

Väljaandja:	Kaitseminister
Akti liik:	määrus
Teksti liik:	algtekst-terviktekst
Redaktsiooni jõustumise kp:	25.10.2019
Redaktsiooni kehtivuse lõpp:	Hetkel kehtiv
Avaldamismärge:	RT I, 22.10.2019, 2

Kaitseväge lennundusmäärustik

Vastu võetud 18.10.2019 nr 20

Määrus kehtestatakse [lennundusseaduse](#) § 7² lõike 3 alusel.

1. peatükk Üldsätted

§ 1. Reguleerimis- ja kohaldamisala

(1) Käesoleva määrusega kehtestatakse Kaitseväes kaitselennunduse korraldamise nõuded, sealhulgas nõuded õhusõidukitele, õhusõidukite käitamisele, lennundusjulgestusele, kaitselennundusega seotud rajatistele, kaitselennundusega tegelevatele isikutele, ning Kaitseväge õhusõidukite osalusel toimunud lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimise kord.

(2) Käesolevat määrust kohaldatakse kaitselennunduse õhusõidukite registris olevate mehitatud ja mehitamata õhusõidukite suhtes.

(3) Käesolevat määrust kohaldatakse ka Põhja-Atlandi Lepingu Organisatsiooni (edaspidi *NATO*) liikmesriigi ja teiste välisriikide relvajõudude suhtes, kui välislepinguga või muu rahvusvahelise kokkuleppega ei ole sätestatud teisiti.

(4) Käesolevat määrust ei kohaldata mehitatud õhusõiduki stardiks ja maandumiseks kasutatava ajutise ala suhtes, kui käesoleva määrusega ei ole sätestatud teisiti.

(5) Kaitseväge juhataja või tema volitatud isik võib käesolevas määruses sätestatu kõrval kehtestada asutusesiseseid täpsustavaid nõudeid.

§ 2. Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse mõisteid järgmiselt:

- 1) kaitselennundus on Kaitseväge üks tegevus riigikaitseülesannete täitmisel;
- 2) kaitselennunduse õhusõiduk on riiklik õhusõiduk, mida Kaitseväge kasutab peamiselt riigikaitseülesannete täitmiseks;
- 3) kopteriplats on helikopteri maandumiseks ja startimiseks kavandatud ala, mis võib olla tähistatud või tähistamata ning mis ei ole kopteriväljak;
- 4) kvaliteedijuhtimissüsteem on meetmete kogum, mille abil organisatsioon tuvastab oma eesmärgid ja määrab kindlaks soovitud tulemuste saavutamiseks vajalikud protsessid ja ressursid;
- 5) lennuülesanne on riikliku õhusõiduki lennule ja lennumeeskonnale püstitatud eesmärk ja meetod;
- 6) ohutusjuhtimissüsteem on süsteemsete meetmete kogum ohutuse tagamiseks, sealhulgas organisatsiooniline struktuur, vastutusosalad, tegevussuunad ja protseduurid;
- 7) operatiivne lennuliiklus on kaitselennunduses kasutatavate õhusõidukite lennuliiklus, mis toimub käesolevas määruses kehtestatud nõuete kohaselt;
- 8) operatsiooniline lennuplaan on kogum navigatsiooni-, ilmastiku ja lennuväljade andmetest, et planeerida ja tagada ohutu kaitselennunduse õhusõiduki lend;
- 9) standardtegevusjuhend on dokument, millega kehtestatakse lennutegevusest tulenevaid riske arvesse võttes kindla tegevuse jaoks kaitselennundusega tegelevale isikule juhised ja õhusõiduki tehnilised nõuded.

§ 3. Õhusõidukite jagunemine

(1) Kaitseväes kasutatavad õhusõidukid jagunevad järgmiselt:

- 1) mehitatud õhusõidukid;
- 2) mehitamata õhusõidukid.

(2) Mehitamata õhusõidukid jagunevad järgmiselt:

- 1) I kategooria mehitamata õhusõidukid;
- 2) II kategooria mehitamata õhusõidukid;
- 3) III kategooria mehitamata õhusõidukid.

(3) Mehitamata õhusõiduk kuulub I kategooriasse, kui täidetud on kõik järgmised tingimused:

- 1) selle maksimaalne õhukütõusmise mass on kuni 25 kilogrammi;
- 2) sellega lennatakse kuni 400 jala (120 meetri) kõrguseni maa- või veekogupinnast või kuni 164 jala (50 meetri) kõrguseni fikseeritud takistusest;
- 3) sellega lennatakse nii, et õhusõiduk on pidevalt kaugpiloodile silmaga nähtav, sealjuures võib kaugpiloot kasutada abilist silmside säilitamiseks õhusõidukiga;
- 4) sellel on madal käitamise riskitase.

(4) Mehitamata õhusõiduk kuulub II kategooriasse, kui täidetud on kõik järgmised tingimused:

- 1) selle maksimaalne õhukütõusmise mass on kuni 150 kilogrammi;
- 2) sellega lennatakse muu hulgas ka kontrollitavas õhuruumis, kuid ei lennata kõrgemal lennukõrgusest FL195;
- 3) sellel on suhteliselt kõrge käitamise riskitase;
- 4) sellega lendamiseks koostatakse vajaduse korral eelnevalt standardtegevusjuhend, et vähendada käitamise riskitaset, ja käitaja saab pärast tegevusjuhendi heaks kiitmist lennata iseseisvalt kehtestatud tegevusjuhendi kohaselt.

(5) Mehitamata õhusõiduk kuulub III kategooriasse, kui täidetud on kõik järgmised tingimused:

- 1) selle maksimaalne õhukütõusmise mass on alates 150 kilogrammist;
- 2) sellel on kõrge käitamise riskitase;
- 3) sellel on kehtiv lennukõlblikkuse sertifikaat.

(6) Mehitamata õhusõidukiks ei loeta sellist seadet, mis on konstrueeritud mehitamata õhusõiduki baasil ja kannab lahingumoonat, mida ei saa seadme küljest täielikult eemaldada. Sellist seadet käideldakse relvaseaduse § 3 lõike 6 alusel kehtestatud määрусega sõjaväerelvadele sätestatud nõuete kohaselt.

§ 4. Õhusõiduki kaitseennunduse õhusõidukite registrisse kandmise kohustus

(1) Õhusõiduk tuleb selle käitamiseks kanda kaitseennunduse õhusõidukite registrisse.

(2) Kaitseennunduse õhusõidukite registrisse ei kanta sellist mehitamata õhusõidukit, mida kasutatakse üksnes ja ainult sõjaväelisel väljaõppel sihtmärgina.

§ 5. Riikkondsuse tunnuse kasutamine

(1) Kõikidel kaitseennunduse õhusõidukite registris olevatel õhusõidukitel peab olema riikkondsuse tunnus.

(2) Õhuvägi kasutab riikkondsuse tunnusena Kaitseväe korralduse seaduse § 5 lõike 1 alusel kehtestatud määрусega sätestatud riikkondsuse tunnuse sümbolit.

(3) Kaitseväe struktuuriüksused, välja arvatud õhuvägi, kasutavad riikkondsuse tunnusena käesoleva määрусega lisas 1 sätestatud sümbolit.

§ 6. Õhusõiduki märgistamine

(1) Mehitatud õhusõidukile kantakse peale § 5 lõikes 2 nimetatud sümboli ka kaitseennunduse õhusõidukite registrist antud registreerimisnumber.

(2) Mehitamata õhusõidukile kantakse peale § 5 lõikes 2 või 3 nimetatud sümboli ka telefoninumber ja vajaduse korral muud kontaktandmed või andmed, mille järgi on võimalik tuvastada mehitamata õhusõiduki kuuluvust ja võtta ühendust mehitamata õhusõiduki omanikuga. Riigi sõjalise kaitsmise ajal võib kontaktandmed lennuülesande täitmise ajaks vajaduse korral eemaldada.

2. peatükk

Nõuded õhusõidukile ja õhusõiduki hooldamine

1. jagu

Nõuded mehitatud õhusõidukile

§ 7. Nõuded Kaitseväes kasutusele võetavale mehitatud õhusõidukile

Kaitseväes kasutusele võetav mehitatud õhusõiduk peab vastama Euroopa Kaitseagentuuri kehtestatud dokumendile „Sõjalise otstarbega õhusõiduki, sellega seotud toodete, osade ja seadmete ning projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide sertifitseerimine” (EMAR 21) või Euroopa Komisjoni määрусega (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, 21.08.2012, lk 1–85, edaspidi *komisjoni määrus 748/2012*) I lisa jaos A sätestatud nõuetele.

§ 8. Kasutusele võetava mehitatud õhusõiduki esmase lennukõlblikkuse kontrollimine

(1) Uue mehitatud õhusõiduki esmase lennukõlblikkuse tuvastamiseks kontrollitakse vähemalt järgmisi õhusõiduki dokumente ja teavet:

- 1) nõuetele vastavuse deklaratsioon või ettevõtja või asutuse, kellelt õhusõiduk soetatakse, allkirjastatud kinnitus, et õhusõiduk vastab projektile, mille on pädev asutus kinnitanud;
- 2) kaalumis- ja tsentreerimistunnistus;
- 3) lastimisplaan;
- 4) lennukäsiraamat.

(2) Lõike 1 punktis 1 nimetatud nõuetele vastavuse deklaratsioon peab olema väljastatud, kas:

- 1) komisjoni määruse 748/2012 või EMAR 21 punkti 21.A.163 alapunkti b kohaselt;
- 2) komisjoni määruse 748/2012 või EMAR 21 punkti 21.A.130 kohaselt koos sama punkti alapunktis d sätestatud kinnitusega.

(3) Kasutatud õhusõiduki esmase lennukõlblikkuse tuvastamiseks kontrollitakse lennukõlblikkussertifikaati, mis on väljastatud Euroopa Komisjoni määruse (EL) nr 1321/2014 õhusõidukite ja lennundustoodete ning nende osade ja seadmete jätkuva lennukõlblikkuse ning sellega tegelevate organisatsioonide ja isikute sertifitseerimise kohta (ELT L 362, 17.12.2014, lk 1–194, edaspidi *komisjoni määrus 1321/2014*) I lisa või Euroopa Kaitseagentuuri kehtestatud dokumendi „Jätkuva lennukõlblikkuse nõuded” (EMAR M) kohaselt, kui õhusõiduk soetatakse või võetakse kasutusele Euroopa Liidu liikmesriigist.

(4) Kui õhusõiduk soetatakse või võetakse kasutusele väljastpoolt Euroopa Liitu, kontrollitakse esmase lennukõlblikkuse tuvastamiseks vähemalt järgmisi õhusõiduki dokumente ja teavet:

- 1) riigi, kust õhusõiduk soetatakse, pädeva asutuse kinnitus õhusõiduki lennukõlblikkuse kohta;
- 2) kaalumis- ja tsentreerimistunnistus;
- 3) lastimisplaan;
- 4) lennukäsiraamat;
- 5) muud dokumendid ja teave, mis on seotud õhusõiduki tootmise, varasema hoolduse või ümberehitamisega.

(5) Peale lõikes 4 loetletud dokumentide ja teabe kontrollimise tehakse õhusõiduki esmase lennukõlblikkuse tuvastamiseks veel õhusõiduki tehniline ülevaatus § 11 lõikes 4 sätestatu kohaselt.

§ 9. Õhusõiduki lennukõlblikkuse kontrollimise komisjon

(1) Paragrahvis 7 nimetatud nõuetele vastavust §-s 8 sätestatu kohaselt kontrollib õhusõiduki lennukõlblikkuse kontrollimise komisjon, mille moodustab Kaitseväge juhataja või tema volitatud isik.

(2) Lõikes 1 nimetatud komisjonis on vähemalt viis liiget, kelle hulgast vähemalt üks on Kaitseministeeriumi esindaja. Kaitseväge juhataja või tema volitatud isik kehtestab komisjoni töökorra.

§ 10. Õhusõiduki lennukõlblikkuse sertifikaat

Õhusõiduki lennukõlblikkuse sertifikaat või piiratud lennukõlblikkuse sertifikaat väljastatakse § 9 lõikes 1 nimetatud komisjoni otsuse alusel kehtivusega kuni üks aasta. Sertifikaati saab korduvalt pikendada jätkuva lennukõlblikkuse kontrolli järel kuni üheks aastaks.

§ 11. Mehitatud õhusõiduki jätkuva lennukõlblikkuse tagamine

(1) Mehitatud õhusõiduk peab pidevalt vastama EMAR M või komisjoni määruse 1321/2014 I lisa sätestatud nõuetele.

(2) Õhusõiduki jätkuvat lennukõlblikkust kontrollib vähemalt üks kord aastas Kaitseväge.

(3) Õhusõiduki jätkuva lennukõlblikkuse tuvastamiseks kontrollitakse vähemalt järgmist:

- 1) plaaneri, mootori ja propelleri lennuajad ning nendega seotud lennutsükliid on nõuetekohaselt dokumenteeritud;
- 2) lennukäsiraamat vastab õhusõiduki konfiguratsioonile ja on ajakohane;
- 3) kõik hooldusprogrammi järgi õhusõidukil ette nähtud hooldustööd on tehtud;
- 4) kõik teadaolevad vead on kõrvaldatud või vajaduse korral on nende kõrvaldamine kontrollitaval viisil edasi lükatud;
- 5) kõik kehtivad lennukõlblikkuseeskirjad on täidetud;
- 6) kõik õhusõidukil tehtud muudatus- ja remonditööd on vastavuses komisjoni määruse 748/2012 I lisa või EMAR M punktis M.A.304 sätestatud nõuetega;

- 7) õhusõidukile paigaldatud osad ja komponendid, mille ressursi väljendatakse kalendriaajas, maandumistes või tsüklikes, on nõuetekohaselt tähistatud ning need ei ole ületanud hooldusprogrammiga määratud ressursi;
- 8) kõikide hooldustööde kohta on väljastatud komisjoni määruse 1321/2014 I lisa või Euroopa Kaitseagentuuri kehtestatud dokumendi „Hooldusorganisatsioonide nõuded” (EMAR 145) nõuete kohane hooldustöönd;
- 9) kaalumis- ja tsentreerimisaruanne vastab õhusõiduki konfiguratsioonile;
- 10) õhusõiduk vastab oma konstruktsioonitüübi projektile;
- 11) vajaduse korral kajastab viimane sümmeetriaaruanne õhusõiduki konfiguratsiooni.

(4) Peale lõikes 3 sätestatud loetletu kontrollitakse õhusõiduki jätkuva lennukõlblikkuse tuvastamiseks veel õhusõiduki tehnilise ülevaatuse käigus vähemalt järgmiste tehniliste nõuete täitmist:

- 1) kõik nõutavad tähised ja sildid on nõuetekohaselt paigaldatud;
- 2) õhusõiduk vastab oma lennukäsiraamatule;
- 3) õhusõiduki konfiguratsioon vastab kinnitatud dokumentidele;
- 4) ei leita ühtegi viga, mida eelduste kohaselt olla ei tohiks;
- 5) õhusõiduki, lõikes 3 loetletud kontrollide tulemuste ja muude lennukõlblikkuse kontrolli tulemuste vahel ei leita erinevusi.

§ 12. Mehitatud õhusõiduki pardal nõutav dokumentatsioon ja teave

(1) Iga mehitatud õhusõiduki pardal peavad olema vähemalt järgmised dokumendid:

- 1) õhusõiduki registreerimise tunnistus;
- 2) õhusõiduki lennukõlblikkuse sertifikaat;
- 3) õhusõiduki lennupäevik;
- 4) õhusõiduki ülekantud vigade loetelu leht;
- 5) kontrollkaardid, häda- ja eriolukordade kaardid;
- 6) minimaalselt vajalike seadmete loetelu leht;
- 7) kehtiv raadioluba;
- 8) ajakohased lennukaardid.

(2) Iga lennu korral, mis väljub lähialast või lennuinfotsoonist, peavad mehitatud õhusõiduki pardal olema peale lõikes 1 loetletud dokumentide veel järgmised dokumendid ja teave:

- 1) õhusõiduki pardal olevate reisijate ja kauba nimekiri;
- 2) õhusõiduki lennukäsiraamat;
- 3) muud vajalikud dokumendid ja teave, kui väljutakse Eesti õhuruumist.

(3) Lõike 2 punktis 1 nimetatud nimekiri ei pea mehitatud õhusõiduki pardal olema, kui lennatakse sõjaväelise väljaõppe või sõjalise operatsiooni piirkonnas või kui nimekirja ei saa avalikustada seadusest tulenevatel põhjustel. Sellisel juhul tuleb säilitada see nimekiri Kaitseväes asjakohase korra kohaselt.

2. jagu Nõuded mehitamata õhusõidukile

§ 13. Üldised nõuded Kaitseväes kasutusele võetavale mehitamata õhusõidukile

Kaitseväes kasutusele võetav mehitamata õhusõiduk peab vastama järgmistele üldistele nõuetele:

- 1) see peab vastama toote nõuetele vastavuse seaduses, elektroonilise side seaduses, Euroopa Komisjoni delegeeritud määruse (EL) nr 2019/945, mehitamata õhusõidukite süsteemide ja mehitamata õhusõidukite süsteemide kolmandate riikide käitajate kohta, (ELT L 152, 11.06.2019, lk 1–40, edaspidi *komisjoni määrus 2019/945*) artiklite 12, 15 ja 16 ning Euroopa Komisjoni rakendusmääruse (EL) nr 2019/947, mehitamata õhusõidukite käitamise normide ja menetluste kohta (ELT L 152, 11.06.2019, lk 45–71) artiklis 10 sätestatud põhimõtetele, et mehitamata õhusõiduki kasutamisel oleks tagatud selle ohutus kaugpiloodile, lennundustehnilisele töötajale ning kolmandatele isikutele ja nende varale;
- 2) see peab suutma saata kaugpiloodile hoiatuse energiavarude lõppemise kohta, et kaugpiloot saaks mehitamata õhusõiduki vajaduse korral ohutult maandada, kui õhusõiduk ei suuda enam tagasi lennata;
- 3) see peab olema varustatud süsteemiga, mis suudab edastada kaugpiloodile teavet õhusõiduki asukoha ja kõrguse kohta;
- 4) selle juhend või lennukäsiraamat peab olema piisavalt põhjalik, et selle alusel oleks võimalik mehitamata õhusõidukit nõuetekohaselt käitada;
- 5) see peab olema märgistatud CE-märgisega, kui mehitamata õhusõiduk on turule lastud kõikide eraõiguslike isikute jaoks.

§ 14. Nõuded Kaitseväes kasutusele võetavale I kategooria mehitamata õhusõidukile

Kaitseväes kasutusele võetava I kategooria mehitamata õhusõiduki puhul peavad olema täidetud §-s 13 sätestatud nõuded ning selle tuled ei tohi olla sarnased mehitatud õhusõiduki navigatsioonituledega ja takistuste märgistamise tuledega.

§ 15. Nõuded Kaitseväes kasutusele võetavale II kategooria mehitamata õhusõidukile

(1) II kategooria mehitamata õhusõiduk, mis on lennuk-tüüpi ja millega lennatakse väljaspool eraldatud õhuruumi, peab lisaks §-s 13 sätestatud vastama NATO standardis „Kerge mehitamata õhusõiduki süsteemi lennukõlblikkuse nõuded – AEP-83” (STANAG 4703) kehtestatud lennukõlblikkuse nõuetele.

(2) Nõudeid II kategooria mehitamata õhusõidukile, mis on vertikaalselt õhku tõusev, või mehitamata õhusõidukile, mida käitatakse eraldatud õhuruumis, kirjeldatakse konkreetse lennutegevuse standardtegevusjuhendis, milles on arvesse võetud vähemalt lõikes 1 sätestatud nõuded.

(3) Kui Kaitsevägi valmistab ise mehitamata õhusõiduki või täiendab olemasolevat, peab see vastama lõikes 1 või 2 sätestatud nõuetele, et tagada selle ohutu käitamine.

§ 16. Nõuded Kaitseväes kasutusele võetavale III kategooria mehitamata õhusõidukile

Kaitseväes kasutusele võetav III kategooria mehitamata õhusõiduk, millega lennatakse muu hulgas väljaspool eraldatud õhuruumi, peab vastama §-s 7 sätestatud nõuetele. Peale eelmises lauses nimetatud nõude peab lennuk-tüüpi mehitamata õhusõiduk vastama ka NATO standardis „Mehitamata õhusõiduki lennukõlblikkuse nõuded – AEP-4671” (STANAG 4671) ja vertikaalselt õhku tõusev mehitamata õhusõiduk NATO standardis „Pöördmootoriga mehitamata õhusõiduki süsteemi lennukõlblikkuse nõuded – AEP-80” (STANAG 4702) sätestatud lennukõlblikkuse nõuetele.

§ 17. Kasutusele võetava mehitamata õhusõiduki esmase lennukõlblikkuse kontrollimine

(1) Mehitamata õhusõiduki esmast lennukõlblikkust kontrollib §-s 9 nimetatud komisjon, kui käesoleva määrusega ei sätestata teisiti.

(2) I kategooria mehitamata õhusõiduki esmast lennukõlblikkust ei kontrollita.

(3) II kategooria mehitamata õhusõiduki puhul, mis on lennuk-tüüpi ja millega lennatakse väljaspool eraldatud õhuruumi, tuleb tuvastada esmane lennukõlblikkus, mis peab vastama STANAGis 4703 sätestatud nõuetele.

(4) II kategooria mehitamata õhusõiduki puhul, mis on vertikaalselt õhku tõusev, tuleb tuvastada esmane lennukõlblikkus standardtegevusjuhendis sätestatud nõuete kohaselt, kui selle õhusõidukiga kavandatakse lennata väljaspool eraldatud õhuruumi. Standardtegevusjuhendi koostamisel tuleb lähtuda lõikes 3 nimetatud standardist.

(5) I ja II kategooria mehitamata õhusõiduki, mille esmast lennukõlblikkust §-s 9 nimetatud komisjon ei kontrolli, esmast lennukõlblikkust kinnitav teave tuleb esitada kaitselennunduse õhusõidukite registrisse.

(6) III kategooria mehitamata õhusõiduki esmane lennukõlblikkus tuvastatakse §-s 8 sätestatud mehitatud õhusõiduki esmase lennukõlblikkuse tuvastamise ja §-s 16 sätestatud nõuete kohaselt.

§ 18. Õhusõiduki lennukõlblikkuse sertifikaat mehitamata õhusõidukile

Õhusõiduki lennukõlblikkuse sertifikaat või piiratud lennukõlblikkuse sertifikaat väljastatakse II ja III kategooria mehitamata õhusõidukile §-s 9 nimetatud komisjoni otsuse alusel kehtivusega kuni üks aasta. Sertifikaati saab korduvalt pikendada jätkuva lennukõlblikkuse kontrolli järel kuni üheks aastaks.

§ 19. Mehitamata õhusõiduki jätkuva lennukõlblikkuse kontrollimine

(1) Mehitamata õhusõiduki jätkuvat lennukõlblikkust kontrollib vähemalt üks kord aastas Kaitsevägi, kui käesoleva määrusega ei sätestata teisiti.

(2) I kategooria mehitamata õhusõiduki jätkuvat lennukõlblikkust ei kontrollita.

(3) II kategooria mehitamata õhusõiduki jätkuvat lennukõlblikkust kontrollitakse standardtegevusjuhendis sätestatud nõuete kohaselt. Kontrolli tulemused esitatakse kaitselennunduse õhusõidukite registrisse. Standardtegevusjuhendi koostab struktuuriüksus, kelle ülesandeks on korraldada lennundustegevust Kaitseväes.

(4) III kategooria mehitamata õhusõiduk peab pidevalt vastama §-s 11 sätestatud nõuetele ning selle jätkuvat lennukõlblikkust kontrollitakse § 11 lõigetes 3 ja 4 sätestatu kohaselt.

(5) Paragrahvis 9 nimetatud komisjonil on õigus pisteliselt kontrollida nende mehitamata õhusõidukite jätkuvat lennukõlblikkust, mille esmast lennukõlblikkust komisjon kontrollinud ei ole, olenemata mehitamata õhusõiduki kategooriast või sellest, millise struktuuriüksuse valdusesse see kuulub.

§ 20. Mehitamata õhusõidukiga kaasas olevad dokumendid ja teave

(1) Kaugpiloodil peavad mehitamata õhusõiduki kohta kaasas olema vähemalt järgmised dokumendid:

- 1) mehitamata õhusõiduki registreerimise tunnistus;
- 2) õhusõiduki lennupäevik;
- 3) kontrollkaardid, häda- ja eriolukordade kaardid;
- 4) mehitamata õhusõiduki lennukäsiraamat.

(2) Peale lõikes 1 loetletud dokumentide peavad kaugpiloodil II ja III kategooria mehitamata õhusõiduki kohta kaasas olema järgmised dokumendid ja teave:

- 1) mehitamata õhusõiduki lennukõlblikkuse sertifikaat;
- 2) minimaalselt vajalike seadmete loetelu leht;
- 3) õhusõiduki ülekantud vigade loetelu leht;
- 4) raadiosagedusluba;
- 5) mehitamata õhusõiduki pardal oleva kauba nimekiri;
- 6) muud vajalikud dokumendid ja teave, kui väljutakse Eesti õhuruumist.

(3) Lõigetes 1 ja 2 loetletud dokumendid ja teave võivad asuda ka struktuuriüksuse selles allüksuses, mis kasutab mehitamata õhusõidukit oma ülesannete täitmisel.

(4) Kui mehitamata õhusõiduk ei asu kaugpiloodiga samas asukohas, peab tagama lennundustehnilisele töötajale või muule isikule, kes vastutab mehitamata õhusõiduki eest, mehitamata õhusõiduki jätkuva lennukõlblikkuse tuvastamiseks ja hoolduse tegemiseks vajalike dokumentide kättesaadavuse.

3. jagu Õhusõiduki hooldamine

§ 21. Mehitatud õhusõiduki hooldamine Kaitseväes ja väljaspool Kaitseväge

(1) Õhusõiduki hooldamisega tegelev üksus ja selle tegevus peab vastama EMARis M või EMARis 145 või komisjoni määruse 1321/2014 I lisas või II lisas sätestatud nõuetele.

(2) Kui Kaitsevägi kasutab õhusõiduki hooldamiseks väljaspool Kaitseväge olevat tootja- või hooldusorganisatsiooni, peab see organisatsioon ja selle tegevus vastama komisjoni määruse 748/2012 või komisjoni määruse 1321/2014 I või II lisas või EMARis M või EMARis 145 sätestatud nõuetele või väljaspool Euroopa Liitu asuva tootja- või hooldusorganisatsiooni korral muudele samaväärsetele nõuetele.

§ 22. Mehitamata õhusõiduki hooldamine Kaitseväes ja väljaspool Kaitseväge

(1) Mehitamata õhusõidukit hooldatakse tootjaorganisatsiooni koostatud lennukäsiraamatu kohaselt.

(2) Igal I ja II kategooria mehitamata õhusõidukil on hoolduspäevik, kuhu märgitakse kõik hooldustegevused ning õhusõiduki lennutunnid.

(3) I ja II kategooria mehitamata õhusõidukit võib Kaitseväes hooldada isik, kes on läbinud asjakohase koolituse.

(4) Kui II kategooria mehitamata õhusõidukit hooldatakse väljaspool Kaitseväge, peab see tootja- või hooldusorganisatsioon vastama vähemalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 2018/1139, mis käsitleb tsiviilennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 2111/2005, (EÜ) nr 1008/2008, (EL) nr 996/2010, (EL) nr 376/2014 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 2014/30/EL ning 2014/53/EL ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 552/2004 ja (EÜ) nr 216/2008 ning nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91 (ELT L 212, 22.08.2018, lk 1–122) IX lisa punktis 2.2 sätestatud nõuetele.

(5) III kategooria mehitamata õhusõiduki hooldamisega tegelev üksus ja selle tegevus Kaitseväes või tootja- või hooldusorganisatsioonis, kui õhusõiduki hooldamine tellitakse väljastpoolt Kaitseväge, peab vastama §-s 21 sätestatud nõuetele.

3. peatükk Õhusõiduki käitamisnõuded

§ 23. Lennu ettevalmistamine

(1) Enne iga lendu peab olema määratud lennuülesanne.

(2) Õhusõiduki kapten ja mehitamata õhusõiduki kaugpiloot on kohustatud enne lendu veenduma, et:

- 1) õhusõiduk on lennukõlblik;
- 2) koostatud on operatsiooniline lennuplaan;

- 3) lennuliiklusteeninduse üksusele on esitatud § 25 kohane lennuplaan;
- 4) vajalikud õhusõiduki hooldustööd on tehtud ning lennuülesandeks vajalikud seadmed, mõõteriistad ja varustus on töökorras;
- 5) õhusõiduki mass ja tsentreering on lubatud piirides ning jäävad nendesse piiridesse kogu lennu ajaks;
- 6) mehitatud õhusõiduki pardal on kõik §-s 12 sätestatud dokumendid ja teave või mehitamata õhusõidukil on kaasas §-s 20 sätestatud dokumendid ja teave;
- 7) õhusõidukil on kaup ja varustus nõuetekohaselt paigutatud ja kinnitatud.

(3) Kui lõike 2 punktis 7 nimetatud kaubaks on ohtlikud ained, sealhulgas laskemoon või lahingumoon, lähtutakse kauba paigutamisel õhusõidukisse 1944. aasta Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni (edaspidi *Chicago konventsioon*) nõuetest, välja arvatud §-s 60 sätestatud juhul, kui on taotletud erandit.

(4) Kaugpiloot peab peale lõikes 2 sätestatu veendumata, et mehitamata õhusõidukil on piisavalt energiat lennuülesande täitmiseks.

§ 24. Lennuvälja valimine

(1) Õhusõiduki stardiks ja maandumiseks kasutatav lennuväli või muu nimetatud tegevuseks valitud ala (edaspidi koos *lennuväljaga*) peab olema mõõdetelt ja omadustelt selline, mis vastab õhusõiduki käitamise nõuetele.

(2) Kui plaanitav lennumarsruut ulatub kaugemale kui 500 meremiili (927 kilomeetrit) stardilennuväljast, peab lennu planeerimisel valima vähemalt kaks varulennuvälja:

- 1) stardi-varulennuvälja, kui ei ole võimalik lennata tagasi stardilennuväljale;
- 2) sihtlennuvälja varulennuvälja, kui ei ole võimalik maanduda sihtlennuväljale.

(3) Kui plaanitav lennumarsruut on kuni 500 meremiili (927 kilomeetrit) stardilennuväljast, peab lennu planeerimisel valima:

1) vähemalt ühe varulennuvälja, kui õhusõidukiga maandumiseks sihtlennuväljal või stardilennuväljal ei ole seal prognoositud meteoroloogilised miinimumnõuded täidetud või kui sihtlennuvälja ilmaprognoos ei ole kättesaadav või seal ei ole võimalik maanduda muudel asjaoludel;

2) stardi-varulennuvälja, mis asub maksimaalselt ühe lennutunni kaugusel stardilennuvälja suhtes ning plaanitava stardi-varulennuvälja ilmaprognoosi kohaselt on seal võimalik vajaduse korral maanduda, kui stardilennuvälja ilmastikutingimused ei ole maandumiseks sobivad või ei ole seal võimalik maanduda muul põhjusel.

§ 25. Lennuplaani esitamine lennuliiklusteeninduse üksusele

(1) Lennuplaan esitatakse lennuliiklusteeninduse üksusele Euroopa Komisjoni rakendusmääruse (EL) nr 923/2012, millega kehtestatakse ühised lennureglid ning aeronavigatsiooniteenuseid ja -protseduure käsitlevad käitamisätted ning muudetakse rakendusmäärust (EL) nr 1035/2011 ning määruseid (EÜ) nr 1265/2007, (EÜ) nr 1794/2006, (EÜ) nr 730/2006, (EÜ) nr 1033/2006 ja (EL) nr 255/2010 (ELT L 281, 13.10.2012, lk 1–66, edaspidi *komisjoni määrus 923/2012*) lisa 4. jaotise kohaselt enne iga lendu, kui lennuülesanne ei näe ette teisiti.

(2) Kui lennuülesanne ei näe ette lennuliiklusteeninduse üksusele lennuplaani esitamist, peab piloot lennu või selle osa eelnevalt koordineerima Kaitseväes asjakohase üksusega, kes edastab lennuliiklusteeninduse üksusele lennuohutuse tagamiseks vajalikud lennuandmed, kui ei ole kokku lepitud teisiti.

(3) I kategooria mehitamata õhusõiduki puhul lennuplaani ei koostata.

§ 26. Operatsioonilise lennuplaani koostamine

(1) Operatsiooniline lennuplaan tuleb koostada iga lennu kohta. Lennuplaan võib koosneda mitmest osast.

(2) Operatsiooniline lennuplaan peab sisaldama järgmist teavet:

- 1) lennuvälja tähis või selle puudumise korral lennuvälja nimetus;
- 2) õhusõiduki tüüp ja tunnus;
- 3) lennu kuupäev;
- 4) õhusõiduki kapteni nimi või nimekood;
- 5) stardilennuväli, kaasa arvatud tegelik väljumisaeg;
- 6) sihtlennuväli, kaasa arvatud tegelik saabumisaeg;
- 7) lennu tüüp;
- 8) navigatsiooni ja lennuaja arvestus, sealhulgas marsruudipunktid, vahemaad, ajad, kavandatavad lennutasandid ja kõrgused.

(3) Olenevalt lennuülesandest tuleb operatsioonilisse lennuplaani peale lõikes 2 loetletud andmete märkida vajaduse korral järgmine teave:

- 1) lennukiirus;
- 2) arvestuslik kütusekogus ja käitamisaeg;
- 3) massi ja tsentreeringu arvestused;
- 4) varulennuväljad;
- 5) ilmastikuandmed;
- 6) minimaalkõrgused marsruudil siht- ja varulennuväljale;
- 7) meteoroloogilised miinimumnõuded siht- ja varulennuväljadel.

§ 27. Operatsioonilise lennuplaani koostamise erandid

(1) Visuaallennureeglite järgi toimuva lennu (edaspidi *VFR-lend*) puhul, kui stardiks ja maandumiseks kasutatakse sama lennuvälja ning lend toimub selle lennuvälja lennuinfotsoonis või lähialas, sõjaväelisel väljakooplal ja riigi sõjalise kaitsmise ajal koostatakse operatsiooniline lennuplaan vaid vajaduse korral.

(2) Struktuuriüksus, kes kasutab oma ülesannete täitmisel I ja II kategooria mehitamata õhusõidukit, kehtestab oma struktuuriüksuse jaoks operatsioonilise lennuplaani koostamise nõuded, lähtudes §-s 26 sätestatud nõuetest ja võttes arvesse oma struktuuriüksuse ülesannete eripära.

(3) I kategooria mehitamata õhusõiduki puhul, mille õhukütõusmise mass on alla viie kilogrammi, operatsioonilist lennuplaani üldjuhul ei koostata, kui lend kestab alla 20 minuti.

§ 28. Lennuks kütuse ja reservkütuse koguse planeerimine

(1) Õhusõidukisse tangitava lennuks vajaliku kütuse koguse arvutamisel lähtutakse õhusõiduki lennukäsiraamatus märgitud kogusest.

(2) Peale lõikes 1 sätestatu tuleb lennukite puhul vajaliku kütuse koguse hulka arvestada ka reservkütus. Reservkütuse koguse arvutamisel lennukite puhul võetakse arvesse lennundusseaduse §-s 56¹ sätestatud nõudeid.

(3) Peale lõikes 1 sätestatu peab kopterite puhul jaguma reservkütust, et lennata:

- 1) 30 minutit;
- 2) 20 minutit, kui lennatakse piirkonnas, kus on piisavalt sobivaid maandumisplatse hädaolukorras.

§ 29. Õhusõiduki massi ja tsentreeringu tagamine

(1) Enne lendu tuleb tagada, et õhusõiduki mass ja tsentreering on õhusõiduki lennukäsiraamatus ettenähtud piirides.

(2) Massi ja tsentreeringu arvutamisel tuleb arvesse võtta ka plaanitavatel lennuväljadel seatud piiranguid õhusõiduki stardile ja maandumisele.

§ 30. Õhusõiduki minimaalvarustus

(1) Õhusõiduki tootjaorganisatsiooni koostatud õhusõiduki minimaalvarustuse loetelu alusel koostatakse minimaalvarustuse loetelu.

(2) Minimaalvarustuse loetelusse tuleb märkida ka asendusseadmed, kui need on olemas ja õhusõiduki tootjaorganisatsiooni koostatud lennukäsiraamatu järgi on nende kasutamine lubatud.

(3) Õhusõidukit võib kasutada, kui mõni minimaalvarustuse loetelus olev seade ei ole töökorras, kuid on olemas asendusseade ning jälgitakse minimaalvarustuse loetelus märgitud õhusõiduki käitamispäringuid. Minimaalvarustuse loetelus olev seade või muu varustuselement tuleb parandada või asendada uuega esimesel võimalusel.

§ 31. Mehitatud õhusõiduki lisavarustus

(1) Mehitatud õhusõiduki pardal peavad olema vähemalt järgmised seadmed ja vahendid:

- 1) esmaabivahendid;
- 2) tulekustuti;
- 3) päästevestid või muud sama eesmärgi täitvad ujuvvahendid, kui lennatakse veekogu kohal kaldast või rannajoonest kaugemal kui 50 meremiili (93 kilomeetrit);
- 4) päästeparv, mis suudab mahutada kõik õhusõidukis viibivad reisijad, ja signaalraketid hädasignaalide edastamiseks, kui lennatakse veekogu kohal kaldast või rannajoonest kaugemal kui 100 meremiili (185 kilomeetrit);
- 5) merepäästeülikond, kui lennatakse veekogu kohal aastaajal, kui veetemperatuur on alla 12 °C, ja mootoririkke korral ei ole võimalik maismaale jõuda.

(2) Peale lõikes 1 nimetatut peab kopter olema varustatud veekogu kohal lendamise ajal raadiokõrgusmõõtmisega, millel on võimalik muuta hoiatuskõrgust.

§ 32. Hapniku kasutamine pardal

Kui lennuülesanne näeb ette lendamise kõrgusel üle 10 000 jala (3000 meetri), peab mehitatud õhusõiduk olema varustatud hapnikusüsteemiga ja piisava hapnikuvaruga lennuülesande täitmise ajaks.

§ 33. Õhusõiduki talvine lennueelne hooldus

(1) Talvist lennueelset hooldust tehakse, kui:

- 1) õhusõiduk on kaetud härmatise, jää, lume või lõrtsiga;
- 2) ilmaprognoosi kohaselt on õhusõiduki lendamise ajal oodata selliseid ilmastikutingimusi, mis tingivad õhusõiduki kattumise härmatise, jää või lumega.

(2) Jää eemaldamiseks võib kasutada üksnes jäätõrjeainet, mida lubab kasutada tootjaorganisatsioon, või ainet, millele on tehtud aerodünaamilise kõlblikkuse test.

§ 34. Õhusõiduki lennueelne ülevaatus

(1) Lendu ei tohi alustada enne lennueelse ülevaatuses tegemist.

(2) Õhusõiduki piloot teeb lennueelse ülevaatuses. Mehitamata õhusõiduki lennueelse ülevaatuses võib teha ka lennundustehniline töötaja või isik, kes on saanud asjakohase väljaõppe.

(3) Lenneelse ülevaatuses andmed kantakse õhusõiduki lennupäevikusse.

§ 35. Märkuanded ja signaalid

(1) Lennuväljaliikluses kasutatakse märkuannetena ja signaalidena komisjoni määruse 923/2012 lisa 3. jaotise 3. peatüki punktis SERA.3301 ning NATO standardis „Käemärgid õhusõidukite maapealseks juhtimiseks – AFSP-2” (STANAG 3117) sätestatud märkuandeid ja signaale.

(2) Lennu ajal kasutatakse õhusõiduki pardal märkuannete ja signaalidena NATO standardis „Õhusõidukite vahel õhus edastatavad visuaalsed signaalid – AFSP-4” (STANAG 3379) sätestatud märkuandeid ja signaale.

§ 36. Järelepõleti kasutamise lubamine

Järelepõletit on lubatud kasutada järgmistel juhtudel:

- 1) õhusõiduki käitamise ohutuse tagamine;
- 2) vajaduse korral õhusõiduki startimise ajal;
- 3) sõjaväelise väljaõppe ajal;
- 4) demonstratsioonlennu ajal;
- 5) tuvastuslennu ajal.

4. peatükk Kaitselendunduse lennureglid

1. jagu Üldnõuded

§ 37. Kaitselendunduse lennuliikluse korraldamise põhimõtted

(1) Kaitselendunduse lennuliiklus toimub üldise või operatiivse lennuliikluse lennureeglite järgi.

(2) Lõikes 1 nimetatud üldise lennuliikluse lennureeglite kohase õhusõiduki lendamise korral järgitakse komisjoni määruses 923/2012 ja lennundusseaduses sätestatud nõudeid.

(3) Lõikes 1 nimetatud operatiivse lennuliikluse lennureeglite kohase õhusõiduki lendamise korral järgitakse komisjoni määruses 923/2012 sätestatud nõudeid koos käesoleva määrusega sätestatud operatiivse lennuliikluse lennureeglitega nii, et õhusõiduki käitamine kujutaks võimalikult väikest ohtu üldisele lennundusohutusele, isikutele, varale või teistele õhusõidukitele.

(4) Operatiivse lennuliikluse reegleid kohaldatakse Kaitseväge õhusõidukite, aeronavigatsiooniteenust osutavate ja lennuvälja käitavate üksuste, NATO liikmesriikide ja teiste riikide, kellega Eesti teeb sõjalist koostööd, sõjalise otstarbega õhusõidukite ning NATO või Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni egiidi all käitatavate õhusõidukite lendude suhtes.

§ 38. Aeronavigatsiooniteenuse osutamine

(1) Lennuliikluse teenindamise kaitselelendunduses tagab sertifitseeritud aeronavigatsiooniteenuse osutaja või Kaitseväge lennuliiklusteeninduse üksus.

(2) Kaitseväge lennuliiklusteeninduse üksus võib osutada Eesti õhuruumis sertifitseerimata aeronavigatsiooniteenust peamiselt selleks, et teenindada kaitselelendunduse operatiivset lennuliiklust.

(3) Sertifitseeritud aeronavigatsiooniteenuse osutaja võib osutada lennuliiklusteenindust kaitselelendunduse operatiivsele lennuliiklusele, kui vastavad lennujuhtimise protseduurid on kooskõlastatud Kaitseväega.

2. jagu Operatiivse lennuliikluse lennureeglid

§ 39. Minimaalne lennukõrgus

(1) Minimaalsest visuaallennukõrgusest madalamal võib lennata üksnes juhul, kui seda nõuab lennuülesanne. Mehitatud õhusõidukiga lennates tuleb sellisel juhul järgida §-s 49 sätestatud madallennu lennureegleid.

(2) III kategooria mehitamata õhusõidukiga ei või lennata tootjaorganisatsiooni seatud minimaalsest lennukõrgusest madalamal.

§ 40. Mehitamata õhusõiduki maksimaalne lennukõrgus

(1) I kategooria mehitamata õhusõiduk võib lennata kuni lennukõrguseni 400 jalga (120 meetrit) maa- või veekogu pinnast.

(2) II kategooria mehitamata õhusõiduk võib lennata kuni lennukõrguseni FL195.

(3) III kategooria mehitamata õhusõiduki maksimaalseks lennukõrguseks on tootjaorganisatsiooni seatud lennukõrgus.

§ 41. Õhusõidukist esemete ja ainete viskamise, puistamise või piserdamise nõuded

(1) Õhusõidukilt võib esemeid või aineid visata, puistata või piserdada järgmistel juhtudel:

- 1) õhusõiduki käitamise ohutuse tagamine;
- 2) sõjaväeline väljaõpe;
- 3) päästetööd.

(2) Õhusõidukilt võib esemeid või aineid visata, puistata või piserdada vaid sellekohaseks tegevuseks eraldatud õhuruumi osas või kontrollimata õhuruumis sõjaväelise väljaõppe alal, välja arvatud lõike 1 punktis 1 nimetatud tegevuse korral.

(3) Lõikes 2 sätestatud sobiva õhuruumi osa määramiseks hindab Kaitseväge tegevuse ohutust ja rakendab ohutusmeetmeid, et ei tekiks põhjendamatu ohtu teistele õhuruumi kasutajatele, keskkonnale, maapinnal asuvatele inimestele ega nende varale.

§ 42. Demonstratsioonlennu korraldamise nõuded

Demonstratsioonlennu korraldamisel tuleb arvesse võtta õhuruumi klassifikatsiooni ja asjakohase lennuliiklusteeninduse üksuse juhiseid. Demonstratsioonlennu plaan tuleb kooskõlastada Kaitseväega ja vajaduse korral Lennuametiga.

§ 43. Mehitatud õhusõidukite grupilennu korraldamise nõuded

(1) Standardses grupilennus ei tohi lennugrupis osalev õhusõiduk olla grupilennu juhi õhusõidukist kaugemal kui üks meremiil (1852 meetrit) kül- ja pikisuunas ning 100 jalga (30 meetrit) kõrgsuunas.

(2) Mittestandardseks grupilennuks loetakse grupilendu, kui vähemalt üks lõikes 1 sätestatud vahemaadest grupilennus osalevate õhusõidukite vahel erineb.

(3) Mittestandardse grupilennus võib kahe grupilennus osaleva õhusõiduki maksimaalne lubatud horisontaalne vahemaa olla kolm meremiili (5600 meetrit) ja vertikaalne vahemaa 1000 jalga (300 meetrit), juhul kui lennujuhtimisüksusega ei ole kokku lepitud teisiti.

(4) Õhusõidukite või grupilendude ühinemisel grupilennuks kontrollitavas õhuruumis võivad õhusõiduki kaptenid või grupilendude juhid vabastada lennujuhtimisüksuse hajutusmiinimumide säilitamise kohustusest ning võtavad vastutuse õhusõiduki ohutu käitamise eest.

(5) Grupilennu juht määrab grupilennu stardiks või maandumiseks lennugrupis osalevate õhusõidukite või lennugruppide vahelise intervalli ajas või vahemaas ning teavitab sellest lennuliiklusteeninduse üksust. Grupilennu stardil ja maandumisel käsitleb lennuliiklusteeninduse üksus seda ühe õhusõidukina.

(6) Õhusõidukit on lubatud õhus tankida. Selleks tegevuseks hindab Kaitseväge selle ohutust ja kohaldab ohutusmeetmeid, et ei tekiks põhjendamatu ohtu teistele õhuruumi kasutajatele, keskkonnale, maapinnal asuvatele inimestele ega nende varale.

§ 44. Mehitamata õhusõidukite grupilennu korraldamise nõuded

(1) Mehitamata õhusõiduki osalemine §-s 43 nimetatud grupilennus on keelatud.

(2) Mehitamata õhusõiduk võib osaleda grupilennus, kui selles osalevad ainult spetsiaalselt selleks konstrueeritud mehitamata õhusõidukid.

(3) Mehitamata õhusõidukitest koosneva grupilennu stardil ja maandumisel tuleb järgida § 43 lõikes 5 sätestatud nõuet.

§ 45. Eesõiguse andmine grupilennule

Üksi lendav õhusõiduk peab andma teed grupilennule ning hoidma grupilennu suhtes ohutut kaugust.

§ 46. Õhusõiduki käitamine keelu- ja piirangualas

(1) Õhusõiduki käitamine keelu- ja piirangualas toimub üldiselt keelu- või piirangualas kehtestatud tingimuste kohaselt.

(2) Keelu- või piirangualas võib õhusõidukit käitada vajaduse korral üksnes riigi sõjalise kaitsmise ajal või Lennuametiga kooskõlastatult sõjaväelise väljaõppe ajal.

§ 47. Õhusõiduki tulede kasutamine

(1) Kõigil ruleerivatel ja lendavatel õhusõidukitel peavad olema sisse lülitatud navigatsioonituled, kokkupõrke hoiatustuled öösel ja madallennu ajal päeval, välja arvatud juhul, kui:

- 1) need segavad või tõenäoliselt segavad lennuülesande rahuldavat täitmist;
- 2) need segavad või tõenäoliselt segavad õhusõiduki vaatlemist väljastpoolt;
- 3) seda nõuab lennuülesanne.

(2) Lõikes 1 sätestatud erandi kasutamisel peab õhusõiduki kapten asjakohast Kaitseväge üksust sellest eelnevalt teavitama.

§ 48. Visuaallend öösel

(1) Öösel võib VFR-lendu käitada järgmistel tingimustel:

- 1) esitada tuleb lennuplaan, kui lend suundub lennuväljast kaugemale ja ükski Kaitseväge asjakohane üksus ei jälgi seda lendu;
- 2) jälgida tuleb raadiosidet asjaomase lennuliiklusteeninduse üksusega kogu lennu ajal, välja arvatud juhul, kui lennatakse Kaitseväge jaoks eraldatud õhuruumis;
- 3) täidetud peavad olema VFR-lennuks vajalikud meteoroloogilised miinimumnõuded, maapind peab olema piloodile pidevalt nähtav ning lennata tuleb kiirusel, mis võimaldab piisavalt hästi jälgida muud lennuliiklust ja võimalikke takistusi kokkupõrgete vältimiseks;
- 4) öövaatlusseadmetega lendamisel peavad olema täidetud VFR-lennuks vajalikud meteoroloogilised miinimumnõuded, mis on kehtestatud päeval lendamiseks.

(2) II kategooria mehitamata õhusõidukiga öösel lendamisel peavad olema täidetud lõike 1 punktis 4 sätestatud meteoroloogilised miinimumnõuded.

§ 49. Madallennureeglid

(1) Madallennu minimaalne lennukõrgus määratakse lennuülesandega, kuid see ei ole kõrgem kui 2000 jalga (600 meetrit) maa- või veepinnast.

(2) Madallennu planeerimisel tuleb arvesse võtta järgmisi nõudeid:

- 1) võimaluse korral välditakse tiheasustusalasid;
- 2) minimaalne lennukõrgus tiheasustusalal kohal on 500 jalga (152 meetrit);
- 3) lend tiheasustusala kohal minimaalsest lennukõrgusest madalamal tuleb eelnevalt kooskõlastada Kaitseväega ja vajaduse korral Lennuametiga;
- 4) lennu kõikidel etappidel peab olema võimalik hädamaanduda tiheasustusaladest eemal.

(3) Madallennu marsruudi planeerimisel tuleb plaanitavast lennukõrgusest lähtudes kasutada ajakohast marsruudikaarti või peab kavandatav marsruut või piirkond olema eelnevalt kontrollitud, kuid mitte varem kui seitse päeva enne madallennu toimumist. Õise madallennu planeerimisel peavad olema täidetud mõlemad nimetatud tingimused.

(4) Madallennu planeerimisel peab õhusõiduki piloot tähistama marsruudikaardil takistused, mis jäävad:

- 1) reaktiiv- ja propellerlennuki marsruudijoonest 4,32 meremiili (8000 meetri) raadiusesse;
- 2) kopteri marsruudijoonest 2,7 meremiili (5000 meetri) raadiusesse.

§ 50. Eri-VFR-lennud lähialas

(1) Kaitseväge lennujuhtimisüksus võib anda loa eri-VFR-lennuks lähialas, kui nähtavus lähialas on vähemalt 1500 meetrit. Kopteri puhul peab nähtavus olema vähemalt 800 meetrit.

(2) Kaitseväge lennujuhtimisüksuse luba peab tagama hajutatuse lendude vahel, välja arvatud juhul, kui õhusõidukid lendavad operatiivse lennuliikluse reeglite järgi ja õhusõidukite kaptenid võtavad vastutuse õhusõiduki ohutu käitamise eest.

§ 51. Mehitamata õhusõiduki lendamine instrumentaallennureeglite järgi

III kategooria mehitamata õhusõidukiga lennatakse komisjoni määruse 923/2012 lisa punktides SERA.5015, SERA.5020 ja SERA.5025 kehtestatud instrumentaallennureeglite järgi.

§ 52. Kiirusepiirangute erandid

(1) Lendudele madalamal kui FL100 kehtib indikaatorkiiruse piirang 250 sõlme, välja arvatud:

- 1) õhusõiduki tehnilistel või ohutusosalastel põhjustel;
- 2) juhul, kui see on lennuülesandega määratud teisiti;
- 3) treeninglennul eraldatud õhuruumis;
- 4) lennujuhtimisüksuse asjakohasel korraldusel.

(2) Lõikes 1 loetletud erandite korral ei tohi madalamal kui FL100 lennata suuremal indikaatorkiirusel kui 550 sõlme või suuremal kiirusel kui 0,9 M, olenevalt sellest, kumb saavutatakse varem.

§ 53. Nõuded õhusõiduki sidele ja sekundaarradari transpondrile

(1) Operatiivse lennuliikluse reeglite kohase lennu korral peab piloot:

- 1) looma kahepoolse raadioside lennujuhtimisüksusega vastavalt komisjoni määruse 923/2012 lisa punktis SERA.6001 sätestatud õhuruumi klassi nõuetele või Kaitseväge asjakohase üksusega, kes edastab lennujuhtimisüksusele lennuohutuse tagamiseks vajalikud lennuandmed, kui ei ole kokku lepitud teisiti;
- 2) võimaluse korral säilitama pideva õhk-maa-kõneside valve hädaolukorra VHF- või UHF-raadiosagedustel 121,5 MHz või 243 MHz.

(2) Raadiosidehäire korral tegutseb õhusõiduki kapten Chicago konventsiooni lisades 2 ja 10 sätestatud reeglite kohaselt.

(3) Grupilennu puhul edastab sekundaarradari transpondri koodi grupilennu juht või koodid grupilennus osalevad õhusõidukid vastavalt lennujuhtimisüksuse juhistele.

§ 54. Õhukokkupõrke vältimise süsteemi kasutamine

(1) Kui õhusõiduk on varustatud liiklusohust hoiatamise ja kokkupõrke vältimise süsteemiga, peab see ükski lendaval õhusõidukil Kaitseväge jaoks eraldatud õhuruumist väljaspool lendamisel olema sisse lülitatud.

(2) Standardse grupilennu korral, kui kõik õhusõidukid on varustatud õhukokkupõrke vältimise süsteemiga, võib sekundaarradari transponder olla sisse lülitatud ainult grupilennu juhul.

5. peatükk Reisijate- ja kaubavedu

§ 55. Reisijatevedu lennuterminali kaudu

(1) Reisija läheb üldjuhul õhusõiduki, mis ei ole mehitamata õhusõiduk, pardale lennuterminali kaudu, kus talle tehakse lennueelne julgustuskontroll.

(2) Enne õhusõiduki pardale lubamist tuleb reisija registreerida lennule. Selleks peab tegema vähemalt järgmisi toiminguid või tegevusi:

- 1) reisija lennule registreerimise koht on üldjuhul lennuterminal, kui lennule registreeritakse lennuväljal;
- 2) koostatakse reisijate nimekiri, kus on kirjas vähemalt iga reisija ees- ja perekonnanimi;
- 3) reisijate nimekiri antakse muu hulgas ka lennuterminali teenindavale töötajale.

(3) Meeskonnaliikmete nimekiri koostatakse, kui see on nõutav lennu väljumise lennujaamas kehtestatud nõuete kohaselt.

(4) Kui reisijad veetakse väljapoole Schengeni ala või nad saavad väljastpoolt Schengeni ala, tehakse vajaduse korral koostööd Politsei- ja Piirivalveametiga.

(5) Reisija õhusõiduki pardale minek, sealhulgas ootesaalis ootamine, ja pardalt tulek toimub lennuterminalis kehtestatud korra kohaselt.

(6) Õhusõiduki pardal on reisija kohustatud täitma õhusõiduki meeskonnaliikmete esitatud nõudeid. Reisijale tuleb tutvustada tema lennuohutuse tagamise nõudeid, sealhulgas seda, kuidas käituda hädaolukorras.

§ 56. Reisijatevedu lennuterminali kasutamata

(1) Kui reisija läheb õhusõiduki, mis ei ole mehitamata õhusõiduk, pardale lennuterminali kasutamata:

- 1) koostatakse reisijate nimekiri, kus on kirjas vähemalt iga reisija ees- ja perekonnanimi;
- 2) reisijate nimekiri antakse muu hulgas struktuuriüksuse kätte, kelle juurest lend väljub;
- 3) tutvustatakse, kuidas ohutult õhusõidukile läheneda ja sellest eemalduda;
- 4) tutvustatakse reisija lennuohutuse tagamise nõudeid, sealhulgas seda, kuidas hädaolukorras käituda;
- 5) tagatakse, et õhusõiduki käivitamisel ei ole õhusõiduki lähiümbruses kõrvalisi isikuid.

(2) Lennueelse julgestuskontrolli eest vastutab õhusõiduki kapten.

§ 57. Kaubaveo üldnõuded

(1) Kaubavedu toimub kooskõlas Chicago konventsiooniga ja NATO asjakohaste standardite kohaselt, arvestades käesoleva määruse erisusi.

(2) Lõikest 1 võib teha põhjendatud erandi käesoleva määruse lisas 2 sätestatud juhtudel, kui Kaitsevägi lubab reisijate või kauba koos vedamist samas õhusõidukis või samas õhusõiduki ruumis. Sellistel juhtudel peab olema tagatud õhusõiduki käitamine, õhusõiduki meeskonna ja reisijate ohutus.

(3) Lõikes 2 nimetatud erandit võib taotleda ainult järgmiste sündmuste korral:

- 1) sõjaväeline väljaõpe;
- 2) riigi sõjaline kaitsmine;
- 3) rahvusvahelises sõjalises koostöös osalemine.

§ 58. Mehitamata õhusõidukiga kaubavedu

(1) Mehitamata õhusõidukiga võib üldjuhul vedada kaupa, mis ei kuulu Chicago konventsiooni kohaselt ohtliku kauba hulka.

(2) Kaup, mida veetakse mehitamata õhusõidukiga, peab olema varustatud GPS-süsteemiga.

(3) Relvi, laskemoona ja lahingumooni võib üldjuhul mehitamata õhusõidukiga vedada ainult sõjaväelise väljaõppe alal.

§ 59. Reisija vedamiseks erandi taotlemine

(1) Kui reisija vedamiseks või reisija vedamiseks koos kaubaga samas õhusõidukis on vaja taotleda erandit, tuleb reisija õhusõiduki pardale lubamiseks taotleda luba struktuuriüksusest, kelle:

- 1) valduses on Kaitseväe õhusõiduk;
- 2) ülesanne on osutada Kaitseväele logistilist toetust ja toetusteenust, kui lennuks kasutatav õhusõiduk ei kuulu Kaitseväele ega ole Kaitseväe valduses.

(2) Kirjalikku taasesitamist võimaldavas vormis esitatud taotlus peab sisaldama vähemalt järgmist teavet:

- 1) reisija ees- ja perekonnanimi ning isikukood või sünniaeg;
- 2) reisi eesmärk;
- 3) õhusõiduki andmed, sealhulgas selle registreerimisnumber;
- 4) lennunumber, kui see on teada;
- 5) taotluse esitaja ees- ja perekonnanimi, auaste ja struktuuriüksuse nimetus.

(3) Kirjalik erandi andmise luba peab sisaldama vähemalt järgmist teavet:

- 1) reisija ees- ja perekonnanimi ning isikukood või sünniaeg;
- 2) reisi eesmärk;
- 3) õhusõiduki andmed, sealhulgas selle registreerimisnumber;
- 4) lennunumber, kui see on teada;
- 5) erandi kehtivuse kuupäev;

6) loaandja ees- ja perekonnanimi ning auaste.

(4) Erandi andmisest keeldumist ei pea põhjendama.

§ 60. Kauba vedamiseks erandi taotlemine

(1) Kui kauba vedamiseks on vaja taotleda erandit, tuleb esitada asjakohane taotlus struktuuriüksusele, kelle ülesandeks on korraldada lennundustegevust Kaitseväs.

(2) Kirjalikku taasesitamist võimaldavas vormis esitatud taotlus peab sisaldama vähemalt järgmist teavet:

- 1) Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni ohtlike kaupade veoks antud soovitude kohane ohtliku aine või eseme identifitseerimisnumber ja klassifikatsioon;
- 2) kauba täisnimetus;
- 3) pakendi kirjeldus ja kogus, sealhulgas märgitud lõhkeaine netokogus iga pakendi kohta;
- 4) saatja andmed;
- 5) saaja andmed;
- 6) õhusõiduki andmed, sealhulgas selle registreerimisnumber;
- 7) lennunumber, kui see on teada;
- 8) lennu eesmärk vastavalt § 57 lõikele 3;
- 9) taotluse esitaja ees- ja perekonnanimi, auaste ja struktuuriüksuse nimetus.

(3) Kirjalik erandi andmise luba peab sisaldama vähemalt järgmist teavet:

- 1) Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni ohtlike kaupade veoks antud soovitude kohane ohtliku aine või eseme identifitseerimisnumber ja klassifikatsioon;
- 2) kauba täisnimetus;
- 3) pakendi kirjeldus ja kogus, sealhulgas märgitud lõhkeaine netokogus iga pakendi kohta;
- 4) saatja andmed;
- 5) saaja andmed;
- 6) õhusõiduki andmed, sealhulgas selle registreerimisnumber;
- 7) lennunumber, kui see on teada;
- 8) erandi kehtivuse kuupäev;
- 9) loaandja ees- ja perekonnanimi ning auaste.

(4) Kui taotletakse erandit reisija ja kauba veoks samas õhusõidukis, märgitakse lõikes 3 sätestatud loale ka § 59 lõike 3 punktides 1 ja 2 sätestatud andmed.

(5) Erandi andmisest keeldumist ei pea põhjendama.

6. peatükk

Lennundusjulgestuse nõuded

§ 61. Lennundusjulgestuse nõuete kohaldamine

(1) Käesolevas peatükis sätestatud lennundusjulgestuse, sealhulgas lennueelse julgestuskontrolli nõudeid kohaldatakse ainult Kaitseväe kasutuses oleva lennuvälja ja kopteriväljaku ning mehitamata õhusõiduki juhtimiskeskuse suhtes.

(2) Sertifitseeritud lennuväljal või kopteriväljakul, mida kasutatakse peamiselt tsiviillennunduses, lähtutakse sellel lennuväljal või kopteriväljakul kehtestatud lennundusjulgestuse reeglitest, välja arvatud juhul, kui see lennuväli või selle osa või kopteriväljak on antud ainult Kaitseväe kasutusse. Viimati nimetatud juhul kohaldatakse asjaomase lennuvälja või selle osa või kopteriväljaku suhtes käesoleva määrusega sätestatud lennundusjulgestuse nõudeid.

§ 62. Lennundusjulgestuse üldnõuded

(1) Lennundusjulgestuses lähtutakse Kaitseväe korralduse seadusega Kaitseväe julgeolekualale kehtestatud nõuetest ja käesolevas määruses sätestatud nõuetest.

(2) Lennundusjulgestuse nõudeid kohaldatakse:

- 1) lennuvälja, sealhulgas lennuterminali suhtes;
- 2) kopteriväljaku suhtes;
- 3) mehitamata õhusõiduki juhtimiskeskuse suhtes;
- 4) väljuva lennu suhtes;
- 5) saabuva lennu suhtes, kui lähtelennuväljal ei kohaldata samaväärseid lennundusjulgestuse nõudeid, nagu on kehtestatud lennundusseaduse või käesoleva määrusega;
- 6) isikute suhtes, kes töötavad või viibivad lennuvälja territooriumil.

(3) Tuginedes julgeolekuohu hinnangule, võib kohaldatavates lennundusjulgestuse nõuetes, mida rakendatakse lõike 2 punktides 1–5 loetletud juhtudel, teha erandeid.

(4) Kaitsevæe territooriumile sisenemisel tehakse vajaduse korral isikute ja nende asjade ning kauba läbivaatus, tuginedes julgeolekuohu hinnangule.

(5) Lennuvälja või kopteriväljaku ala tuleb muust alast eraldada, kui seda on vaja julgeolekuohu hinnangu kohaselt või muul põhjusel.

(6) Õhusõidukisse ei või panna lasti, kui lasti puhul ei ole tehtud lennueelset julgestuskontrolli või lasti omanik ei ole ise julgestuskontrolli meetmeid kohaldanud või nende kohaldamist kinnitanud või õhusõiduki kapten ei ole võtnud lasti eest vastutust.

(7) Kaitsevæe struktuuriüksus, kelle ülesannete hulka kuulub lennundusjulgestuse korraldamine Kaitseministeeriumi valitsemisalas, koostab keelatud ainete ja esemete loetelu, mida ei või lennuvälja või kopteriväljaku territooriumile tuua või õhusõiduki pardale pagasis kaasa võtta.

§ 63. Lennundusjulgestus lennuterminalis

(1) Lennuterminalis kohaldatakse Kaitsevæe korralduse seaduses kehtestatud Kaitsevæe julgeolekuala meetmeid. Selles osas, mille kohta Kaitsevæe korralduse seaduses puuduvad meetmed, rakendatakse lennundusseaduses, Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 300/2008, mis käsitleb tsiviilennundusjulgestuse ühiseeskirju ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 2320/2002 (ELT L 97, 09.04.2008, lk 72–84) või Euroopa Komisjoni rakendusmääruses (EL) nr 2015/1998, millega nähakse ette lennundusjulgestuse ühiste põhistandardite rakendamise üksikasjalikud meetmed (ELT L 299, 14.11.2015, lk 1–142) sätestatud nõudega samaväärset nõuet või käesolevas määruses sätestatud nõuet.

(2) Lennueelset läbivaatust ei tehta üldjuhul pagasi osale, mille moodustavad relvad või muu kaitsevæelase erivarustus.

(3) Õhusõiduki pagasis keelatud ainete ja esemete suhtes võib teha erandeid, kui ainet või eset on vaja kasutada lennuülesande või reisijana pardal olevale kaitsevæelasele antud ülesande täitmiseks.

§ 64. Lennundusjulgestus mehitamata õhusõiduki juhtimiskeskuses

(1) Mehitamata õhusõiduki juhtimiskeskuses tuleb kohaldada asjakohaseid julgestusmeetmeid, mis kaitsevad juhtimiskeskust:

- 1) füüsiliste ohtude või sabotaaži eest;
- 2) ohtude eest sidesüsteemidele ja muude küberohtude eest.

(2) Kui lendu on plaanitud juhtima kaks või enam juhtimiskeskust, peavad kõik juhtimiskeskused olema samal ajal kogu mehitamata õhusõiduki lennu käitamise vältel julgestatud.

§ 65. Julgestusmeetmed lennu ajal

Lennu ajal tuleb võimalikku ohtu kujutava reisija suhtes kohaldada asjakohaseid julgestusmeetmeid.

§ 66. Lennundusjulgestuse eeskirja ja juhendi koostamise kohustus

(1) Kaitsevæe struktuuriüksus, kelle ülesannete hulka kuulub lennundusjulgestuse korraldamine Kaitseministeeriumi valitsemisalas, peab koostama lennundusjulgestuse eeskirja, milles kirjeldatakse meetodeid ja menetlusi, mida lennuvälja, lennuterminali, kopteriväljaku ja mehitamata õhusõiduki juhtimiskeskuse käitamisel järgitakse.

(2) Lennundusjulgestuse eeskiri peab sisaldama muu hulgas sisemise kvaliteedikontrolli sätteid selle kohta, kuidas kontrollitakse nende meetodite ja menetluste täitmist.

(3) Struktuuriüksus, kes kasutab oma ülesannete täitmiseks mehitamata õhusõidukeid, koostab oma üksuse jaoks lennundusjulgestuse juhendi, mis lähtub lõikes 1 nimetatud lennundusjulgestuse eeskirjast.

(4) Lennundusjulgestuse eeskiri esitatakse Kaitseministeeriumile ja vajaduse korral Lennuametile.

7. peatükk Kaitselennunduse rajatiste nõuded

§ 67. Kaitselennunduse rajatise nõuete kohaldamine

(1) Käesolevat peatükki kohaldatakse Kaitsevæe valduses oleva lennuvälja, kopteriväljaku ja muu Kaitsevæe õhusõiduki käitamiseks valitud ala suhtes, kui käesoleva määrusega ei ole sätestatud teisiti.

(2) Käesoleva peatüki nõudeid ei kohaldata liikuvate seireseadmete suhtes.

§ 68. Kaitselennunduse rajatise kasutamise üldnõuded

(1) Kaitseväge lennuvälja ja kopteriväljakut ei või kasutada ärilise lennutranspordi käitamiseks, välja arvatud Kaitseväge ja Kaitseliidu valduses olevate tsiviilõhusõidukite käitamiseks, õhusõiduki hädamaandumiseks või muul juhul Kaitseväge juhataja või tema volitatud isiku loal.

(2) Tagatud peab olema, et lennuvälja või selle osa või kopteriväljakut ei kasuta õhusõiduk, mille jaoks lennuväli või kopteriväljak ja selle käitamise reeglid ei ole tavaolukorras ette nähtud, välja arvatud õhusõiduki hädaolukorras maandumine või muu põhjus, mis peab olema iga kord välja selgitatud.

(3) Struktuuriüksus, kelle territooriumil asub lennuväli, kopteriväljak või kopteriplats, peab määrama üksuse, kes hooldab lennuvälja, kopteriväljakut või kopteriplatsi, ja tagama selleks vahendid.

(4) Struktuuriüksus, kelle territooriumil asub lennuväli, kopteriväljak või kopteriplats, peab oma territooriumil ehitiste ja haljastuse planeerimisel arvesse võtma seal asuva lennuvälja, kopteriväljaku või kopteriplatsi ohutu käitamise võimaldamist.

§ 69. Kopteriväljaku ja kopteriplatsi rajamise ja hooldamise nõuded

(1) Kopterite stardiks ja maandumiseks kasutatavad alad jagunevad järgmiselt:

- 1) kopteriväljakud;
- 2) kopteriplatsid.

(2) Kopteriväljaku rajamisel lähtutakse lennundusseaduse § 36 lõike 2 alusel kehtestatud määruse või asjakohaste NATO standardite nõuetest.

(3) Kopteriplatsi, sealhulgas ajutise kopteriplatsi asukoha valimisel peab arvesse võtma, et kopteri maandumine ja õhkutõusmine oleks ohutu ja et oleks tagatud õhusõiduki vajalik kaugus kopteriplatsi ümbruses olevatest takistustest.

(4) Kopteriplatsi, sealhulgas ajutise kopteriplatsi rajamisel, käitamisel ja hooldamisel lähtutakse vajaduse korral NATO asjakohaste standardite nõuetest.

(5) Kopteriplatsil peab olema teabeleht, milles on kirjeldatud vähemalt kopteriplatsi asukoha koordinaadid ja lähimad takistused ning lisatud maa-ala kaart. Teabeleht peab asuma nii struktuuriüksuses, mille territooriumil kopteriplats asub, kui ka struktuuriüksuses, kelle ülesannete hulka kuulub lennundustegevuse korraldamine Kaitseväes.

§ 70. Nõuded lennuvälja liiklusalale

(1) Lennuväljal õhusõidukite maandumiseks, stardiks, ruleerimiseks ja parkimiseks määratud alal (edaspidi koos *liiklusal*) peavad olema täidetud vähemalt järgmised tingimused:

- 1) liiklusalal osade mõõtmed ja omadused, sealhulgas ala kandetugevus ja pinnaomadused, sobivad seda kasutavate õhusõidukite jaoks;
- 2) liiklusalalt on vesi ära juhitud nii, et ei teki seisvat vett, mis võib ohustada õhusõiduki käitamist;
- 3) liiklusalal kalle ja kaldemuutused ei ohusta õhusõiduki käitamist;
- 4) liiklusalal ei ole takistusi, mis võivad ohustada õhusõiduki käitamist;
- 5) mitme maandumis- ja stardiala korral on need planeeritud nii, et nende kasutamisel ei teki õhusõiduki käitamisele ülemäärane oht.

(2) Õhusõidukite ruleerimiseks või parkimiseks mõeldud aladel tuleb arvesse võtta lõike 1 punktides 1–4 sätestatud tingimusi, sealhulgas seda, kuhu on alal lubatud paigutada õhusõidukite jaoks vajalikke seadmeid ja vahendeid.

(3) Lennuvälja liiklusalal tuleb kohaldada selliseid meetmeid, mis takistavad volitamata isikutel ja sõidukitel ning õhusõiduki käitamise ajal õhusõidukile ohtu kujutavate loomade sisenemist liiklusalale.

(4) Peale lõigetes 1–3 sätestatu tuleb lennuvälja liiklusalal planeerimisel ja rajamisel lähtuda Chicago konventsiooni lisas 14 või NATO asjakohastes standardites sätestatud tehnilistest nõuetest.

§ 71. Lennuprotseduuride väljatöötamine

(1) Lennuväljale või kopteriväljakule maandumisel läheneva või lennuväljalt või kopteriväljakult startiva õhusõiduki kaitsmiseks tuleb kehtestada lennuprotseduurid, mis tagavad õhusõiduki vajaliku kauguse lennuvälja või kopteriväljaku ümbruses olevatest takistustest.

(2) Lõikes 1 nimetatud lennuprotseduurid jagunevad visuaallennu- ja instrumentaallennuprotseduurideks.

(3) Lennuprotseduuride väljatöötamisel juhendatakse järgmistest dokumentidest:

- 1) Rahvusvahelise Tsiivilennunduse Organisatsiooni dokumendi nr 8168 „Aeronavigatsiooniteenistuste protseduurid – õhusõidukite lennud” (PANS-OPS) II köide;
- 2) NATO standard „NATO lisa Rahvusvahelise Tsiivilennunduse Organisatsiooni dokumendi 8168 – OPS/611 köide II juurde, instrumentaallähenemis- ja instrumentaalväljumisprotseduuride väljatöötamine – AATCP-1” (STANAG 3759);
- 3) NATO standard „NATO lennuväljade standardsed lennuliikluse protseduurid – AATMP-06” (STANAG 3297).

(4) Kui lennuprotseduuri väljatöötamisel ei järgita lõikes 3 nimetatud nõudeid, tuleb koostada riskianalüüs protseduuri selle osa kohta, mis erineb lõikes 3 sätestatud nõuetest, et tagada jätkuv lennuohutus.

(5) Lennuprotseduurid, välja arvatud need lennuprotseduurid, mis töötatakse välja riigi sõjalisel kaitsmisel või rahvusvahelises sõjalises operatsioonis kasutamiseks, avalikustatakse Kaitseväe veebilehel.

(6) Kui lennuprotseduurid töötatakse välja Kaitseväe kasutuses olevale lennuväljale muus organisatsioonis või asutuses kui Kaitseväge, tuleb need esitada Kaitseväele kooskõlastamiseks.

- (7) Visuaal- ja instrumentaallennuprotseduurid tuleb läbi vaadata ja neid vajadusel muuta, kui:
- 1) muutub mõni lennuprotseduuride väljatöötamise aluseks olnud kriteerium;
 - 2) lennuvälja lähiümbrusesse ehitatakse või rajatakse takistus, mis võib takistada seniste protseduuride kasutamist;
 - 3) möödab on viis aastat protseduuride väljatöötamisest või viimasest läbivaatamisest.

§ 72. Nõuded lennuvälja ja kopteriväljaku navigatsiooni- ja seireseadmete ohutuks käitamiseks

(1) Tagada tuleb, et lennuvälja või kopteriväljaku ohutusega seotud varustus toimib nõuetekohaselt ega põhjusta rikke korral lennundusohutusele lubamatut riski. Selleks tuleb kohaldada asjakohaseid kaitsemeetmeid.

(2) Vahendite ja nende elektritoitesüsteem peab olema projekteeritud nii, et nende rikke korral ei edastata kasutajale asjakohatut, eksitavat või puudulikku teavet ega katke olulised teenused.

(3) Kiirusallikad või liikuvad või püsivalt paigaldatud esemed ei tohi häirida ega halvendada lennunduse side-, navigatsiooni- ega seiresüsteemide toimimist.

§ 73. Nõuded lennuvälja ja kopteriväljaku ohutuks käitamiseks

(1) Lennuvälja või kopteriväljaku käitamisel tuleb tagada õhusõiduki ohutu käitamine lennuväljal või kopteriväljakul. Selleks tuleb muu hulgas vähemalt:

- 1) rakendada ohutust mõjutavatest juhtumitest teatamise süsteemi;
- 2) vajaduse korral tähistada lennuvälja või kopteriväljaku ümbruses olevad takistused ja varustada need hoiatustuledega, mis kiirgavad muu hulgas ka infrapunavalgust;
- 3) koostada lennuvälja või kopteriväljaku hädaolukordade lahendamise plaan;
- 4) tagada lennuliiklusala ja muu asjakohase ala piisav hooldus ning asjakohaste käitamisprotseduuride olemasolu;
- 5) tagada kvaliteedi- ja ohutusjuhtimissüsteemi olemasolu.

(2) Lennuväljal ja kopteriväljakul peavad olema tagatud sellel kasutatavatele õhusõidukitele vastav pääste- ja tuletõrjeteenus, mis suudab reageerida intsidendi või õnnetuse korral vajaliku kiirusega, ning intsidendi või õnnetuse iseloomu arvestav isikkoosseis, varustus ja kustutusvahendid.

§ 74. Lennuvälja ja kopteriväljaku hooldamise nõuded

(1) Lennuvälja ja kopteriväljaku rajatiste nõuetekohaseks säilimiseks ja lennuohutuse tagamiseks peab olema koostatud lennuvälja või kopteriväljaku rajatiste hooldusjuhend.

(2) Lennuvälja ja kopteriväljaku hoolduse käigus tuleb muu hulgas kontrollida kogu liiklusala pinda, sealhulgas kattematerjale, piirnevaid alasid ja sademevee äravoolu, ning hinnata regulaarselt nende olukorda.

(3) Lõikes 2 nimetatud nõude täitmiseks:

- 1) puhastatakse kogu liiklusala pinda, et vältida või kõrvaldada lahtisi ja muid esemeid, mis võiksid kahjustada õhusõidukeid või nende süsteemide käitamist;
- 2) vähendatakse liiklusalal ohtlike kahjustuste tekkimise võimalust;
- 3) parandatakse raja või selle osa hõõrdumist, kui hõõrdetegur on alla hõõrdetaseme miinimumi;
- 4) tehakse vajaduse korral muid asjakohaseid tegevusi.

§ 75. Lennuvälja ja kopteriväljaku käsiraamatu koostamise kohustus

(1) Lennuväljal ja kopteriväljakul peab olema käsiraamat. Käsiraamatu koostamisel tuleb lähtuda vähemalt lennundusseaduse § 35¹ lõike 2 alusel määrusega käsiraamatu sisule kehtestatud nõuetest.

(2) Lennuvälja ja kopteriväljaku käsiraamatu eksemplar või selle osa peab asuma:

- 1) lennuväljal või kopteriväljakul;
- 2) Kaitseväes lennuväljade ja kopteriväljakute eest vastutavas üksuses;
- 3) Lennuametis;
- 4) Kaitseministeeriumis.

(3) Lennuvälja ja kopteriväljaku käsiraamatut tuleb vajaduse korral ajakohastada.

8. peatükk **Nõuded kaitselendundusega tegelevatele isikutele**

§ 76. Nõuded lennundustehnilisele töötajale

Lennundustehniline töötaja peab vastama Euroopa Kaitseagentuuri kehtestatud dokumendi „Sõjalise otstarbega õhusõiduki hoolduse loastamine” (EMAR 66) või komisjoni määruse 1321/2014 lisas III sätestatud nõuetele.

§ 77. Nõuded lennuliikluse insener-tehnilisele töötajale

Lennuliikluse insener-tehniline töötaja peab vastama nõuetele, mis on sätestatud:

- 1) NATO standardis „NATO miinimumnõuded lennuliikluse teenindamise personalile NATO juhitavatel operatsioonidel – AATMP-46” (STANAG 7204);
- 2) Euroopa Komisjoni rakendusmääruses nr (EL) 2017/373, millega sätestatakse lennuliikluse korraldamise teenuste ja aeronavigatsiooniteenuste osutajate ning muude lennuliikluse korraldamise võrgustiku funktsioonide suhtes ja kõigi nende järelevalve suhtes kohaldatavad ühisenõuded ning millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 482/2008, rakendusmäärused (EL) nr 1034/2011, (EL) nr 1035/2011 ja (EL) 2016/1377 ning muudetakse määrust (EL) nr 677/2011 (ELT L 62, 08.03.2017, lk 1–126).

§ 78. Nõuded mehitatud õhusõiduki piloodile

(1) Mehitatud õhusõiduki piloodil peab olema täidetud vähemalt üks järgmistest nõuetest:

- 1) vähemalt lennundusseaduse § 24 lõike 2 alusel kehtestatud määruse kohane ametpiloodiluba, mis vastab õhusõiduki liigile, millega piloot lendab;
- 2) läbitud sõjalist haridust andvas õppeasutuses sõjalise lennunduse piloodi kutse akrediteeritud õppekava, mis on samaväärne vähemalt ametpiloodi õppega;
- 3) Euroopa Komisjoni määrus (EL) nr 1178/2011, millega kehtestatakse tsiviillennunduses kasutatavate õhusõidukite meeskonnaga seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 311, 25.11.2011, lk 1–193) piloodile kehtestatud nõuded, mis on samaväärsed punktis 1 nimetatud nõuetega.

(2) Peale lõikes 1 sätestatu peab piloot olema läbinud õhusõiduki tüübipädevuse koolituse.

§ 79. Mehitatud õhusõiduki piloodi lisaoskused

(1) Mehitatud õhusõiduki piloodil peab olema lennundusseaduse § 24 lõike 2 alusel kehtestatud määruse kohane ametpiloodiluba, mis vastab õhusõiduki liigile, millega piloot lendab, või läbitud sõjalist haridust andvas õppeasutuses sõjalise lennunduse piloodi kutse akrediteeritud õppekava, mis on samaväärne vähemalt ametpiloodi õppega, kui piloot töötab lennuõpetaja või kontrollpiloodina.

(2) Peale lõikes 1 sätestatu peab piloot olema läbinud tüübipädevuse koolituse.

(3) Mehitatud õhusõiduki instrumentaallennupädevust taotletakse lennundusseaduse § 24 lõike 2 alusel kehtestatud määruse kohaselt.

§ 80. Nõuded mehitatud õhusõiduki muule meeskonnaliikmele

(1) Mehitatud õhusõiduki muul meeskonnaliikmel peab olema läbitud asjakohane koolitus.

(2) Täpsustatud nõuded mehitatud õhusõiduki muu meeskonnaliikme, näiteks operaator-vaatleja, pardainseneri, navigaatori ja hüppemeistri teadmiste ja oskuste kehtestab Kaitseväge juhataja või tema volitatud isik.

§ 81. Nõuded kaugpiloodile

(1) Kaugpiloodi teadmised ja oskused peavad vastama NATO standardis „Juhised mehitamata õhusõidukite operaatorite väljaõppeks – ATP-3.3.8.1” (STANAG 4670) sätestatud nõuetele, sealhulgas on arvesse võetud mehitamata õhusõiduki tüüpi, millega kaugpiloot lendab.

(2) I kategooria mehitamata õhusõiduki käitamiseks peab kaugpiloot olema läbinud vähemalt ühepäevase koolituse, milles on arvesse võetud STANAGis 4670 sätestatud I kvalifikatsioonitasemele sätestatud nõudeid, mis on § 3 lõikes 3 sätestatud mehitamata õhusõiduki tehniliste piirangute puhul piisavad.

(3) II kategooria mehitamata õhusõiduki käitamiseks peavad kaugpiloodi teadmised ja oskused vastama STANAGis 4670 sätestatud I, II või III kvalifikatsioonitasemele vastavalt sellele, millist tüüpi mehitamata õhusõidukiga kaugpiloot lendab.

(4) III kategooria mehitamata õhusõiduki käitamiseks peab kaugpiloodil olema peale lõikes 1 sätestatu §-s 78 sätestatud ametpiloodiluba või tema teadmised ja oskused peavad vastama vähemalt STANAGis 4670 sätestatud IV kvalifikatsioonitasemele. Ametpiloodiloo olemasolu korral peab olema läbitud ka asjakohane tüübipädevuse koolitus.

(5) Kõrgema kvalifikatsioonitaseme puhul on lubatud käitada ka selle kategooria ja seda tüüpi mehitamata õhusõidukit, mille puhul on nõutav madalam kvalifikatsioonitase. Sellisel juhul tuleb läbida ainult seda tüüpi mehitamata õhusõiduki tüübipädevuse koolitus.

§ 82. Nõuded mehitamata õhusõiduki meeskonnaliikmele

Mehitamata õhusõiduki meeskonnaliikmel peab olema läbitud asjakohane koolitus seda tüüpi mehitamata õhusõiduki, mille meeskonnaliige ta on, käitamise või hooldamise kohta.

§ 83. Nõuded lennujuhile

Lennujuht peab vastama Euroopa Komisjoni määruses (EL) nr 2015/340, millega kehtestatakse lennujuhtide lubade ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 216/2008 kohaste sertifikaatidega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused, muudetakse komisjoni rakendusmäärust (EL) nr 923/2012 ja tunnistatakse kehtetuks komisjoni määrus (EL) nr 805/2011 (ELT L 63, 06.03.2015, lk 1–122) lennujuhile kehtestatud nõuetele.

§ 84. Nõuded lennuprotseduuride väljatöötajale

Lennuprotseduuride väljatöötaja peab täitma lennundusseaduse § 57⁴ lõikes 3 sätestatud nõudeid ning ta peab olema läbinud praktika organisatsioonis, kus töötatakse välja sõjalise otstarbega lennuprotseduure.

§ 85. Nõuded sihitajale ja vanemsihitajale

(1) Sihitaja oskused ja teadmised peavad vastama NATO standardis „NATO kvalifikatsioonid laevadelt ja lendavatelt seire- ja juhtimissüsteemidelt relvasüsteemide sihitamiseks – ATP-3.3.5.2” (STANAG 1183) ja dokumendis „Balti õhuseirevõrgu ja juhtimissüsteemi (BALNET) miinimumnõuded relvasüsteemide juhtimise lüli personalile” sätestatud nõuetele.

(2) Vanemsihitaja oskused ja teadmised peavad vastama vähemalt dokumendis „Balti õhuseirevõrgu ja juhtimissüsteemi (BALNET) miinimumnõuded relvasüsteemide juhtimise lüli personalile” sätestatud nõuetele.

§ 86. Nõuded õhutulejuhile

Õhutulejuht peab olema läbinud õhutulejuhtidele mõeldud koolituse NATO akrediteeritud õppekava järgi sõjalist haridust andvas õppeasutuses ning tema oskused ja teadmised peavad vastama NATO standardis „Õhutulejuhi väljaõppe programm – ATP-3.3.2.2” (STANAG 3797) kehtestatud nõuetele.

§ 87. Nõuded õhk-maa laskevälja juhtimisohvitserile

Õhk-maa laskevälja juhtimisohvitseril peavad olema lennundusalased, nagu näiteks piloodi, lennujuhi või sihitaja, teadmised ja oskused ning ta peab olema läbinud õhk-maa laskevälja juhtimisohvitseride koolituse.

§ 88. Välisriigis saadud oskuste ja teadmiste tunnustamine

(1) Lennundustehnilise töötaja oskusi ja teadmisi võib Kaitsevägi tunnustada juhul, kui see koolitus on läbitud NATO liikmesriigi või riigi, kellega Eesti teeb sõjalist koostööd, poolt akrediteeritud õppekava järgi sõjalist haridust andvas õppeasutuses või väljaspool Euroopa Liitu tsiviillennundusalast haridust andvas õppeasutuses, kuid koolituse õppekava läbimisel saadud teadmised ja oskused on samaväärsed §-s 76 sätestatud nõuetega.

(2) Pilootide, sealhulgas lennuõpetaja ja kontrollpiloodi välisriigis saadud oskuste ja teadmiste tunnustamine toimub lennundusseaduses sätestatu kohaselt, kui piloot on õppinud tsiviillennundusharidust andvas õppeasutuses. Tüübipädevuse saamiseks läbitud koolituse sobivust võib tunnustada ka Kaitsevägi.

(3) Pilootide, sealhulgas lennuõpetaja ja kontrollpiloodi välisriigis saadud oskusi ja teadmisi võib Kaitseväge tunnustada juhul, kui piloodi, lennuõpetaja ja kontrollpiloodi koolitus on läbitud NATO liikmesriigi või riigi, kellega Eesti teeb sõjalist koostööd, poolt akrediteeritud õppekava järgi sõjalist haridust andvas õppeasutuses ja mis on samaväärne vähemalt ametpiloodi koolitusega.

(4) Kaugpiloodi välisriigis saadud oskusi ja teadmisi võib Kaitseväge tunnustada juhul, kui läbitud õppekava on STANAGis 4670 kehtestatud nõuetega vähemalt samaväärne.

(5) Õhutulejuhi välisriigis saadud oskusi ja teadmisi võib Kaitseväge tunnustada juhul, kui õhutulejuhi koolitus on läbitud NATO akrediteeritud õppekava järgi sõjalist haridust andvas õppeasutuses.

§ 89. Koolitusnõuded kaugpilootidele

(1) Mehitamata õhusõiduki kaugpiloodi ja meeskonnaliikmete koolituse planeerimisel peab arvesse võtma STANAGis 4670 sätestatud nõudeid. I kategooria mehitamata õhusõiduki käitamiseks ettenähtud koolitusel võib nimetatud standardi I kvalifikatsioonitaseme nõuetest välja jätta õppekava koostamisel need nõuded, mida I kategooria mehitamata õhusõiduki puhul kaugpiloot oma ülesannete täitmiseks ei vaja, võttes arvesse § 3 lõikes 3 sätestatud tehnilisi piiranguid.

(2) Kaugpilootide kvalifikatsioonitasemete üle peetakse arvestust. Arvestuse pidamise korra kehtestab struktuuriüksus, kelle ülesanne on korraldada lennundustegevust Kaitseväes.

§ 90. Kaitselendusega tegeleva isiku tervisenõuded

(1) Kaitselendusega tegeleva isiku tervises seisund peab vastama lendundusseaduse, kaitseväeteenistuse seaduse või muu õigusaktiga kehtestatud nõuetele.

(2) Paragrahvides 78, 79 ja 83 nimetatud isikute ning navigaatori tervises seisundit hinnatakse lendundusseaduses sellele ametikohale kehtestatud tervisenõuete järgi.

(3) Kaugpiloodi, kes käitab III kategooria mehitamata õhusõidukit, tervises seisundit hinnatakse lendundusseaduses lennujuhile kehtestatud tervisenõuete järgi. Kui kaugpiloodil on ametpiloodiluba, hinnatakse tema tervist piloodile kehtestatud nõuete järgi.

(4) Muude kaitselendusega tegelevate isikute, keda ei ole nimetatud lõigetes 2 ja 3 ning kes on tegevteenistuses, tervises seisundit hinnatakse kaitseväeteenistuse seaduses sätestatud nõuete järgi.

9. peatükk

Kaitseväge õhusõidukite osalusel toimunud lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimise kord

§ 91. Kvaliteedi- ja ohutusjuhtimissüsteemi rakendamine

(1) Lennuõnnetuste ja -intsidentide vähendamiseks rakendatakse Kaitseväes kvaliteedi- ja ohutusjuhtimissüsteemi.

(2) Vajaduse korral koostatakse kvaliteedi- või ohutusjuhtimissüsteemi rakendamiseks juhendeid, mis on täitmiseks kohustuslikud.

§ 92. Lennundusohutust mõjutavate juhtumite uurimise eesmärk

(1) Lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimise eesmärk on suurendada lennundusohutust, ennetada õnnetusjuhtumeid ja ohtlikke olukordi ning vähendada õnnetustest tulenevat kahju.

(2) Lennundusohutust mõjutava juhtumi uurimise eesmärk ei ole süüle või vastutusele osutamine.

§ 93. Uurimisobjekt ja uurimismenetlus

(1) Paragrahvides 94 ja 95 nimetatud komisjonid uurivad lendundusseaduse § 47 lõikes 1 loetletud ja õhusõiduki pardarelvastusega seotud juhtumeid käesoleva määrusega antud pädevuse piires, kui need on toimunud ainult Kaitseväge või välisriigi relvajõudude valduses oleva mehitatud ja mehitamata õhusõidukiga.

(2) Kaitseväge õhusõidukite osalusel toimunud lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimisel kohaldatakse lendundusseaduses sätestatud lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimise menetluse kohta ning NATO standardis „Ohutuse uurimine ja õnnetuste või juhtumite ettekandmine, mis on seotud Kaitseväge õhusõidukite, raketite või mehitamata lennumasinatega – AFSP-1.3” (STANAG 3531) välja toodud erandeid.

(3) Kui üks lennuohutust mõjutava juhtumi osaline ei ole Kaitseväge valduses olev õhusõiduk või kaitseväelane või välisriigi relvajõudude liige või nende õhusõiduk, uurib juhtumit Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi struktuuriüksus Ohutusjuurdluste Keskus.

§ 94. Kaitseväe uurimiskomisjon

- (1) Kaitseväe uurimiskomisjon uurib kõiki lennundusohutust mõjutavaid juhtumeid.
- (2) Kaitseväe uurimiskomisjoni ülesanne on selgitada lennuõnnetuse või -intsidendi osalistest sõltumatult välja põhjused, mis tekitasid ohuolukorra ja viisid õnnetusjuhtumini. Uurimiskomisjonil tuleb vastavalt võimalustele anda ohutusalaseid soovitusi, et vähendada sarnaste juhtumite tõenäosust tulevikus.
- (3) Kaitseväe uurimiskomisjon on ajutine komisjon, mis asub struktuuriüksuse juures, kelle ülesanne on korraldada lennundustegevust Kaitseväes. Uurimiskomisjon asub nimetatud struktuuriüksuse juures ka siis, kui lennuohutust mõjutav juhtum on struktuuriüksusteülene.
- (4) Kaitseväe uurimiskomisjoni määratakse juhtima isik, kellel on kaitse lennundusalased teadmised ja kes tunneb lennundusohutuse valdkonda. Komisjoni ülejäänud liikmetel peavad olema piisavad teadmised uurimise seisukohalt olulistes valdkondades.
- (5) Kaitseväe uurimiskomisjoni liikmeks võib määrata ka reservis oleva isiku, kellel on lennundusalased teadmised ja kes annab selleks nõusoleku.
- (6) Struktuuriüksusteülese lennundusohutust mõjutava juhtumi uurimiskomisjoni liikmeks tuleb määrata ka vähemalt üks liige sellest struktuuriüksusest, kes on asjaomase juhtumiga seotud.
- (7) Kaitseväe uurimiskomisjonil on õigus kaasata oma töösse muid eksperte väljastpoolt Kaitseväge.
- (8) Kaitseväe uurimiskomisjoni moodustab ja selle töökorra kehtestab Kaitseväe juhataja või tema volitatud isik.

§ 95. Kaitseministeeriumi uurimiskomisjon

- (1) Kaitseministeeriumi uurimiskomisjoni ülesanne on uurida täiendavalt lennuõnnetuse või -intsidendi osalistest sõltumatult põhjuseid, mis tekitasid ohuolukorra ja viisid õnnetusjuhtumini.
- (2) Kaitseministeeriumi uurimiskomisjon võib algatada täiendava uurimise järgmiste lennundusohutust mõjutavate juhtumite korral:
 - 1) juhtum, mis on lõppenud inimese vigastuse või surmaga;
 - 2) juhtum, milles on osalenud välisriikide relvajõudude liige või nende õhusõiduk;
 - 3) juhtum, milles on mehitatud õhusõiduk või III kategooria mehitamata õhusõiduk saanud pöördumatult kahjustada;
 - 4) juhtum, mis on seotud relvade, laskemoona või lahingumoonaga käitlemisega;
 - 5) juhtum, mille lahendamine vajab strateegilise tasandi otsuseid või ressursside ümberjagamist;
 - 6) juhtum, mis on pärvinud avalikkuse kõrgendatud tähelepanu.
- (3) Kaitseministeeriumi uurimiskomisjon on alaline komisjon, milles on vähemalt viis liiget. Uurimiskomisjonis on komisjoni esimees, aseesimees, vähemalt kolm liiget, kaks asendusliiget ja referent. Komisjoni liikmetel, sealhulgas esimehel ja aseesimehel, peavad olema kas õigusosalased, lennundusalased, kaitse lennundusalased või tehnilised teadmised ja oskused või piisavad teadmised uurimise seisukohalt olulistes valdkondades. Kaitseministeeriumi uurimiskomisjoni liikmed nimetab kaitseminister.
- (4) Komisjoni liikmeks võib määrata ka lennundusalaste teadmistega Kaitseväes töötava isiku.
- (5) Komisjonil on õigus kaasata oma töösse muid eksperte väljastpoolt Kaitseministeeriumi.

§ 96. Uurimisaruande koostamine

- (1) Uurimiskäigu ja -tulemuste kohta koostab nii Kaitseväe kui ka Kaitseministeeriumi uurimiskomisjon uurimisaruande.
- (2) Uurimisaruande üks osa on soovitus, kuidas tulevikus vähendada sarnaste juhtumite kordumist.
- (3) Kaitseministeeriumi uurimiskomisjoni aruanne võib sisaldada peale soovitusete ka ettekirjutusi Kaitsevæele.
- (4) Kui Kaitseministeerium on algatanud iseseisvalt lennundusohutust mõjutava juhtumi uurimise, edastab Kaitsevæe uurimiskomisjon kogu uurimiseks vajaliku teabe ja oma uurimisaruande Kaitseministeeriumi uurimiskomisjonile.
- (5) Paragrahvides 94 ja 95 nimetatud uurimiskomisjonid võivad § 93 lõikes 1 loetletud sarnaste lennuõnnetuste ja -intsidentide kohta koostada koondaruande.

§ 97. Soovituste ja ettekirjutuste täitmine

- (1) Paragrahvis 96 nimetatud aruandes esitatud soovitused ja ettekirjutused on täitmiseks kohustuslikud.
- (2) Kaitseministeeriumi uurimiskomisjoni soovituste ja ettekirjutuste täitmise kohta esitab Kaitseväge aruande mõistliku aja möödudes, kuid hiljemalt ühe aasta pärast.

10. peatükk Rakendussätted

§ 98. Nõuete rakendamine

- (1) Paragrahvi 13 punktis 1 sätestatud komisjoni määruse 2019/945 nõudeid mehitamata õhusõidukile kohaldatakse alates 1. juulist 2020.
- (2) Paragrahvis 76 sätestatud nõuet lennundustehnilisele töötajale kohaldatakse alates 1. oktoobrist 2020.
- (3) Paragrahvi 77 punktis 2 sätestatud nõuet lennuliikluse insener-tehnilisele töötajale kohaldatakse alates 2. jaanuarist 2020.
- (4) Paragrahvi 78 lõikes 1 sätestatud nõuet piloodile kohaldatakse alates 1. oktoobrist 2020.
- (5) Paragrahvis 81 sätestatud nõudeid kaugpiloodile ja § 89 lõikes 2 sätestatud nõuet kohaldatakse alates 1. oktoobrist 2020.

Jüri Luik
Minister

Kristjan Prikk
Kantsler

[Lisa 1](#) Õhusõidukile kantav sümbol

[Lisa 2](#) Reisijate ja kauba koosvedamise lubatavuse määramine