ohtliku, segava ja eksitava valgustuse kasutamine;

(d) suurte ja tugevasti peegeldavate pindade põhjustatud pimestus;

(e) elusloodeuse jaoks soodsate tingimustega alade loomine lennuvälja liiklusala lähedal või

(f) nähtamatu kiirguse allikad või liikuvad või paiksed objektid, mis võivad häirida või takistada lennunduse side-, navigatsiooni- või seiresüsteemide toimimist.

3.3. Kohalikus omavalitsuses kehtestatakse hädaolukordade lahendamise plaan lennuvälja ümbruses esinevate hädaolukordade lahendamiseks.

4. MAAPEALNE TEENINDUS

4.1. Maapealse teeninduse osutaja kohustused

Maapealse teeninduse osutaja vastutab oma toimingute ohutu teostamise eest lennuväljal. Kõnealuse teenuseosutaja kohustused on järgmised:

(a) teenuseosutajal on endal või kolmandate isikutega sõlmitud lepingute kaudu kõik vajalikud vahendid teenuse ohutuks osutamiseks lennuväljal. Nende vahendite hulka kuuluvad muu hulgas rajatised, personal, seadmed ja materjalid, lennuvälja käitaja kasutatavate protseduuridele vastavuse tagamine, ülesandeid, kohustusi ja menetlusi käsitlevad dokumendid, juurdepääse asjakohastele andmetele ning andmete dokumenteerimine;

(b) teenuseosutaja tagab, et sõidukite ja isikute liikumist liiklusalal ning muudel käitamisaladel kooskõlastatakse õhusõidukite liikumisega, et vältida kokkupõrkeid ja õhusõidukite kahjustamist;

(c) teenuseosutaja tagab, et on kehtestatud menetlused riskide vähendamiseks lennuvälja käitamisel talvetingimustes, halbades ilmastikuoludes, halva nähtavuse korral või, kui see on asjakohane, öösel, ning et neid menetlusi rakendatakse;

(d) teenuseosutaja sõlmib kokkuleppeid teiste asjaomaste organisatsioonidega kõnealuste oluliste nõuete jätkuva täitmise tagamiseks. Selliste organisatsioonide hulka kuuluvad muu hulgas lennuväljade ja õhusõidukite käitajad, aeronavigatsiooniteenuste osutajad ning muud organisatsioonid, kelle tegevus või tooted võivad mõjutada õhusõiduki ohutust;

(e) teenuseosutaja tagab ise või kolmandate isikutega sõlmitud lepingute kaudu, et on kehtestatud menetlused, mis tagavad õhusõidukite varustamise puhta ja nõuetele vastava kütusega;

(f) teenuseosutaja tagab, et seadmete hooldamise käsiraamatud on kättesaadavad, et neid kasutatakse ning et need sisaldavad hooldus- ja remondijuhendeid, teenindusteavet, vigade leidmise ja ülevaatuse menetlusi;

(g) teenuseosutaja kasutab üksnes piisava väljaõppe ja kvalifikatsiooniga personali ning tagab kogu asjaomase personali pideva pädevuse tagamiseks vajalike koolitus- ja kontrolliprogrammide rakendamise ja kasutamise.

4.2. Juhtimissüsteemid

4.2.1. Tegevuse liigist ja organisatsiooni suurusest sõltuvalt peab teenuseosutaja rakendama ja pidevalt kasutama juhtimissüsteemi, millega tagatakse kõnealuste oluliste nõuete täitmine, juhtima ohutusriske ning püüdma seda süsteemi pidevalt täiustada.

4.2.2. Teenuseosutaja peab punkti 4.2.1 kohase juhtimissüsteemi osana sisse seadma lennuohutust mõjutavatest juhtumitest teatamise süsteemi, et aidata järjepidevalt parandada ohutustaset. Kõnealuse lennuohutust mõjutavatest juhtumitest teatamise süsteemi kaudu saadud teavet analüüsivad vastavalt asjaoludele eespool punkti 4.1 punktis d loetletud isikud. Lennuohutust mõjutavatest juhtumitest teatamise süsteem peab olema kooskõlas määrusega (EL) nr 376/2014.

4.2.3. Maapealse teeninduse osutaja töötab välja sellekohase käsiraamatu ja tegutseb selle järgi. Käsiraamat peab sisaldama kõiki teeninduseks, juhtimissüsteemi käitamiseks ja personali töökohustuste täitmiseks vajalikke juhendeid, teavet ja menetlusi.

5. MUUD

Lennuvälja käitaja peab tagama, et õhusõiduk ei kasuta lennuvälja ega selle osi, mille jaoks lennuväli ning selle käitamismenetlused ei ole tavaolukorras ette nähtud, välja arvatud õhusõiduki hädaolukorras, kui õhusõiduk suunatakse ümber teisele lennuväljale, või muudel, igal üksikjuhul kindlaks määratud tingimustel.

VIII LISA

Lennuliikluse korraldamisele / aeronavigatsiooniteenustele ning lennujuhtidele esitatavad olulised nõuded

1. ÕHURUUMI KASUTAMINE

1.1. Kõiki õhusõidukeid, välja arvatud neid, mis on seotud artikli 2 lõike 3 punktis a osutatud tegevusvaldkondadega, käitatakse igal lennuetapil või lennuvälja liiklusalas vastavalt ühtsetele üldistele käitamiseeskirjadele ning kõikidele kohaldatavatele menetlustele, mille kasutamine on asjaomases õhuruumis ette nähtud.

1.2. Kõik õhusõidukid, välja arvatud need, mis on seotud artikli 2 lõike 3 punktis a osutatud tegevusvaldkondadega, varustatakse nõutavate koostisosadega ja neid käitatakse nõuetekohaselt. Lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste süsteemis kasutatavad koostisosad vastavad ka punktis 3 esitatud nõuetele.

2. TEENUSED

2.1. Aeronavigatsiooniteave ja õhuruumi kasutajatele aeronavigatsiooniks esitatavad andmed

2.1.1. Aeronavigatsiooniteabe allikana kasutatavad andmed peavad olema piisavalt kvaliteetsed, täielikud ja ajakohased ning need tuleb esitada õigel ajal.

2.1.2. Aeronavigatsiooniteave peab olema täpne, täielik, ajakohane, üheselt mõistetav ning piisavalt terviklik kasutajatele sobivas vormis.

2.1.3. Kõnealune aeronavigatsiooniteave edastatakse õhuruumi kasutajatele õigel ajal, kasutades piisavalt töökindlaid ja kiireid sidevahendeid, mis on kaitstud tahtlike või tahtmatute häirete ja andmete rikkumise eest.

2.2. Meteoroloogiateave

2.2.1. Lennumeteoroloogilise teabe allikana kasutatavad andmed peavad olema piisavalt kvaliteetsed, täielikud ja ajakohased.

2.2.2. Lennumeteoroloogiline teave peab olema õhuruumi kasutajate vajaduste täitmiseks võimalikult täpne, täielik, ajakohane, piisavalt terviklik ja üheselt mõistetav.

2.2.3. Kõnealune lennumeteoroloogiline teave edastatakse õhuruumi kasutajatele õigel ajal, kasutades piisavalt töökindlaid ja kiireid sidevahendeid, mis on kaitstud häirete ja andmete rikkumise eest.

2.3. Lennuliiklusteenused

2.3.1. Lennuliiklusteenuste osutamise alusena kasutatavad andmed peavad olema täpsed, täielikud ja ajakohased.

2.3.2. Lennuliiklusteenused peavad olema kasutajate vajaduste täitmiseks piisavalt täpsed, täielikud, ajakohased ja üheselt mõistetavad.

2.3.3. Kasutajatele teavet või nõuandeid edastavaid automatiseeritud seadmeid konstrueeritakse, toodetakse ja hooldatakse nõuetekohaselt, et tagada nende vastavus oma otstarbele.

2.3.4. Lennujuhtimisteenuste ja seotud protsessidega tagatakse õhusõidukite nõuetekohane eraldatus teistest õhusõidukitest ning välditakse õhusõidukite kokkupõrkeid lennuvälja manööverdamisalal olevate takistustega ning vajaduse korral aidatakse

kaitsta õhusõidukeid muude õhus esinevate ohtude eest ning tagatakse kiire ja õigeaegne kooskõlastamine kõikide asjakohaste kasutajate ning piirnevate õhuruumiosade vahel.

2.3.5. Lennuliiklusteeninduse ja õhusõiduki vaheline ning asjaomaste lennuliiklusteenuseid osutavate üksuste vaheline sidepidamine peab olema õigeaegne, selge, täpne ja üheselt mõistetav, kaitstud häirete eest ning kõik asjaosalised peavad seda võimaluse korral ühtemoodi mõistma ja tunnustama.

2.3.6. Kehtestatakse meetmed võimalike hädaolukordade avastamiseks ning vajaduse korral tõhusa otsimis- ja päästetegevuse algatamiseks. Selliste meetmete hulka kuuluvad vähemalt asjakohased häiremehhanismid, kooskõlastamismeetmed ning vastutusaluse piirkonna tõhusaks katmiseks vajalikud menetlused, vahendid ja personal.

2.4. Sideteenused

Saavutatakse ja säilitatakse sideteenuste piisav toimimine seoses teenuste kättesaadavuse, terviklikkuse, järjepidevuse ja õigeaegsusega. Sideteenused peavad olema kiired ja kaitstud andmete rikkumise eest.

2.5. Navigatsiooniteenused

Saavutatakse ja säilitatakse navigatsiooniteenuste piisav toimimistase suunamise, positsioneerimise ja ka ajastamist käsitleva teabe osas, kui viimast teenust pakutakse. Toimivuskriteeriumid hõlmavad teenuse täpsust, terviklikkust, kättesaadavust ja järjepidevust.

2.6. Seireteenused

Seireteenustega määratakse piisavalt tulemuslikult kindlaks õhusõiduki suhteline asukoht õhus ning muude õhusõidukite ja maapealsete sõidukite asukoht lennuväljal, arvestades nende täpsust, terviklikkust, järjepidevust ja avastamise tõenäosust.

2.7. Lennuliiklusvoo juhtimine

Lennuliiklusvoogude taktikalisel juhtimisel liidus kasutatakse ja esitatakse piisavalt täpset ja ajakohast teavet teenuste osutamist mõjutava kavandatava lennuliikluse mahu ja laadi kohta ning kooskõlastatakse ja arutatakse liiklusvoogude ümbersuunamist või edasilükkamist, et vähendada ülekoormuse tekkimise ohtu õhus või lennuväljadel. Lennuliiklusvoo juhtimise eesmärk on optimeerida õhuruumi olemasoleva läbilaskevõime kasutamist ja parandada lennuliiklusvoo juhtimise protsesse. Sellise juhtimise puhul lähtutakse Euroopa piirkonna aeronavigatsioonikavast tulenevalt ohutus-, läbipaistvus- ja tõhususpõhimõttest, tagades läbilaskevõime paindliku ja õigeaegse jaotamise.

Artikli 12 lõikes 7 osutatud meetmed, mis käsitlevad lennuliiklusvoo juhtimist, toetavad operatiivseid otsuseid, mida teevad aeronavigatsiooniteenuste osutajad, lennujaamade käitajad ja õhuruumi kasutajad, ning hõlmavad järgmisi valdkondi:

(a) lendude planeerimine;

(b) õhuruumi olemasoleva läbilaskevõime kasutamine kõikides lennuetappides, sealhulgas marsruudi teenindusaegade eraldamine;

(c) marsruutide kasutamine üldises lennuliikluses, sealhulgas

– lennuteede ja -liikluse suuniste ühtse avaldamise korraldamine;

– võimalused üldise lennuliikluse kõrvalejuhtimiseks tihedalt asustatud piirkondadest ja

– eesõiguseeskirjad õhuruumile juurdepääsu kohta üldise lennuliikluse puhul, eelkõige ülekoormatud ja kriisiperioodidel; ning

(d) lennuplaanide ja lennujaamade teenindusaegade vaheline kooskõla ning vajalik koordineerimine naaberpiirkondadega, kui see on asjakohane.

2.8. Õhuruumi korraldamine

Konkreetsete õhuruumiosade määramist teatavaks kasutuseks jälgitakse, kooskõlastatakse ja avalikustatakse õigel ajal, et vähendada igas olukorras õhusõidukite hajutusmiinimumi rikkumise ohtu. Võttes arvesse liikmesriikide vastutusel olevat sõjalise tegevuse ja sellega seotud aspektide korraldust, toetatakse õhuruumi korraldamisega ka ICAO poolt kirjeldatud ja määruse (EÜ) nr (XXXX/XXX) (ühtse Euroopa taeva algatuse rakendamise kohta (uuesti sõnastatud)) alusel rakendatud õhuruumi paindliku kasutamise kontseptsiooni ühtset kohaldamist, et lihtsustada õhuruumi ja lennuliikluse korraldamist ühise transpordipoliitika raames.

2.9. Õhuruumi kavandamine

Õhuruumi struktuurid ja lennu sooritamise protseduurid kavandatakse, vaadatakse üle ja kinnitatakse enne, kui õhusõidukid neid kasutada saavad.

3. SÜSTEEMID JA KOOSTISOSAD

3.1. Üldülevaade

Lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste süsteemid ja koostisosad, mis edastavad asjaomast teavet õhusõidukitele, õhusõidukitelt ning maa peal, konstrueeritakse, valmistatakse, hooldatakse ja käitatakse nõuetekohaselt, et tagada nende vastavus oma otstarbele.

Need süsteemid ja protseduurid peavad hõlmama eelkõige järgmiste funktsioonide ja teenuste toetamiseks vajalikku:

(a) õhuruumi korraldamine;

(b) lennuliiklusvoo juhtimine;

(c) lennuliiklusteenused, eelkõige lennuandmete töötlemise süsteemid, seireandmete töötlemise süsteemid, kasutajaliidese süsteemid;

(d) sidesüsteemid, sh maa-maa-/satelliit-, õhk-maa- ja õhk-õhk-/satelliit-side;

(e) navigeerimine;

(f) seire;

(g) aeronavigatsiooniteabe teenused;

(h) meteoroloogiateabe kasutamine;

(i) süsteemid ja menetlused meteoroloogiateabe kasutamiseks.

3.2. Süsteemide ja koostisosade terviklikkus, toimivus ja usaldusväärsus

Õhusõidukitel, maapinnal või õhuruumis paiknevate süsteemide ja koostisosade terviklikkus ja ohutusalane suutlikkus peavad vastama nende otstarbele. Need peavad

vastama nõutavale käitamistasemele kõikides kavandatud käitamistingimustes ja kogu oma kasutusea jooksul.

Lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste süsteemide ning nende koostisosade konstrueerimisel, ehitamisel, hooldamisel ja käitamisel kasutatakse asjakohaseid ja valideeritud menetlusi viisil, millega tagatakse Euroopa lennuliikluse juhtimise võrgustiku tõrgeteta toimimine igal ajal ja kõikides lennuetappides. Tõrgeteta toimimine tähendab eelkõige teabe jagamist (sealhulgas asjakohane tegevusolukorda käsitlev teave, teabest ühtemoodi arusaamine, võrreldavad töötlemismenetlused ning seonduvad menetlused, mis võimaldavad ühiselt toimida), nagu on kokku lepitud kogu Euroopa lennuliikluse juhtimise võrgustiku (EATMN) või selle osade jaoks.

EATMN, selle süsteemid ja nende koostisosad peavad kooskõlastatult toetama uusi kokkulepitud ja valideeritud toimimispõhimõtteid, mis parandavad aeronavigatsiooniteenuste kvaliteeti, jätkusuutlikkust ja tõhusust, eelkõige ohutuse ja läbilaskevõime näol.

EATMN, selle süsteemid ja nende koostisosad toetavad tsiviil- ja sõjandusvaldkonna koostöö järkjärgulist rakendamist õhuruumi paindliku kasutamise mõiste kohaldamise abil ulatuses, mis on vajalik õhuruumi ja lennuliiklusvoo juhtimise tõhusaks korraldamiseks ning õhuruumi ohutuks ja tõhusaks kasutamiseks kõikide kasutajate poolt.

Nende eesmärkide saavutamiseks peavad EATMN, selle süsteemid ja nende koostisosad toetama õige ja pideva teabe jagamist tsiviil- ja sõjandusvaldkonna vahel kõikides lennuetappides, ilma et see piiraks julgeoleku- või kaitsepoliitikahuvide kaitsmist, sealhulgas konfidentsiaalsusnõuete kohaldamist.

3.3. Süsteemide ja koostisosade konstrueerimine

3.3.1. Süsteemide ja koostisosade konstrueerimisel tuleb järgida kohaldavaid ohutus- ja julgeolekunõudeid.

3.3.2. Süsteemid ja koostisosad konstrueeritakse nii tervikuna, eraldi kui ka üksteise suhtes nii, et sellise rikke tõenäosus, mille tagajärjel süsteem lakkab täielikult töötamast, oleks pöördvõrdelises sõltuvuses rikke korral teeninduse ohutusele avaldatava mõju raskusastmest.

3.3.3. Süsteemide ja koostisosade konstrueerimisel nii eraldi kui üksteisega seotult võetakse arvesse inimeste suutlikkusest ja võimetest tulenevaid piiranguid.

3.3.4. Süsteemid ja koostisosad konstrueeritakse nii, et need ja nende edastavad andmed oleksid kaitstud tahtliku või tahtmatu kahjuliku kokkupuute eest sise- ja välisteguritega.

3.3.5. Süsteemide ja koostisosade tootmiseks, paigaldamiseks, käitamiseks ja hooldamiseks vajalik teave ning ohtlikke tingimusi käsitlev teave esitatakse personalile selgelt, järjepidevalt ja üheselt mõistetavalt.

3.4. Püsiv teenindustase

Süsteemide ja koostisosade ohutustase säilitatakse teenuste osutamise ajal ja teenuste osas tehtavate muudatuste ajal.

4. LENNUJUHTIDE KVALIFIKATSIOON

4.1. Üldülevaade

Lennujuhiks koolitatav isik või lennujuhiõpilane peab hariduse poolest ning füüsiliselt ja vaimselt olema piisavalt küps vajalike teoreetiliste teadmiste ning praktiliste oskuste omandamiseks, säilitamiseks ja tõendamiseks.

4.2. Teoreetilised teadmised

4.2.1. Lennujuht peab omandama ja säilitama sellise teadmistetaseme, mis vastab tema täidetavate ülesannete keerukusele ja on proportsionaalne asjaomase teenuseliigiga seotud riskidega.

4.2.2. Teoreetiliste teadmiste omandamist ja säilitamist tõendatakse pideva hindamise käigus koolituse jooksul või asjakohaste eksamitega.

4.2.3. Säilitatakse vajalik teoreetiliste teadmiste tase. Nõuetele vastavust tõendatakse korrapäraste hindamiste või eksamitega. Eksamite sagedus peab olema proportsionaalne teenuseliigiga seotud riskidega.

4.3. Praktilised oskused

4.3.1. Lennujuht peab omandama ja säilitama oma ülesannete täitmiseks vajalikud praktilised oskused. Sellised oskused peavad olema proportsionaalsed teenuseliigiga seotud riskidega ning, kui see on täidetavate ülesannete puhul asjakohane, hõlmama vähemalt järgmisi valdkondi:

(a) käitamisprotseduurid;

(b) konkreetsete ülesannetega seotud küsimused;

(c) ebatavalised ja hädaolukorrad ning

(d) inimtegurid.

4.3.2. Lennujuht tõendab oma suutlikkust teostada asjakohaseid protseduure ja ülesandeid tema täidetavatele funktsioonidele vastaval pädevustasemel.

4.3.3. Praktiliste oskuste puhul säilitatakse rahuldav pädevustase. Nõuetele vastavust kontrollitakse korrapäraste hindamistega. Selliste hindamiste sagedus vastab asjaomase teenuseliigi ja täidetavate ülesannete keerukusele ning riskitasemele.

4.4. Keeleoskus

4.4.1. Lennujuht tõendab oma võimet rääkida ja mõista inglise keelt sel määral, et ta suudab konkreetsetel ja tööga seotud teemadel, sealhulgas hädaolukorras, tõhusalt suhelda ainult hääle abil (telefon/raadiotelefon) ja näost näkku.

4.4.2. Kui see on vajalik lennuliiklusteenuse osutamiseks kindlaksmääratud õhuruumiosas, peab lennujuht suutma rääkida ja mõista ka riigikeelt (riigikeeli) eespool kirjeldatud tasemel.

4.5. Lennutreeningseadmed

Kui olukorrateadlikkuse ja inimtegurite alaseks praktiliseks koolituseks või oskuse omandamise või säilimise tõendamiseks kasutatakse lennutreeningseadet, võimaldab selle toimimistase asjaomasele koolitusele vastava töökeskkonna ja operatiivolukorra piisavat simulatsiooni.

4.6. Koolituskursus

4.6.1. Koolitus toimub koolituskursuse vormis, mis võib hõlmata teoreetilist ja praktilist õpet ning vajaduse korral koolitust lennutreeningseadmel.

4.6.2. Kursus tuleb määratleda ja heaks kiita iga koolitusliigi jaoks eraldi.

4.7. Instruktorid

4.7.1. Teoreetilist koolitust korraldavad asjakohase kvalifikatsiooniga instruktorid. Nad peavad:

(a) omama vajalikke teadmisi õpetatavast valdkonnast ja

(b) olema tõendanud oma suutlikkust kasutada sobivaid õppemeetodeid.

4.7.2. Praktilisi oskusi õpetavad vajaliku kvalifikatsiooniga instruktorid, kes:

(a) omavad õppele vastavaid teoreetilisi teadmisi ja kogemusi;

(b) on tõendanud oma suutlikkust õpetada ja kasutada sobivaid õppemeetodeid;

(c) on õpetatavate protseduuride õpetamise meetodeid praktikas rakendanud ja

(d) saama regulaarselt täienduskoolitust õpetamisoskuste säilitamiseks.

4.7.3. Praktiliste oskuste instruktoritel peab olema või olema olnud õigus tegutseda lennujuhina.

4.8. Tasemetestijad

4.8.1. Lennujuhtide oskuste hindamise eest vastutavad isikud:

(a) on tõendanud oma suutlikkust hinnata lennujuhtide tegevust ning neid testida ja kontrollida ning

(b) saavad hindamisstandardite ajakohasuse tagamiseks korrapärast täienduskoolitust.

4.8.2. Praktiliste oskuste taseme testijatel on või on olnud õigus tegutseda lennujuhina valdkondades, milles hindamist teostatakse.

4.9. Lennujuhi terviseseisund

4.9.1. Kõik lennujuhid tõendavad korrapäraselt oma ülesannete täitmiseks piisavat terviseseisundit. Nõuetele vastavust näitab nõuetekohane hindamine, mille käigus võetakse arvesse võimalikku vanusest tulenevat vaimse ja füüsilise seisundi halvenemist.

4.9.2. Piisav terviseseisund, mis hõlmab füüsilist ja vaimset tervist, tähendab seda, et lennujuhtimisteenust osutaval isikul ei ole haigust ega puuet, mille tõttu ta ei ole võimeline:

(a) nõuetekohaselt täitma lennujuhtimisteenuse osutamisega seotud ülesandeid;

(b) igal ajal täitma talle määratud tööülesandeid või

(c) tajuma õigesti oma ümbruskonda.

4.9.3. Kui piisavat terviseseisundit ei ole võimalik täielikult tõendada, võib rakendada riskide vähendamise meetmeid, mis tagavad samaväärse ohutustaseme.

5. TEENUSEOSUTAJAD JA KOOLITUSORGANISATSIOONID

5.1. Teenuseid osutatakse üksnes juhul, kui on täidetud järgmised tingimused:

(a) teenuseosutajal on vahetult või kolmandate isikutega sõlmitud lepingute kaudu kõik teenuse mahuks ja ulatuseks vajalikud vahendid. Nende vahendite hulka kuuluvad vähemalt järgmised: süsteemid, rajatised, sealhulgas energiavarustus, juhtimisstruktuur, personal, seadmed ja nende hooldamine, ülesandeid, kohustusi ja menetlusi käsitlevad dokumendid, juurdepääs asjakohastele andmetele ning andmete dokumenteerimine;

(b) teenuseosutaja koostab teenuste osutamise kohta juhtimis- ja käitamiskäsiraamatud ja ajakohastab neid ning tegutseb vastavalt nendele käsiraamatutele. Sellised käsiraamatud peavad sisaldama kõiki vajalikke juhendeid, teavet ja menetlusi juhtimissüsteemi käitamiseks, juhtimissüsteemiks ning käitamisega seotud personali kohustuste täitmiseks;

(c) tegevuse liigist ja organisatsiooni suurusest sõltuvalt peab organisatsioon rakendama ja pidevalt kasutama juhtimissüsteemi, millega tagatakse kõnealuste oluliste nõuete täitmine, juhtima ohutusriske ning püüdma seda süsteemi pidevalt täiustada;

(d) teenuseosutaja kasutab üksnes sobiva kvalifikatsiooni ja koolitusega personali, kehtestab personali koolitus- ja kontrolliprogrammid ning täidab neid;

(e) teenuseosutaja korraldab käesolevate oluliste nõuete täitmise tagamiseks ametliku koostöö kõikide huvirühmadega, kes võivad otseselt mõjutada teenuste ohutust;

(f) teenuseosutaja koostab ja rakendab hädaolukorra lahendamise plaani, mis hõlmab kõiki osutatava teenuse puhul esineda võivaid häda- ja ebatavalisi olukordi;

(g) teenuseosutaja peab alapunkti c kohase juhtimissüsteemi osana sisse seadma lennuohutust mõjutavatest juhtumitest teatamise süsteemi, et aidata järjepidevalt parandada ohutust. Lennuohutust mõjutavatest juhtumitest teatamise süsteem peab olema kooskõlas määrusega (EL) nr 376/2014 ning

(h) teenuseosutaja kehtestab korra, mille kohaselt kontrollitakse, et igal ajal on täidetud kõikide käitatavate süsteemide ja koostisosade ohutustulemlikkuse nõuded.

5.2. Lennujuhtimisteenuseid osutatakse üksnes juhul, kui on täidetud järgmised tingimused:

(a) lennujuhtimisteenust osutava personali väsimuse tekkimist välditakse tööajakorraldusega. Sellise tööajakorraldusega tuleb reguleerida vahetuste kestust ja tööaega ning nendele vastavalt kohandatud puhkeaega. Tööajakorralduses kehtestatud piirangutes tuleb arvestada väsimust põhjustavaid asjakohaseid tegureid, näiteks magamatust, ööpäevatsükli häirimist, öötööd, vahetuste aja kumuleerumist teatavatel perioodidel ning ka töötajate vahelist tööjaotust;

(b) lennujuhtimisteenust osutava personali stressi vältimiseks kasutatakse õppe- ja ennetusprogramme;

(c) lennujuhtimisteenuse osutaja on kehtestanud menetlused, millega kontrollitakse, et lennujuhtimisteenust osutava personali kognitiivne otsustusvõime ei oleks häiritud ega terviseseisund ebapiisav; ning

(d) lennujuhtimisteenuse osutaja võtab oma tegevuse kavandamisel ja elluviimisel arvesse nii kõiki käitamisega seotud ja tehnilisi piiranguid kui ka inimtegureid.

5.3. Side-, navigatsiooni- ja/või seireteenuseid osutatakse üksnes juhul, kui on täidetud järgmine tingimus:

teenuseosutaja teavitab kõiki asjaomaseid õhuruumi kasutajaid ning lennuliiklusteeninduse üksusi õigel ajal lennuliiklusteeninduse võimaldamiseks osutatavate teenuste olukorrast (ja selle muutustest).

5.4. Koolitusorganisatsioonid

Lennujuhtimisteenust osutavat personali koolitav organisatsioon peab vastama järgmistele nõuetele:

(a) tal on kõik oma tegevusega kaasnevate ülesannete ulatusele vastavad vahendid. Nende vahendite hulka peavad muu hulgas kuuluma: rajatised, personal, seadmed, meetodid, ülesandeid, kohustusi ja menetlusi käsitlevad dokumendid, juurdepääs asjakohastele andmetele ning andmete dokumenteerimine;

(b) pakutavast koolitusest ja organisatsiooni suurusest sõltuvalt rakendab ja säilitab organisatsioon juhtimissüsteemi, mis tagab nimetatud oluliste nõuete täitmise, ning püüab seda süsteemi pidevalt täiustada; ning

(c) sõlmib vajaduse korral sidemed teiste asjaomaste organisatsioonidega käesolevate oluliste nõuete pideva täitmise tagamiseks.

6. LENNUNDUSARSTID JA LENNUNDUSMEDITSIINI KESKUSED

6.1. Lennundusarstid

Lennundusarst peab:

(a) omama meditsiinialast kvalifikatsiooni ja litsentsi;

(b) olema läbinud lennundusmeditsiinikoolituse ja regulaarsed lennundusmeditsiinialased täienduskoolitused ajakohase hindamistaseme säilitamise tagamiseks ning

(c) olema omandanud praktilisi teadmisi ja kogemusi tingimustest, milles lennujuhid oma ülesandeid täidavad.

6.2. Lennundusmeditsiini keskused

Lennundusmeditsiini keskused peavad vastama järgmistele tingimustele:

(a) neil on kõik tegevusega kaasnevate ülesannete ulatusele vastavad vahendid. Nende vahendite hulka peavad muu hulgas kuuluma: rajatised, personal, seadmed, tööriistad ja materjalid, ülesandeid, kohustusi ja menetlusi käsitlevad dokumendid, juurdepääs asjakohastele andmetele ning andmete dokumenteerimine;

(b) tegevuse liigist ja organisatsiooni suurusest sõltuvalt rakendatakse ja säilitatakse juhtimissüsteemi, mis tagab nimetatud oluliste nõuete täitmise, ning püütakse seda süsteemi pidevalt täiustada; ning

(c) vajaduse korral luuakse sidemed teiste asjaomaste organisatsioonidega eelnimetatud nõuete jätkuva täitmise tagamiseks.

IX LISA

Mehitamata õhusõidukile esitatavad olulised nõuded

1. MEHITAMATA ÕHUSÕIDUKI KONSTRUEERIMISE, TOOTMISE, HOOLDAMISE JA KÄITAMISE OLULISED NÕUDED

(a) Mehitamata õhusõidukit käitav isik peab olema kursis liidus ja liikmesriikides kohaldatavate kavandatud käitamise alaste õigusnormidega, eelkõige ohutuse, eraelu puutumatuse, andmekaitse, tsiviilvastutuse, kindlustuse, julgeoleku ja keskkonnakaitse alal. Kõnealune isik peab suutma tagada mehitamata õhusõiduki ohutu käitamise ning ohutu vahemaa selle õhusõiduki ja maa peal olevate inimeste ja teiste õhuruumikasutajate vahel. See hõlmab ka mehitamata õhusõiduki tootja poolt ette nähtud käitamisjuhendite, õhusõiduki kõikide asjakohaste funktsioonide, kohaldatavate lennureeglite ning lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenustega seotud protseduuride tundmist.

(b) Mehitamata õhusõiduk tuleb projekteerida ja konstrueerida nii, et see vastab oma otstarbele ja et seda on võimalik käitada, kohandada ja hooldada ilma inimesi ohustamata, kui neid toiminguid tehakse õhusõiduki jaoks ettenähtud tingimustes.

(c) Kui on vaja vähendada mehitamata õhusõiduki käitamisest tulenevaid riske, mis on seotud ohutuse, eraelu puutumatuse, isikuandmete kaitse, julgeoleku või keskkonnakaitsega, peavad mehitamata õhusõidukil olema konkreetsed sellekohased omadused ja funktsioonid, mis oma konstruktsiooni poolest juba vaikimisi arvestavad eraelu puutumatuse ja isikuandmete kaitse põhimõtet. Vastavalt vajadustele peavad need omadused ja funktsioonid tagama õhusõiduki hõlpsa identifitseeritavuse ning lennu laadi ja eesmärgi; samuti tuleb tagada kohaldatavate piirangute, keeldude ja tingimuste järgimine, eriti seoses lennuga konkreetses geograafilises piirkonnas, käitajast teatavatest vahemaadest kaugemal ja teatavatel kõrgustel.

2. ARTIKLI 46 LÕIGETES 1 JA 2 OSUTATUD MEHITAMATA ÕHUSÕIDUKI KONSTRUEERIMISE, TOOTMISE, HOOLDAMISE JA KÄITAMISE OLULISED LISANÕUDED

Selleks et tagada maa peal olevatele inimestele ja teistele õhuruumikasutajatele piisav ohutustase mehitamata õhusõiduki käitamise ajal, tuleb lennu riskitaset arvestades täita järgmisi nõudeid.

2.1. Lennukõlblikkus

(a) Mehitamata õhusõiduki konstruktsiooni ja detailide puhul peavad kogemused olema näidanud, et need on käitaja või maa peal või õhus olevate kolmandate isikute jaoks ohutud.

(b) Mehitamata õhusõiduki puhul peab olema tagatud toote terviklikkus vastavalt eeldatavates lennutingimustes esinevatele riskidele.

(c) Mehitamata õhusõiduk peab vastavalt vajadusele olema ohutult juhitav ja manööverdatav kõikides eeldatavates käitamistingimustes, sealhulgas pärast ühe või asjakohasel juhul ka mitme süsteemi riket. Nõuetekohaselt tuleb arvesse võtta inimteguriga seotud asjaolusid, eelkõige olemasolevaid teadmisi sellest, kuidas tagada tehnika ohutu käitamine inimese poolt.

(d) Mehitamata õhusõiduk, selle varustus ja sellega seotud eraldiseisvad seadmed, sh jõuseadmed ja mehitamata õhusõiduki kaugjuhtimisseadmed, peavad kogu kavandatud käitamisaja jooksul ja piisavalt kauemgi toimima vastavalt eeldatavates käitamistingimustes ettenähtule.

(e) Mehitamata õhusõiduk, selle varustus ja sellega seotud eraldiseisvad seadmed, sh jõuseadmed ja mehitamata õhusõiduki kaugjuhtimisseadmed, tuleb üksikult või üksteise suhtes võetuna konstrueerida nii, et rikke tõenäosus ning selle kahjuliku mõju suurus, hinnatuna artikli 4 lõikes 2 sätestatud põhimõtete alusel, oleks maa peal olevate inimeste ja teiste õhuruumikasutajate jaoks proportsionaalne käitamisest tuleneva riskiga.

(f) Kõik mehitamata õhusõiduki käitamisel kasutatavad kaugjuhtimisseadmed, sh olukorrast ülevaate saamist tagavad vahendid, peavad hõlbustama lennutegevust ning eeldatavate ja hädaolukordade lahendamist.

(g) Mehitamata õhusõidukite tootmise või turustamise eest vastutav organisatsioon peab andma kõnealuse õhusõiduki käitajale ja vajaduse korral hooldusorganisatsioonile teavet selle kohta, missuguste kasutusviiside jaoks õhusõiduk on ette nähtud, samuti teavet selle ohutu käitamise ja sellekohaste piirangute kohta, sh käitamis- ja keskkonnamõju, lennukõlblikkuspiirangute ja hädaolukorras tegutsemise korra kohta. Sellist teavet tuleb anda selgelt, järjepidevalt ja üheselt mõistetavalt. Sellise mehitamata õhusõiduki tegevussuutlikkus, mida võib kasutada lendudeks, mille jaoks ei ole vaja sertifikaati ega deklaratsiooni, võib olla üksnes niisugune, mis vastab selliste lendude suhtes kohaldatavatele õhuruumi kasutamise eeskirjadele.

(h) Mehitamata õhusõidukite, mootorite ja propellerite konstrueerimisse kaasatud organisatsioonid peavad rakendama ettevaatusabinõusid, et minimeerida ohte, mis tulenevad mehitamata õhusõidukit ja selle süsteeme mõjutavatest sise- ja välistingimustest, mis kogemuste kohaselt mõjutavad ohutust. Siia hulka kuulub ka kaitse elektroonikaseadmetega põhjustatud häirete eest.

(i) Mehitamata õhusõidukite valmistamise protsess ning selle tootmisel kasutatavad materjalid ja komponendid peavad olema nõuetekohaste ja korratavate omadustega ning neil peab olema konstruktsiooninõuetele vastav jõudlus.

2.2. Organisatsioonid

Mehitamata õhusõidukite konstrueerimise, tootmise, hooldamise ja käitamise ning sellekohaste teenuste osutamise ja koolitusega tegelevad organisatsioonid peavad vastama järgmistele tingimustele:

(a) organisatsioonil peavad olema kõik oma töö jaoks vajalikud vahendid ning ta peab vastama oma tegevusega seotud asjakohastele olulistele nõuetele ja artikli 47 kohaselt kehtestatud sellekohastele üksikasjalikele normidele;

(b) organisatsioon peab rakendama ja säilitama juhtimissüsteemi, mis tagab asjakohaste oluliste nõuete täitmise, ning juhtima ohutusriske ja püüdma seda süsteemi pidevalt täiustada. Selline juhtimissüsteem peab olema kooskõlas organisatsiooni tegevuse liigi ja suurusega;

(c) organisatsioon peab juhtimissüsteemi osana sisse seadma lennuohutust mõjutavatest juhtumitest teatamise süsteemi, et aidata järjepidevalt parandada ohutustaset. Lennuohutust mõjutavatest juhtumitest teatamise süsteem peab

olema kooskõlas määrusega (EL) nr 376/2014. Selline juhtimissüsteem peab olema kooskõlas organisatsiooni tegevuse liigi ja suurusega;

(d) organisatsioon peab vajaduse korral looma suhted teiste organisatsioonidega, et tagada asjakohaste oluliste nõuete järjepidev täitmine.

2.3. Mehitamata õhusõidukite käitajad

Mehitamata õhusõiduki käitajal peavad olema teadmised ja oskused, mis on vajalikud lennuohutuse tagamiseks ja proportsionaalsed lennu liigiga seotud riskiga. Kõnealune isik peab ka tõendama piisavat terviseseisundit, kui on vaja vähendada asjaomase lennuga kaasnevaid riske.

2.4. Käitamine

Mehitamata õhusõidukit käitav isik vastutab käitamise eest ja peab võtma kõik selle ohutuse tagamiseks vajalikud meetmed.

Lend peab toimuma kooskõlas kohaldatavate õigusnormide ja menetlustega, mis tulenevad tööülesannete täitmisest ning on ette nähtud kasutatava piirkonna või õhuruumi või kasutatavate lennuväljade või kohtadega, ning vajaduse korral kooskõlas seonduvate lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste süsteemidega.

(a) Mehitamata õhusõidukiga teostatavate lendude korral tuleb tagada maa peal olevate kolmandate isikute või teiste õhuruumikasutajate ohutus ning minimeerida riske, mis tulenevad kahjulikest välis- ja sisetingimustest, sealhulgas keskkonnatingimustest, säilitades kõikidel lennuetappidel nõuetekohase kauguse teistest õhusõidukitest.

(b) Mehitamata õhusõidukit võib käitada üksnes siis, kui see on lennukõlblik ja kui kavandatud käitamiseks vajalikud seadmed ning muud komponendid ja teenused on kättesaadavad ja töökorras.

(c) Mehitamata õhusõiduki käitaja peab tagama, et sellel õhusõidukil on vajalikud navigatsiooni-, side-, seire-, avastamis- ja vältimisseadmed, samuti kõik muud kavandatud lennu ohutuse tagamise seadmed, võttes arvesse lennu laadi, lennuliikluseeskirju ning mis tahes lennuetapis kohaldatavaid lennureegleid.

3. MEHITAMATA ÕHUSÕIDUKILE ESITATAVAD OLULISED KESKKONNANÕUDED

Mehitamata õhusõiduk peab vastama III lisas esitatud keskkonnamõjunõuetele.

X LISA

Vastavustabel

Määrus (EÜ) nr 216/2008	Käesolev määrus
Artikli 1 lõige 1	Artikli 2 lõiked 1 ja 2
Artikli 1 lõige 2	Artikli 2 lõige 3
Artikli 1 lõige 3	Artikli 2 lõige 5
Artikkel 2	Artikkel 1
Artikkel 3	Artikkel 3
Artikli 4 lõike 1 punkt a	Artikli 2 lõike 1 punkt a
Artikli 4 lõike 1 punkt b	Artikli 2 lõike 1 punkti b alapunkt i
Artikli 4 lõike 1 punkt c	Artikli 2 lõike 1 punkti b alapunkt ii
Artikli 4 lõike 1 punkt d	Artikli 2 lõike 1 punkt c
Artikli 4 lõige 2	Artikli 2 lõige 2
Artikli 4 lõige 3	Artikli 2 lõike 1 punktid b ja c
Artikli 4 lõige 3a	Artikli 2 lõike 1 punktid d ja e ning lõige 2
---	Artikli 2 lõige 6
Artikli 4 lõige 3b	Artikli 2 lõige 7
Artikli 4 lõige 3c	Artikli 2 lõike 1 punkt g ja lõige 2
Artikli 4 lõiked 4 ja 5	Artikli 2 lõike 3 punkt d
Artikli 4 lõige 6	---
---	Artikli 2 lõige 4
---	Artikkel 4
---	Artikkel 5
---	Artikkel 6
---	Artikkel 7
---	Artikkel 8

Artikli 5 lõiked 1, 2 ja 3	Artiklid 9–16
Artikli 5 lõike 4 punktid a ja b	Artikli 17 lõige 2
Artikli 5 lõike 4 punkt c	Artikli 17 lõike 1 punkt b
---	Artikli 17 lõike 1 punkt a
Artikli 5 lõige 5	Artikkel 18
Artikli 5 lõige 6	Artikkel 4
Artikkel 6	Artiklid 9–11
Artikli 7 lõiked 1 ja 2	Artiklid 19 ja 20
Artikli 8 lõige 4	Artikkel 21
Artiklil 7 lõiked 3–7	Artiklid 22–25
Artikli 8 lõiked 1–3	Artikkel 26 ja artikli 27 lõiked 1 ja 2
---	Artikli 27 lõige 3
Artikli 8 lõige 5	Artikkel 28
Artikli 8 lõige 6	Artikkel 4
Artikli 8a lõiked 1–5	Artiklid 29–34
Artikli 8a lõige 6	Artikkel 4
Artikli 8b lõiked 1–6	Artikkel 35 kuni artikli 39 lõige 2
Artikli 8b lõige 7	Artikli 39 lõige 3 ja artikkel 4
Artikli 8c lõiked 1–10	Artiklid 40–44
Artikli 8c lõige 11	Artikkel 4
---	Artiklid 45–47
Artikkel 9	Artiklid 48–50
Artikli 10 lõiked 1–3	Artikli 51 lõiked 1 ja 2
---	Artikli 51 lõiked 3–5
Artikli 10 lõige 4	Artikli 51 lõige 6
---	Artikli 51 lõiked 7–9

Artikli 10 lõige 5	Artikli 51 lõige 10
---	Artikkel 52
---	Artikkel 53
---	Artikkel 54
---	Artikkel 55
Artikli 11 lõiked 1–3	Artikli 56 lõiked 1–3
Artikli 11 lõiked 4–5b	---
Artikli 11 lõige 6	Artikli 56 lõige 4
Artikli 12 lõige 1	Artikkel 57
Artikli 12 lõige 2	---
Artikkel 13	Artikkel 58
Artikli 14 lõiked 1–3	Artikkel 59
Artiklil 14 lõiked 4–7	Artikkel 60
Artikkel 15	Artikkel 61
Artikkel 16	Artikkel 62
---	Artikkel 63
Artikkel 17	Artikkel 64
Artikkel 18	Artikli 65 lõiked 1–5
Artikkel 19	Artikli 65 lõiked 1–5
Artikkel 20	Artikkel 66
Artikkel 21	Artikkel 67
Artikli 22 lõige 1	Artikli 65 lõige 6
Artikli 22 lõige 2	Artikli 65 lõige 7
Artikkel 22 a	Artikkel 68
Artikkel 22b	Artikkel 69
Artikkel 23	Artikli 70 lõiked 1 ja 2

---	Artikli 70 lõige 3
Artiklid 24 ja 54	Artikkel 73
Artikkel 25	Artikkel 72
Artikkel 26	Artikkel 74
---	Artikkel 75
---	Artikkel 76
Artikli 27 lõiked 1–3	Artikli 77 lõiked 1–3
---	Artikli 77 lõiked 4–6
---	Artikkel 78
---	Artikkel 79
---	Artikkel 80
Artikli 28 lõiked 1 ja 2	Artikli 81 lõiked 1 ja 2
---	Artikli 81 lõige 3
Artikli 28 lõiked 3 ja 4	Artikli 81 lõiked 4 ja 5
Artikli 29 lõiked 1 ja 2	Artikli 82 lõiked 1 ja 2
Artikli 29 lõige 3	---
Artikkel 30	Artikkel 83
Artikkel 31	Artikkel 84
Artikli 32 lõige 1	Artikli 108 lõige 3
Artikli 32 lõige 2	Artikli 108 lõige 5
Artikkel 33	Artikli 85 lõiked 1–5
---	Artikli 85 lõige 6
Artikli 34 lõige 1	Artikli 86 lõiked 1 ja 2
---	Artikli 86 lõige 3
Artikli 34 lõiked 2 ja 3	Artikli 86 lõiked 4 ja 5
Artikkel 35	Artikkel 87

Artikkel 36	Artikkel 88
Artikli 37 lõiked 1–3	Artikli 89 lõiked 1–3
---	Artikli 89 lõige 4
---	Artikkel 90
Artikli 38 lõiked 1–3	Artikli 91 lõiked 1–3
---	Artikli 91 lõige 4
Artikkel 39	---
---	Artikkel 92
Artikkel 40	Artikkel 93
Artikkel 41	Artikkel 94
Artikkel 42	Artikkel 95
Artikkel 43	Artikkel 96
Artikkel 44	Artikkel 97
Artikkel 45	Artikkel 98
Artikkel 46	Artikkel 99
Artikkel 47	Artikkel 100
Artikkel 48	Artikkel 101
Artikkel 49	Artikkel 102
Artiklid 50 ja 51	Artikkel 103
Artikli 52 lõiked 1–3	Artikkel 104
Artikli 52 lõige 4	Artikli 65 lõige 6
Artikli 53 lõiked 1 ja 2	Artikli 105 lõiked 1 ja 2
Artikli 53 lõige 3	Artikli 65 lõige 6
Artikkel 54	Artikkel 73
Artikkel 55	Artikkel 71
Artikkel 56	Artikkel 106

Artikkel 57	Artikkel 107
Artikli 58 lõiked 1 ja 2	Artikli 108 lõiked 1 ja 2
Artikli 58 lõige 3	Artikli 108 lõige 4
Artikli 58 lõige 4	Artikli 121 lõige 2
Artikli 59 lõiked 1–4	Artikli 109 lõiked 1–4
---	Artikli 109 lõige 5
Artikli 59 lõiked 5–11	Artikli 109 lõiked 6–12
Artikkel 60	Artikkel 110
Artikkel 61	Artikkel 111
---	Artikkel 112
Artikkel 62	Artikkel 113
Artikkel 63	Artikkel 114
Artikli 64 lõiked 1–5	Artikli 115 lõiked 1–5
---	Artikli 115 lõige 6
Artikkel 65	Artikkel 116
Artikkel 65a	---
---	Artikkel 117
Artikkel 66	Artikkel 118
---	Artikkel 119
Artikkel 67	---
Artikkel 68	Artikkel 120
---	Artikli 121 lõige 1
Artikli 58 lõige 4	Artikli 121 lõige 2
Artikkel 69	----
---	Artikkel 122
---	Artikkel 123

---	Artikkel 124
---	Artikkel 125
---	Artikkel 126
Artikkel 70	Artikkel 127