II

(Muud kui seadusandlikud aktid)

MÄÄRUSED

KOMISJONI MÄÄRUS (EL) 2017/363,

1. märts 2017,

millega muudetakse määrust (EL) nr 965/2012 seoses eriloaga ühemootoriliste turbiinlennukite käitamiseks öölendudel või instrumentaallennuilma tingimustes ning nõuetega, mille alusel kiidetakse heaks ohtlike kaupade alane koolitus, mis on seotud äriliste erilendude, mitteärilise transpordi lendudeks kasutatavate keerukate mootorõhusõidukite ja mitteärilise transpordi erilendudeks kasutatavate keerukate mootorõhusõidukite käitamisega

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määrust (EÜ) nr 216/2008, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 91/670/EMÜ, määrus (EÜ) nr 1592/2002 ning direktiiv 2004/36/EÜ, ([1]) eriti selle artikli 8 lõiget 5,

ning arvestades järgmist:

(1) Komisjon peaks vastavalt määrusele (EÜ) nr 216/2008 vastu võtma vajalikud rakenduseeskirjad, millega kehtestatakse õhusõidukite ohutu käitamise tingimused. Need tingimused on kehtestatud komisjoni määruses (EL) nr 965/2012 ([2]).

(2) Määruse (EL) nr 965/2012 kohaldamine ülelendude suhtes tekitaks lennundussektorile ja pädevatele asutustele ebaproportsionaalset halduskoormust. Määruse (EL) nr 965/2012 proportsionaalsemaks ja riskipõhisemaks kohaldamiseks tuleks selle kohaldamise nõudest vabastada ühekordsed lennud, mis ei ole ette nähtud reisijate ega kaupade veoks, vaid õhusõiduki ümberpaigutamiseks uuendamise, remondi, tehnilise kontrolli, inspekteerimise, tarnimise, ekspordi vms eesmärgil.

(3) Chicagos 7. detsembril 1944 allkirjastatud rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni I osa 6. lisas on esitatud Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) standardid ja soovituslikud tavad, mis muu hulgas sisaldavad sätteid ühe turbiinmootoriga lennukite käitamiseks öölendudel või instrumentaallennuilma tingimustes. Need sätted hõlmavad muu hulgas nõuet, et käitajariik peab eespool nimetatud käitamist heaks kiites tagama, et oleksid täidetud teatavad tingimused, sealhulgas lennukisse paigaldatud varustuse, mootori töökindluse, mootori jälgimise, käitaja protseduuride ja lennumeeskonna koolitusega seotud tingimused. Liidu õigusaktid tuleb nende sätetega vastavusse viia ning tagada, et pädev asutus kiidab heaks ühemootoriliste lennukite käitamise ärilise lennutranspordi öölendudel või instrumentaallennuilma tingimustes.

([1]) ELT L 79, 19.3.2008, lk 1.
([2]) Komisjoni 5. oktoobri 2012. aasta määrus (EL) nr 965/2012, millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 296, 25.10.2012, lk 1).

(4) Selline vastavusse viimine muudab aegunuks määruse (EL) nr 965/2012 artikli 6 lõikega 5 ette nähtud võimaluse, mille kohaselt võib ühemootorilisi lennukeid erandkorras käitada vastavalt tingimustele, mis on sätestatud praegu kehtivates erandites, mille liikmesriigid on kehtestanud kooskõlas nõukogu otsuse (EMÜ) nr 3922/91 ([1]) artikli 8 lõikega 2. Seepärast tuleks kõnealune säte välja jätta. Sujuva ülemineku tagamiseks tuleks ühemootoriliste lennukite käitamise suhtes kehtestatud asjaomaseid erandeid, sealhulgas kõnealustes erandites sätestatud tingimusi, käsitada sobiva ajavahemiku jooksul pärast käesoleva määruse jõustumist pädeva asutuse heakskiiduna, mis on antud kooskõlas vastavusse viidud õigusraamistiku nõuetega. Pärast üleminekuperioodi lõppu ei tohiks eespool nimetatud eranditele enam tugineda, vaid tuleks nõuda pädeva asutuse luba. Üleminekuperioodi jooksul tuleks endiselt teatada kõikidest kõnealuste lennukite käitamisega seotud asjakohastest muudatustest.

(5) Käitajad, kes teevad ärilisi erilende, ning käitajad, kes kasutavad keerukaid mootorõhusõidukeid mitteärilise lennutranspordi lendudeks või mitteärilise lennutranspordi erilendudeks, mille jooksul ohtlikke kaupu ei veeta, peaksid jätkama ohtlikke kaupu käsitlevate koolitusprogrammide väljatöötamist ja korraldamist kooskõlas määruse (EL) nr 965/2012 III lisaga (ORO-osa). Selleks et kõnealuseid eeskirju tulevikus proportsionaalsemalt ja riskipõhisemalt kohaldada, tuleks loobuda nõudest, mille kohaselt pädev asutus peab sellised koolitusprogrammid heaks kiitma.

(6) Seepärast tuleks määrust (EL) nr 965/2012 vastavalt muuta. Eelkõige tuleks muuta kõnealuse määruse III lisa (ORO-osa), et võtta kasutusele proportsionaalsem ja riskipõhisem lähenemisviis ohtlikke kaupu käsitlevate koolitusprogrammide heakskiitmise nõuetele ning kõnealuse määruse V lisale (SPA-osa) tuleks lisada uus alajagu ühe turbiinmootoriga lennukite käitamise kohta.

(7) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed ühe turbiinmootoriga lennukite kohta põhinevad Euroopa Lennundusohutusameti arvamusel, ([2]) mis on esitatud kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 17 lõike 2 punktiga b ja artikli 19 lõikega 1.

(8) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 65 kohaselt asutatud komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EL) nr 965/2012 muudetakse järgmiselt:

1) artikli 6 lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Erandina artiklist 5 ja ilma et see piiraks määruse (EÜ) nr 216/2008 ja komisjoni määruse (EL) nr 748/2012 (*) (milles käsitletakse lennulubadega seotud nõudeid) kohaldamist, käitatakse liikmesriikide õiguses sätestatud nõuete kohaselt lende, mida korraldatakse projekteerimis- või tootjaorganisatsioonide õiguste raames õhusõidukitüübi kasutuselevõtuks või ümberehituseks, ja lende, mis ei ole ette nähtud reisijate ega kaupade veoks, vaid õhusõiduki ümberpaigutamiseks uuendamise, remondi, tehnilise kontrolli, inspekteerimise, tarnimise, ekspordi vms eesmärgil.

(*) Komisjoni 3. augusti 2012. aasta määrus (EL) nr 748/2012, millega nähakse ette õhusõidukite ja nendega seotud toodete, osade ja seadmete lennukõlblikkuse ja keskkonnaohutuse sertifitseerimise ning projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide sertifitseerimise rakenduseeskirjad (ELT L 224, 21.8.2012, lk 1).“;

2) artikli 6 lõige 5 asendatakse järgmisega:

„5. Kuni 2. septembrini 2017 käsitatakse erandeid, mis on tehtud enne 22. märtsi 2017 kooskõlas määruse (EMÜ) nr 3922/91 artikli 8 lõikega 2 vastavalt määruse (EL) nr 965/2012 artikli 6 lõikele 5, nagu seda kohaldati enne 22. märtsi 2017, IV lisa (CAT-osa) punkti CAT.POL.A.300 alapunktis a osutatud lubadena. Pärast 2. septembrit 2017 kõnealused erandid ühemootoriliste lennukite käitamise suhtes enam ei kehti.

([1]) Nõukogu 16. detsembri 1991. aasta määrus (EMÜ) nr 3922/91 tehniliste nõuete ja haldusprotseduuride kooskõlastamise kohta tsiviillennunduses (EÜT L 373, 31.12.1991, lk 4).

([2]) Euroopa Lennundusohutusameti 11. novembri 2015. aasta arvamus nr 06/2015 seoses komisjoni määrusega, millega kehtestatakse tehnilised nõuded seoses eriloaga ühe turbiinmootoriga lennukite käitamiseks öölendudel või instrumentaallennuilma tingimustes.

Kui ajavahemikus 22. märts 2017 kuni 2. september 2017 on kavas muuta kõnealuste õhusõidukite käitamist nii, et see mõjutab eespool nimetatud erandite tingimusi, tuleb komisjoni ja ametit teavitada kavandatavast muudatusest enne selle rakendamist. Komisjon ja amet hindavad kavandatavat muudatust kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 14 lõikega 5.“;

3) II, III, IV ja V lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse lisale.

Artikkel 2

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

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 1. märts 2017

Komisjoni nimel

president

Jean-Claude JUNCKER

LISA

Määruse (EL) nr 965/2012 II, III, IV ja V lisa muudetakse järgmiselt:

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

„II liide

KÄITAMISTINGIMUSED **(vastavalt tegevuskäsiraamatus kinnitatud tingimustele)**				
Käitamistingimused välja andnud asutuse kontaktandmed Telefoninumber ([1]): _____; Faks: _____ ; E-post: _____				
Lennuettevõtja sertifikaadi ([2]) nr: Käitaja nimi ([3]): Kuupäev ([4]): Allkiri: Kasutatav ärinimi: Käitamistingimuste #:				
Õhusõiduki mudel ([5]): Registreerimistunnus ([6]):				
Käitamisliigid: Äriline lennutransport ☐ Reisijad ☐ Kaup ☐ Muu ([7]): _____				
Käitamispiirkond ([8]):				
Eripiirangud ([9]):				
Eriload:	Jah	Ei	Spetsifikatsioon ([10])	Märkused
Ohtlikud kaubad	☐	☐		
Lennud halva nähtavusega Start Lähenemine ja maandumine	☐	☐	CAT ([11]) … RVR ([12]): m DA/H: jalga RVR: m	
RVSM ([13]) ☐ Ei kohaldata	☐	☐		
ETOPS ([14]) ☐ Ei kohaldata	☐	☐	Maksimaalne kõrvalekaldumisaeg ([15]): min	
Terviklikud navigatsiooninõuded PBN-lendudel ([16])	☐	☐		([17])
Navigatsiooni miinimumnõuded	☐	☐		
Ühe turbiinmootoriga lennuki käitamine öösel või instrumentaallennuilma (IMC) tingimustes (SET-IMC)	☐	☐	([18])	
Öönägemissüsteemiga kopterilennud	☐	☐		
Ripplasti vedu kopteril	☐	☐		
Kopterite kiirabilennud	☐	☐		
Kopteri salongipersonali koolitus	☐	☐		
Salongipersonali koolitus ([19])	☐	☐		
Salongitöötaja tunnistuste väljaandmine ([20])	☐	☐		
Jätkuv lennukõlblikkus	☐	☐	([21])	
Muu ([22])				

(1) Pädeva asutuse telefoni- ja faksinumber koos riigikoodiga. E-posti aadress, kui see on olemas.
(2) Märkida vastava lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) number.
(3) Märkida käitaja registrijärgne nimi ja ärinimi, kui viimane on esimesest erinev. Ärinime ette lisada märge „Dba“ (*Doing business as*).
(4) Käitamistingimuste väljaandmise kuupäev (pp-kk-aaaa) ja pädeva asutuse esindaja allkiri.
(5) Märkida ICAO määratluse kohane õhusõiduki mark, mudel ja seeria või üldseeria, kui see on olemas (nt Boeing-737-3K2 või Boeing-777-232).
(6) Registreerimistunnused on loetletud käitamistingimustes või tegevuskäsiraamatus. Viimasel juhul tuleb asjaomastesse käitamistingimustesse lisada viide lennutegevuskäsiraamatu vastavale leheküljele. Kui konkreetse õhusõidukimudeli suhtes kõiki erilube ei kohaldata, võib õhusõiduki registreerimistunnuse märkida konkreetse eriloa juurde märkuste veergu.
(7) Muu täpsustatav transpordiliik (nt kiirabilennud).
(8) Loetleda lennutegevuseks lubatud geograafilised piirkonnad (geokoordinaadid või konkreetsed marsruudid, lennuinfopiirkond või riigi- või piirkonnapiirid).
(9) Loetleda kohaldatavad eripiirangud (nt üksnes VFR, üksnes päeval jne).
(10) Selles veerus tuleb loetleda iga eriloa või eriloa liigi kõige leebemad kriteeriumid (koos asjaomaste kriteeriumidega).
(11) Märkida kohaldatav täppislähenemise kategooria: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB või CAT IIIC. Märkida minimaalne nähtavus rajal (RVR) meetrites ja otsusekõrgus (DH) jalgades. Iga lähenemisekategooria märkida eraldi reale.
(12) Märkida kinnitatud minimaalne stardi-RVR meetrites. Kui välja antakse mitu eriluba, võib iga loa märkida eraldi reale.
(13) Kasti „ei kohaldata“ võib märke teha üksnes juhul, kui õhusõiduki maksimaalne lennukõrgus on alla FL290.
(14) Suurendatud käitamisulatusega lennud (ETOPS-lennud) on praegu lubatud üksnes kahemootorilistele õhusõidukitele. Seega võib kasti „ei kohaldata“ teha märke juhul, kui õhusõidukimudelil on rohkem või vähem kui kaks mootorit.
(15) Lisaks võib märkida lubatud vahemaa (NM) ja mootoritüübi.
(16) Suutlikkusel põhinev navigatsioon (PBN): iga terviklik PBN-eriluba (nt RNP AR APCH jaoks) märkida eraldi reale ning asjaomased piirangud veergu „Tingimused“ ja/või „Märkused“. Protseduuripõhiste RNP AR APCH protseduuride eriload võib loetleda käitamistingimustes või tegevuskäsiraamatus. Viimasel juhul tuleb asjaomastesse käitamistingimustesse lisada viide tegevuskäsiraamatu vastavale leheküljele.
(17) Täpsustada, kas eriluba kehtib üksnes teatavate rajalõpualade ja/või lennuväljade suhtes.
(18) Lisada konkreetne plaaneri/mootori kombinatsioon.
(19) Luba selliste koolituskursuste ja eksamite läbiviimiseks, mille peavad sooritama komisjoni määruse (EL) nr 1178/2011 V lisa (CC-osa) kohase salongitöötaja tunnistuse taotlejad.
(20) Luba komisjoni määruse (EL) nr 1178/2011 V lisa (CC-osa) kohaste salongitöötaja tunnistuste väljaandmiseks.
(21) Õhusõiduki jätkuva lennukõlblikkuse tagamise eest vastutava isiku/organisatsiooni nimi ning viide asjaomaseid nõudeid sisaldavale määrusele, nt komisjoni määruse (EL) nr 1321/2014 I lisa (M-osa) G alajaole.
(22) Siia võib märkida muud load või andmed, iga luba eraldi real (või mitmerealises lõigus) koos vastava loaga (nt lühimaa maandumised, järsud lähenemised, kopterilennud avalikes huvides kasutatavasse käitamiskohta / avalikes huvides kasutatavast käitamiskohast, kopterilennud väljaspool tihedalt asustatud piirkonda asuva maandumiseks sobimatu ala kohal, kopterilennud tagatud ohutu hädamaandumise võimaluseta, lennud suurendatud kalletega, maksimumkaugus sobivast lennuväljast kahemootorilistel ETOPS-loata lennukitel, mitteäriliseks otstarbeks kasutatavad õhusõidukid).

EASA VORM 139, versioon 3.“;

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

a) punkti ORO.GEN.110 alapunktid j ja k asendatakse järgmisega:

„j) Käitaja kehtestab töötajatele asjaomase tehnilise juhendi nõudeid järgides ohtlikke kaupu käsitlevad koolitusprogrammid. Koolitusprogrammid on kooskõlas töötajate vastutuse ulatusega. Koolitusprogrammid, mis on ette nähtud ärilise transpordi lendude käitajatele, sõltumata sellest, kas nad veavad ohtlikke kaupu või mitte, ja käitajatele, kes käitavad muid kui ärilise transpordi lende, millele on osutatud punkti ORO.GEN.005 alapunktides b, c ja d, ja kes veavad ohtlikke kaupu, peab läbi vaatama ja heaks kiitma pädev asutus.

k) Olenemata alapunkti j sätete kohaldamisest tagab käitaja, kes teostab ärilist lennutegevust allpool esitatud õhusõidukitega, et lennumeeskond on läbinud ohtlikke kaupu käsitleva asjakohase koolituse või saanud asjakohast teavet selle kohta, kuidas ära tunda reisijate poolt õhusõiduki pardale toodud või kaubana veetavaid deklareerimata ohtlikke kaupu:

1) purilennukid;

2) õhupallid;

3) ühemootorilised propellerlennukid, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on kuni 5 700 kg või mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on kuni 5 ja mida käitatakse lennul, mille start ja maandumine on samal lennuväljal või samas käitamiskohas, päeva ajal visuaallennureeglite kohaselt (VFR); või

4) muud kui keerukad ühemootorilised kopterid, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on kuni 5 ja mida käitatakse lennul, mille start ja maandumine on samal lennuväljal või samas käitamiskohas, päeva ajal visuaallennureeglite kohaselt (VFR).“;

b) punkti ORO.FC.A.250 alapunkt a asendatakse järgmisega:

„a) lennuki ametipiloodi loa (CPL(A)) omanik võib ärilises lennutranspordis ühe piloodiga lennuki kaptenina tegutseda juhul, kui on täidetud üks järgmistest tingimustest:

1) reisijateveo lendudel visuaallennureeglite (VFR) järgi lähtelennuväljast kaugemal kui 50 meremiili (90 km) üksnes juhul, kui ta on kogunud vähemalt 500 tundi lennuaega lennukitel või tal on kehtiv instrumentaallennupädevusmärge;

2) mitme mootoriga lennukitüübi lendudel instrumentaallennureeglite (IFR) järgi üksnes juhul, kui ta on kogunud vähemalt 700 tundi lennuaega lennukitel, sealhulgas 400 tundi õhusõiduki kaptenina. Nimetatud lennuaeg peab sisaldama 100 tundi IFR-lende ja 40 tundi lende mitme mootoriga õhusõidukitüüpidel. 400 lennutundi õhusõiduki kaptenina võib asendada teise piloodina lennatud tundidega nii, et kaks teise piloodi lennutundi võrdub kaptenina lennatud ühe tunniga, tingimusel et lend toimus tegevuskäsiraamatus ette nähtud mitme piloodiga meeskonna süsteemi alusel;

3) ühe mootoriga lennukitüübi lendudel instrumentaallennureeglite (IFR) järgi üksnes juhul, kui ta on kogunud vähemalt 700 tundi lennuaega lennukitel, sealhulgas 400 tundi õhusõiduki kaptenina. Neist tundidest 100 peab olema kogutud IFR-lendudelt. 400 lennutundi õhusõiduki kaptenina võib asendada teise piloodina lennatud tundidega nii, et kaks teise piloodi lennutundi võrdub kaptenina lennatud ühe tunniga, tingimusel et lend toimus tegevuskäsiraamatus ette nähtud mitme piloodiga meeskonna süsteemi alusel.“;

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

a) punkt CAT.OP.MPA.136 asendatakse järgmisega:

„CAT.OP.MPA.136 Marsruudid ja käitamispiirkonnad – ühemootorilised lennukid

Käitaja tagab, et ühemootoriliste lennukite lennud toimuvad üksnes sellistel marsruutidel või sellistes piirkondades, kus on olemas ohutut hädamaandumist võimaldavad pinnad, välja arvatud juhul, kui pädev asutus on andnud V lisa (SPA-osa) L-alajao (ÜHE TURBIINMOOTORIGA LENNUKITE KÄITAMINE ÖÖSEL VÕI INSTRUMENTAALLENNUILMA TINGIMUSTES (SET-IMC)) kohase loa.“;

b) punkti CAT.OP.MPA.180 alapunkt a asendatakse järgmisega:

„a) Kui meteoroloogilistel või suutlikkusega seotud põhjustel ei ole võimalik stardi-varulennuväljana kasutada lähtelennuvälja, peab käitaja valima mõne muu sobiva stardi-varulennuvälja, mis ei asu lähtelennuväljast kaugemal kui:

1) kahemootoriliste lennukite puhul:

i) ühe lennutunni kaugusel, mis vastab lennukäsiraamatu (AFM) kohasele lennule reisilennukiirusel ühe mittetöötava mootoriga (OEI) standardse tuulevaikuse tingimustes tegeliku stardimassiga, või

ii) V lisa (SPA-osa) F-alajao kohaselt heakskiidetud ETOPS-lennu kõrvalekaldumise aja kaugusel maksimaalselt kahe tunni ulatuses, kui minimaalvarustuse loetelust (MEL) ei tulene teisiti ja kui lennatakse lennukäsiraamatu (AFM) kohaselt reisilennukiirusel ühe mittetöötava mootoriga (OEI) standardse tuulevaikuse tingimustes tegeliku stardimassiga;

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

3) V lisa (SPA-osa) L-alajao (ÜHE TURBIINMOOTORIGA LENNUKITE KÄITAMINE ÖÖSEL VÕI INSTRUMENTAALLENNUILMA TINGIMUSTES (SET-IMC)) kohase loa saanud lendude puhul 30 minuti kaugusel, mis vastab lennule reisilennu tavakiirusel tuulevaikuse tingimustes tegeliku stardimassiga.

Kui lennukäsiraamatus (AFM) ei ole kehtestatud reisilennukiirust ühe töötava mootoriga (OEI), tuleb mitme mootoriga lennukite puhul kauguse arvutamisel aluseks võtta kiirus, mis saadakse tööle jäänud mootori(te) töötamisel maksimaalse püsivõimsusega.“;

c) punkti CAT.POL.A.300 alapunkt a asendatakse järgmisega:

„a) Kui pädev asutus ei ole andnud V lisa (SPA-osa) L-alajao (ÜHE TURBIINMOOTORIGA LENNUKITE KÄITAMINE ÖÖSEL VÕI INSTRUMENTAALLENNUILMA TINGIMUSTES (SET-IMC)) kohast luba, ei tohi käitaja ühemootorilist lennukit käitada:

1) öösel või

2) instrumentaallennuilma (IMC) tingimustes, välja arvatud visuaallennu erireeglite alusel.“;

d) punkt CAT.POL.A.320 asendatakse järgmisega:

„CAT.POL.A.320 Lend marsruudil ühemootoriliste lennukitega

a) Lennuk peab lennu ajaks prognoositavates ilmastikutingimustes olema mootori rikke korral suuteline jõudma kohta, kus saab sooritada ohutu hädamaandumise, välja arvatud juhul, kui pädev asutus on andnud V lisa (SPA-osa) L-alajao (ÜHE TURBIINMOOTORIGA LENNUKITE KÄITAMINE ÖÖSEL VÕI INSTRUMENTAALLENNUILMA TINGIMUSTES (SET-IMC)) kohase loa ja käitaja kohaldab riskiperioodi.

b) Punkti a tähenduses eeldatakse, et mootoririkke punktis:

1) ei lenda lennuk kõrgemal kui kõrgus, mille juures tõusukiirus on 300 jalga minutis, kui mootor töötab kindlaksmääratud maksimaalse püsivõimsusega, ja

2) on marsruutlennu gradient võrdne laskumise kogugradiendiga, mida on suurendatud 0,5 %.“;

4) V lisale (SPA-osa) lisatakse L-alajagu:

„L-ALAJAGU

ÜHE TURBIINMOOTORIGA LENNUKITE KÄITAMINE ÖÖSEL VÕI INSTRUMENTAALLENNUILMA TINGIMUSTES (SET-IMC)

SPA.SET-IMC.100 Lennud öösel või instrumentaallennuilma tingimustes

Ärilise lennutranspordi lendude puhul võib ühe turbiinmootoriga lennukeid öösel või instrumentaallennuilma tingimustes käitada ainult juhul, kui pädev asutus on andud sellekohase loa.

SPA.SET-IMC.105 Luba ühe turbiinmootoriga lennukite käitamiseks öösel või instrumentaallennuilma tingimustes

Selleks et saada pädevalt asutuselt luba ühe turbiinmootoriga lennukite käitamiseks öösel või instrumentaallennuilma tingimustes, peab käitaja tõendama kõikide järgmiste tingimuste täitmist:

a) konkreetse plaaneri-mootori kombinatsiooni puhul on vastavalt üleilmse õhusõidukipargi kogemustele tagatud asjaomase turbiinmootori nõuetekohane töökindlus;

b) on kehtestatud konkreetne hooldusjuhend ning protseduurid, millega tagatakse lennuki ja selle jõuallika jätkuva lennukõlblikkuse ja töökindluse soovitud tase, ning need on lisatud asjaomase käitaja õhusõidukihooldusprogrammile vastavalt määruse (EL) nr 1321/2014 (M-osa) I lisale ja hõlmavad järgmist:

1) mootori parameetrite jälgimise programm, välja arvatud selliste lennukite puhul, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud pärast 31. detsembrit 2004 ja millele on paigaldatud mootori töösuundumuste jälgimise automaatsüsteem;

2) jõuallika ja sellega seotud süsteemide töökindluse kava;

c) on kindlaks määratud lennumeeskonna koosseis ning kehtestatud koolitus- ja kontrolliprogramm lennumeeskonna liikmetele, kes tegelevad lendude käitamisega öösel või instrumentaallennuilma tingimustes;

d) on kehtestatud käitamisprotseduurid, milles on üksikasjalikult täpsustatud kogu järgmine teave:

1) pardaseadmed, sealhulgas nende käitamise piirangud ning vastavad kanded minimaalvarustuse loetelus (MEL);

2) lendude planeerimine;

3) tavaolukorra protseduurid;

4) hädaolukorra protseduurid, sealhulgas jõuallika rikke korral kohaldatavad protseduurid ning protseduurid hädamaandumiseks kõikides ilmastikutingimustes;

5) seire ja intsidentidest teatamine;

e) on tehtud ohutushindamine ja kindlaks on määratud nõuetekohane riskiperiood, kui käitaja otsustab seda kohaldada.

SPA.SET-IMC.110 Selliste ühe turbiinmootoriga lennukite seadmetele esitatavad nõuded, mida käitatakse öösel või instrumentaallennuilma tingimustes

Ühe turbiinmootoriga lennukitel, mida käitatakse öösel või instrumentaallennuilma tingimustes, peavad olema järgmised seadmed:

a) kaks eraldi elektrigeneraatorit, millest kumbki suudab elektriga varustada kõiki olulisi lennumõõteriistu, navigatsioonisüsteeme ja lennukisüsteeme, mida on vaja lennu jätkamiseks sihtlennuväljale või varulennuväljale;

b) kaks sõltumatu toitega aviohorisonti,

c) reisijateveo puhul õlarihm või diagonaalse õlarihmaga varustatud turvavöö kõikidel reisijaistmetel;

d) meteoradar;

e) hermetiseeritud lennukite puhul piisavalt lisahapnikku kõigile pardal viibijatele, mis võimaldaks pärast maksimaalsel sertifitseeritud lennukõrgusel tekkinud mootoririket maanduda optimaalsel planeerimiskiirusel ja parima planeerimiskonfiguratsiooniga, eeldusel et õhurõhk kabiinis ühtlustub välisrõhuga suurima kabiini lekkekiirusega, kuni saavutatakse kõrgus, mis on pidevalt alla 13 000 jala;

f) piirkondliku navigatsiooni süsteem, kuhu on võimalik sisestada maandumispaikade asukoht ja mis annab lennumeeskonnale horisontaalsuunaga seotud navigatsiooniteavet kõnealustesse maandumispaikadesse jõudmiseks;

g) raadiokõrgusmõõtja;

h) maandumistuli, mis suudab vähemalt 200 jala kauguselt valgustada maandumispunkti glissaadil mittetöötava mootoriga;

i) piisava mahu ja kestvusega avarii-elektrivarustussüsteem, mis kogu toite katkemise korral tagab energiavarustuse järgmiste lisakoormuste jaoks:

1) oluliste lennumõõteriistade ja piirkondliku navigatsiooni seadmete toimimine maksimaalselt käitamiskõrguselt laskumise jooksul pärast mootoririket;

2) piisav võimsus, et teha üks katse lennuki mootorit taaskäivitada;

3) teliku ja tagatiibade väljalaskmine vajaduse korral;

4) radar-kõrgusmõõturi kasutamine maandumiseelse lähenemise jooksul;

5) maandumistuli;

6) üks Pitot' toru soojendus;

7) elektrilised vahendid, mis tagavad piloodile piisavalt hea nähtavuse maandumise ajal (kui need on olemas);

j) süütesüsteem, mis aktiveerub automaatselt või mida on võimalik stardi, maandumise ja lennu ajal käsitsi juhtida silmnähtavalt niisketes oludes;

k) vahend, mille abil on võimalik pidevalt jälgida jõuülekande määrdesüsteemi, et teha kindlaks selliste jäätmete olemasolu, mis võivad põhjustada jõuülekande komponendi vältimatu rikke, ning mille abil on võimalik saata piloodikabiini sellekohane hoiatus;

l) mootori võimsuse juhtseade, mis on ette nähtud kasutamiseks hädaolukorras ja mis võimaldab mootoril juhtseadme põhjendatult eeldatava rikke korral jätkuvalt töötada piisavas võimsuste vahemikus lennu ohutuks lõpetamiseks.“