2025/133

29.1.2025

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2025/133,

28. jaanuar 2025,

millega muudetakse määrust (EL) nr 965/2012 seoses visuaallennureeglite tingimustes käitatavate autožiirode mitteäriliste lendudega

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

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

ning arvestades järgmist:

(1) Komisjoni määrusega (EL) nr 965/2012 [2] on kehtestatud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused seoses õhusõidukite lennutegevusega, nagu see on sätestatud määruses (EL) 2018/1139.

(2) Euroopa Liidu turule on tulemas uut tüüpi autožiirod, mille maksimaalne stardimass on suurem kui 600 kg. Eeldatakse, et neid õhusõidukeid hakatakse kasutatama üksnes mitteäriliste lendude käitamiseks visuaallennureeglite (VFR) tingimustes. Kõnealused õhusõidukid kuuluvad küll määruse (EL) 2018/1139 kohaldamisalasse, kuid praegu neid määruses (EL) nr 965/2012 ei käsitleta.

(3) Seepärast tuleks määrust (EL) nr 965/2012 muuta, et kehtestada autožiirode ohutuks käitamiseks sobivad ja asjakohased Euroopa Liidu normid ning tagada määruse (EL) 2018/1139 artiklis 29 osutatud oluliste nõuete ühetaoline rakendamine ja täitmine.

(4) Euroopa Liidu Lennundusohutusamet valmistas ette rakendusakti eelnõu ja esitas selle Euroopa Komisjonile arvamusena nr 04/2024 [3] kooskõlas määruse (EL) 2018/1139 artikli 76 lõikega 1.

(5) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas määruse (EL) 2018/1139 artikli 127 kohaselt asutatud komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EL) nr 965/2012 muudetakse järgmiselt.

1) Artiklit 1 muudetakse järgmiselt:

a) lõikes 1 asendatakse sõna „kopterite“ sõnaga „tiivikõhusõidukite“;

[1] ELT L 212, 22.8.2018, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj.
[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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).
[3] https://www.easa.europa.eu/en/document-library/opinions/opinion-no-042024.

b) lisatakse lõige 8:

„8. Käesolevat määrust ei kohaldata järgmiste autožiiroga teostatavate lendudes suhtes:

a) ärilise lennutranspordi lennud, välja arvatud artikli 6 lõikes 4a nimetatud lennud;

b) instrumentaallennureeglite kohaselt käitatavad lennud.“

2) Artiklisse 2 lisatakse punkt 15:

„15) „autožiiro“ – tiivikõhusõiduki tüüp, mille tõstejõud tekib õhu vastumõjuna ühele kuni kahele kandetiivikule, mis pöörleb/pöörlevad vabalt ümber vertikaalilähedaste telgede.“

3) Artiklit 5 muudetakse järgmiselt:

a) lisatakse lõige 4a:

„4a. Autožiirode käitajad, kes teostavad mitteärilisi lende visuaallennureeglite tingimustes, käitavad õhusõidukeid vastavalt VII lisas kehtestatud sätetele.“;

b) lõike 5 punktis b asendatakse sõna „kopterite“ sõnaga „tiivikõhusõidukite“.

4) Artiklit 6 muudetakse järgmiselt:

lõike 3 punktis a asendatakse sõna „kopteritüübi“ sõnaga „tiivikõhusõidukitüübi“ ja punktis b asendatakse sõna „kopteri“ sõnaga „tiivikõhusõiduki“.

5) I lisa (II–IX lisas kasutatud mõisted) ja VII lisa (NCO-osa) muudetakse vastavalt käesoleva määruse lisale.

Artikkel 2

Jõustumine ja kohaldatavus

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

Seda kohaldatakse alates 18. veebruarist 2026.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 28. jaanuar 2025

Komisjoni nimel
president
Ursula VON DER LEYEN

LISA

Määrust (EL) nr 965/2012 muudetakse järgmiselt:

1) I lisa (II–IX lisas kasutatud mõisted) muudetakse järgmiselt:

   a) mõiste 30 määratluses lisatakse sõna „lennuki“ järele sõnad „või autožiiro“;

   b) mõiste 69 määratluse punkti a alapunktis ii asendatakse sõna „kopteris“ sõnaga „tiivikõhusõidukis“;

   c) mõiste 82 määratluse punktis b asendatakse sõna „kopteris“ sõnaga „tiivikõhusõidukis“;

2) VII lisa (NCO-osa) muudetakse järgmiselt:

   a) punkt NCO.GEN.115 asendatakse järgmisega:

   „NCO.GEN.115 Lennukite või autožiirode ruleerimine

   Lennukit või autožiirot võib lennuvälja liiklusalal ruleerida üksnes juhul, kui juhikohal tegutsev isik vastab järgmistele nõuetele:

   a) ta on sobiva kvalifikatsiooniga piloot või

   b) on käitaja määratud ning:

   1) ta on saanud lennuki või autožiiro ruleerimise alase väljaõppe;

   2) ta on saanud raadiotelefoni kasutamise alase väljaõppe, kui raadioside kasutamine on nõutav;

   3) ta on tutvunud lennuvälja plaani, radade ja ruleerimisteede, tähiste, tähistuste, tulede, lennujuhtimisüksuste (ATC-üksuste) signaalide, juhendite, fraseoloogia ja protseduuridega ning

   4) ta suudab järgida käitamisstandardeid, mis on nõutavad lennuki või autožiiro ohutuks liiklemiseks lennuväljal.“;

   b) punkti NCO.OP.120 pealkiri asendatakse järgmisega:

   „**NCO.OP.120 Müravähendusprotseduurid**“;

   c) punkti NCO.OP.125 pealkiri asendatakse järgmisega:

   „**NCO.OP.125 Kütuse/energia ja õliga varustamine**“;

   d) punkti NCO.OP.155 pealkiri asendatakse järgmisega:

   „NCO.OP.155 Suitsetamine pardal“;

   e) punkti NCO.OP.175 pealkiri asendatakse järgmisega:

   „**NCO.OP.175 Starditingimused**“;

   f) lisatakse punkt NCO.OP.207:

   „NCO.OP.207 Lähenemis- ja maandumistingimused – autožiirod

   Enne maandumiseks lähenemise alustamist peab õhusõiduki kapten olema veendunud, et ilm lennuväljal või käitamiskohas ning tingimused, mis valitsevad rajal, mida kavatsetakse kasutada, ei takista temale teadaolevatel andmetel ohutut lähenemist, maandumist ega katkestatud lähenemist.“;

   g) D-alajao 2. jaotise pealkiri asendatakse järgmisega:

   „2. JAOTIS – TIIVIKÕHUSÕIDUKID“;

   h) punkti NCO.IDE.H.100 alapunkti a alapunktis 4 asendatakse sõna „kopterisse“ sõnaga „tiivikõhusõidukisse“ ja alapunkti c alapunktis 2 asendatakse sõna „kopteri“ sõnaga „tiivikõhusõiduki“;

   i) punkt NCO.IDE.H.105 asendatakse järgmisega:

   „NCO.IDE.H.105 Lennu miinimumvarustus

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

   a) tiivikõhusõidukit käitatakse vastavalt miinimumvarustuse loetelule (MEL), kui see on olemas, või

b) tiivikõhusõidukil on kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt välja antud lennuluba.“;

j) punkt NCO.IDE.H.115 asendatakse järgmisega:

„NCO.IDE.H.115 Lennuvalgustus

Öösel käitatavatel tiivikõhusõidukitel peavad olema:

a) kokkupõrke vältimise signaaltulede süsteem;

b) navigatsiooni-/asukohatuled;

c) maandumistuli;

d) ohutu käitamise seisukohalt oluliste mõõteriistade ja seadmete piisav valgustus, mis saab toidet tiivikõhusõiduki elektrisüsteemist;

e) reisijatesalongide valgustus, mis saab toidet tiivikõhusõiduki elektrisüsteemist;

f) kaasaskantav lamp iga meeskonnaliikme istekohal ning

g) amfiib-tiivikõhusõidukites rahvusvahelistele nõuetele vastavad tuled kokkupõrke vältimiseks merel.“;

k) punkti NCO.IDE.H.120 muudetakse järgmiselt:

i) alapunktis a asendatakse sõna „kopteritel“ sõnaga „tiivikõhusõidukitel“;

ii) alapunkti b sissejuhatav lause asendatakse järgmisega:

„b) Tiivikõhusõidukitel, mida käitatakse visuaallennuilma tingimustes (VMC) öösel või nähtavusega alla 1 500 m või tingimustes, kus tiivikõhusõiduki soovitud lennutrajektoori ei ole võimalik hoida ühe või mitme lisamõõteriista abita, peavad lisaks alapunktis a nimetatule olema järgmised vahendid:“;

iii) alapunkt c asendatakse järgmisega:

„c) Tiivikõhusõidukitel, mida käitatakse tingimustes, kus nähtavus on alla 1 500 m või kus soovitud lennutrajektoori ei ole võimalik hoida ühe või mitme lisamõõteriista abita, peab lisaks alapunktides a ja b nimetatutele olema vahend kondenseerumisest või jäätumisest tingitud häirete vältimiseks alapunkti a alapunktis 4 sätestatud õhkkiiruse mõõtmise süsteemis.“;

l) punktis NCO.IDE.H.135 asendatakse sõna „kopterites“ sõnaga „tiivikõhusõidukites“;

m) punkt NCO.IDE.H.140 asendatakse järgmisega:

„NCO.IDE.H.140 Istmed, istmete turvavööd, turvasüsteemid ja laste turvavahendid

a) Tiivikõhusõidukis peab olema järgmine varustus:

1) istmed või magamisasemed kõigile pardal olevatele 24 kuu vanustele või sellest vanematele isikutele või istekohad kõikidele pardal viibivale meeskonnaliikmetele või eritööde spetsialistidele;

2) turvavöö igal reisijaistmel ning ohutusrihm igal magamisasemel ning igal istekohal turvasüsteem;

3) õlarihmaga turvavöö igal reisijaistmel kõikidele üle 24 kuu vanustele reisijatele, kui tegemist on tiivikõhusõidukiga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud pärast 31. detsembrit 2012;

4) lapse turvavahend (CRD) kõigile pardal olevatele alla 24 kuu vanustele isikutele ning

5) igal lennumeeskonna istmel õlarihmaga turvavöö, milles sisalduv seade hoiab istuja keha järsu pidurdamise korral automaatselt paigal.

b) Õlarihmaga turvavööl peab olema üks avamispunkt.“;

n) punkti NCO.IDE.H.145 alapunktis a asendatakse sõna „Kopteris“ sõnaga „Tiivikõhusõidukis“;

o) punkt NCO.IDE.H.155 asendatakse järgmisega:

„NCO.IDE.H.155 Lisahapnik – hermetiseerimata tiivikõhusõidukid

Hermetiseerimata tiivikõhusõidukites, mida käitatakse lendudel, kus punkti NCO.OP.190 kohaselt on nõutav hapnikuvarustus, peab olema nõutava hapnikvaru säilitamist ja väljastamist võimaldav hapniku säilitamise ja väljastamise aparatuur.“;

p) punkti NCO.IDE.H.160 alapunkti a sissejuhatav lause asendatakse järgmisega:

„a) Tiivikõhusõidukis, välja arvatud ELA2 kopterid, peab olema vähemalt üks käsitulekustuti:“;

q) punkti NCO.IDE.H.165 sissejuhatav lause asendatakse järgmisega:

„Kui tiivikõhusõiduki kerel märgistatakse alad, mis sobivad päästjatele hädaolukorras sissemurdmiseks, tuleb need märgistada vastavalt joonisele 1.“;

r) punkt NCO.IDE.170 asendatakse järgmisega:

„NCO.IDE.H.170 Avariimajakas (ELT)

a) Tiivikõhusõidukid, mille suurim lubatud reisijakohtade arv on üle kuue, peavad olema varustatud järgmisega:

1) automaatne avariimajakas (ELT) ning

2) üks pääste-avariimajakas (ELT(S)) päästeparves või päästevestis, kui tiivikõhusõidukit käitatakse reisilennu tavakiirusel rohkem kui kolme minuti kaugusel maast.

b) Tiivikõhusõidukitel, mille suurim lubatud reisijakohtade arv on kuni kuus, pääste-avariimajakas (ELT(S)) või meeskonnaliikme või reisija käes olev personaalne raadiomajakas (PLB) või automaatne avariimajakas (ELT).

c) Mis tahes liiki avariimajakas (ELT) ja personaalne raadiomajakas (PLB) peab suutma edastada samaaegselt signaali sagedustel 121,5 MHz ja 406 MHz.“;

s) punkt NCO.IDE.H.175 asendatakse järgmisega:

„NCO.IDE.H.175 Lendamine veekogu kohal

a) Tiivikõhusõidukis peab olema iga pardal oleva isiku jaoks päästevest ja iga alla 24 kuu vanuse isiku jaoks samaväärne individuaalne ujuvvahend, mis peab olema seljas või paiknema kohas, kus see on istmelt või magamisasemelt hõlpsasti kättesaadav isikule, kellele see on kasutamiseks mõeldud, järgmistel juhtudel:

1) lendudel veekogu kohal maast kaugemal kui autorotatsiooni distants, kui kriitilise mootori rikke korral ei ole tiivikõhusõiduk suuteline horisontaalselt õhus püsima, või

2) lendudel veekogu kohal maast kaugemal kui autorotatsiooni distants, kui kriitilise mootori rikke korral ei ole tiivikõhusõiduk suuteline horisontaalselt õhus püsima, või

3) lendudel veekogu kohal reisilennu tavakiirusel rohkem kui kümne minuti kaugusel maast, kui kriitilise mootori rikke korral on tiivikõhusõiduk suuteline horisontaalselt õhus püsima või

4) kui starditakse või maandutakse lennuväljal või käitamiskohas, mille stardi- ja lähenemistrajektoor on vee kohal.

b) Igal päästevestil või samaväärsel individuaalsel ujuvvahendil peab olema isiku asukoha kindlakstegemist hõlbustav elektrivalgusti.

c) Sellise tiivikõhusõiduki kapten, mida käitatakse veekogu kohal reisilennu tavakiirusel rohkem kui 30 minuti või 50 meremiili kaugusel maismaast, sõltuvalt sellest, kumb vahemaa on väiksem, määrab kindlaks pardalviibijate ellujäämisriskid vette hädamaandumise korral ning otsustab sellest lähtudes, kas võtta pardale:

1) hädasignaalide saatmise vahendid;

2) piisav arv päästeparvi kõikide pardalviibijate mahutamiseks, paigutatuna nii, et päästeparvi saaks hädaolukorras hõlpsasti kasutada, ning

3) päästevahendid, mis võimaldavad kavandatud lennu tingimustes ellu jääda.

d) Õhusõiduki kapten määrab kindlaks pardalviibijate ellujäämisriskid vette hädamaandumise korral ning otsustab sellest lähtudes, kas kõik pardalviibijad peavad kandma alapunkti a kohaselt nõutavaid päästeveste või mitte.“;

t) punktis NCO.IDE.H.180 asendatakse sõna „Kopterites“ sõnaga „Tiivikõhusõidukites“;

u) punkt NCO.IDE.H.185 asendatakse järgmisega:

„NCO.IDE.H.185 Kõik veekogu kohal käitatavad tiivikõhusõidukid – hädamaandumine vette

Tiivikõhusõidukid, mida käitatakse maandumiseks sobimatul alal veekogu kohal rohkem kui 50 meremiili kaugusel maast, peavad olema kas

a) projekteeritud vette maandumiseks vastavalt kohaldatavatele sertifitseerimisnõuetele;

b) sertifitseeritud vette hädamaandumiseks vastavalt kohaldatavatele sertifitseerimisnõuetele;

c) varustatud hädaolukorra ujuvvahenditega.“;

v) punkt NCO.IDE.H.190 asendatakse järgmisega:

„NCO.IDE.H.190 Raadioseadmed

a) Tiivikõhusõidukil peavad olema raadioseadmed, mis võimaldavad kahesuunalist sidet kõnealuses õhuruumis ettenähtud lennuliiklussidejaamadega ja sagedustel, kui need seadmed on asjaomases õhuruumis nõutavad.

b) Kui alapunkti a kohaselt on nõutavad raadioseadmed, peavad need võimaldama sidet lennunduse avariisagedusel 121,5 MHz.

c) Kui nõutavaid sideseadmeid on mitu, peavad need olema üksteisest sõltumatud, et ühe seadme rikkega ei kaasneks mõne teise seadme riket.

d) Kui on nõutav raadiosidesüsteem, peab tiivikõhusõidukil lisaks punkti NCO.IDE.H.135 kohaselt nõutavale lennumeeskonna sisetelefonisüsteemile olema iga ettenähtud piloodi juhisel ja/või meeskonnaliikme töökohal saatenupp.“;

w) punktis NCO.IDE.H.200 asendatakse sõna „Kopteril“ sõnaga „Tiivikõhusõidukil“;

y) lisatakse punkt NCO.SPEC.172:

„NCO.SPEC.172 Suutlikkus- ja käitamiskriteeriumid – autožiirod

Kui autožiirot käitatakse tihedalt asustamata ala kohal kõrgusel alla 150 m (500 jala), peab õhusõiduki kapten autožiirode jaoks, mis ei suuda kriitilise mootori rikke korral püsida horisontaalselt õhus:

a) kehtestama käitamisprotseduurid mootoririkke tagajärgede minimeerimiseks ning

b) tagama kõigi pardal viibivate meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide teavitamise hädamaandumisprotseduuridest.“