

MÕISTED

IFR-lend: instrumentaallennu reeglite järgi toimuv lend.

Instrumentaallennuilm: ilmatingimused, väljendatuna nähtavusena, vahemaana pilveni ja pilvisuse kõrgusena, mille arvulised suurused on väiksemad kehtestatud visuaallennu ilmatingimustest (VMC-miinumum).

Instrumentaallähenemismenetlus: sari eelnevalt määratletud, mõõteriistade abil sooritatavoid manöövreid, mis väldivad kokkupõrke takistustega ja mida sooritatakse lähenemise algpunktist või teatud saabumismarsruudi algusest kuni võimaliku maandumise alustamise punktini, ja kui maandumine ei toimunud, asendi saavutamiseni, mis rahuldab ootetsoonile või marsruudile kehtestatud ohutu kõrguse nõuded.

Keeluala: piiritletud õhuruum riigi maa-ala või territoriaalvete kohal, kus õhusõidukite lendamine on keelatud.

Kommertslennundus: reisijate, posti ja/või lasti vedu õhu teel tasu või hüvituse eest.

Kontrollitav lend: lennujuhtimisüksuse loal toimuv lend

Kontrollitav lennuväli: lennuväli, kus toimub lennuväljaliikluse lennujuhtimine

Kopter: õhust raskem õhusõiduk, mille tõstejõud moodustub peamiselt õhu vastumõjul kandetiiviku(te)ga, mis pöörlevad jõuseadme abil ümber vertikaalile lähedaste telgede.

Kõrgus takistuste kohal merepinnast/ määratuna lennuvälja või raja läve kõrgustasandist: madalaim kõrgus merepinnast või madalaim kõrgus määratuna lennuvälja või raja läve kõrgusest, mis sisaldab teatud kriteeriumidele vastavat kõrgusvaru takistuste kohal.

Käitaja: õhusõiduki või õhusõidukite käitamisega tegelev või seda pakkuv isik, organisatsioon või ettevõtte.

Last: õhusõiduki pardal olev veos (v.a post, pagas ja pardavarud).

Lennujaam: püsivalt organiseeritud lennuliiklusteenindusega lennuväli.

Lennujuhtimine: teenindamine, mille eesmärk on:

a) kokkupõrgete vältimine:

1. õhusõidukite vahel ning

2. manööverdusalal olevate õhusõidukite ja takistuste vahel;

b) lennuliikluse parandamine ja reguleerimine.

Lennujuhtimine lähenemisel: saabuvate ja lahkuvate õhusõidukite kontrollitavate lendude juhtimine.

Lennujuhtimispiirkond: maa- või veepinna kohal olevast teatud tasandist kõrgemal paiknev kontrollitav õhuruum

Lennuk: õhust raskem õhusõiduk, mille liikumiseks kasutatakse jõuseadet ja mille tõstejõud õhus moodustub peamiselt aerodünaamiliste reaktsioonide mõjul antud lennutingimustes liikumatuteks jäävate kandepindadega.

Lennutrass: koridorikujuline, raadionavigatsiooniseadmetega varustatud lennujuhtimispiirkond või selle osa.

Lennunduse seadusandlus

Lennuväli: teatud maa- või veeala koos ehitiste, seadmete ja varustusega, mis on ette nähtud õhusõidukite saabumiseks, väljumiseks ja maal või veel liikumiseks.

Lennuvälja lähiümbrus: maa-ala lennuvälja ümber, mille kohal kehtestatakse ohutu lennuliikluse tagamise eesmärgil ehitistele ja muudele objektidele kõrguspiirangud ning millel reguleeritakse muud lennuliiklust mõjutada võivat inimtegevust.

Maandumisala: õhusõidukite startimiseks ja maandumiseks ettenähtud liiklusala osa.

Maapealsed seadmed: õhusõidukite maapealseks hoolduseks, remondiks, teenindamiseks ja testimiseks vajalikud eriseadmed ning reisijate ja lastiga tegelemiseks vajalikud seadmed.

Perroon: maalennuvälja teatud osa, mis on ette nähtud õhusõidukite paiknemiseks reisijate peale- ja mahamineku, posti või lasti peale- ja mahalaadimise ning õhusõidukite tankimise, parkimise või tehnohoolde ajal.

Rada: piiritletud riskülikukujuline osa maalennuväljast, mis on kohandatud õhusõidukite maandumiseks ja stardiks.

Raja lävi: maandumiseks kõlbuliku rajaosa algus.

Reisija: füüsiline isik, kes veolepingu või reisijapileti alusel tarbib vedaja poolt osutatavat veoteenust vedaja õhusõidukiga, samuti muid sellega kaasnevat teenuseid.

Reisilennukõrgus: lennukõrgus, millel toimub suurem osa lennust.

Ruleerimistee: õhusõidukite ruleerimiseks maalennuväljal eraldatud liikumistee, mis on ette nähtud lennuvälja eri osade ühendamiseks. Siia alla kuuluvad ka:

- a) õhusõidukite seisupaiga ruleerimisriba. Ruleerimisteenä märgistatud perrooni osa, mis on õhusõidukitele ette nähtud vaid seisupaigale ruleerimiseks;
- b) perrooni ruleerimistee. Ruleerimisteede võrgu perroonil asuv osa, mis on ette nähtud ruleerimiseks üle perrooni;
- c) kiirruleerimistee. Ruleerimistee, mis ühineb rajaga terava nurga all ja võimaldab maandunud lennukitel lahkuda rajalt suurema kiirusega, kui see oleks muude ruleerimisteede kasutamisel võimalik, vähendades sellega rajal viibimise aega.

Siseriiklik õhuvedu – õhuvedu, mille korral reisijate, pagasi või lasti lähte- ja sihtkoht asuvad Eesti Vabariigi territooriumil ning õhusõiduk nimetatud õhuveol ei välju Eesti õhuruumist;

Vedaja: juriidiline isik või füüsilisest isikust ettevõtja, kes õhuvedu teostab.

Õhusõiduk: seade, mille tõstejõud moodustub atmosfääriõhu vastumõjul, välja arvatud maa- või veepinnalt põrkunud õhu vastumõju.

Õhusõiduki kapten: piloot, kes vastutab õhusõiduki käitamise ja ohutuse eest lennu ajal.

Lennureeglite rakendamisel kohandatakse 1944. aasta Chicago rahvusvahelise tsiviilennunduse konventsiooni lisa (Annex) 2 «Lennureeglid» ja Ühinenud Lennundusametuste (*Joint Aviation Authorities* – JAA) ühtseid lennundusnõudeid (*Joint Aviation Requirements* – JAR) JAR-OPS «Tasuline lennutegevus». Eesti Vabariik ühines konventsiooniga 22.02.1992.

Lennundusseadus (RT I 1999, 26, 376; 2001, 87, 525; 2002, 47, 297; 61,375;63, 387; 2003, 23, 1238/143; 88, 594; 2004, 30, 208; 81, 541; 87, 593; 2005, 29, 216) sätestab lennundustegevuse korraldamise ja lennuohutuse tagamise alused. Lennundustegevuseks

Lennunduse seadusandlus

loetakse tegevusvaldkonda, mis on seotud õhusõiduki käitamise, mehitamise, valmistamise ja hoolduse, lennuliikluse teenindamise, lennuväljade ja -väljakute käitamise ning lennundusspetsialistide koolitamisega. Seadus kehtib Eesti ja välisriikide lennukitele Eesti õhuruumis. Õhusõidukid jagunevad riiklikeks (kasutatakse kaitsevæe, tolli või päästeteenistuses) ja tsiviilõhusõidukiteks (kõik ülejäänud rakendused).

2. Õhusõiduki lennukõlblikkuse ja sertifikaatide vastavuse kontroll

Tsiviilõhusõidukite lennukõlblikkuse tuvastamiseks, samuti lennuettevõtjate ja hooldusorganisatsioonide siseriiklikele ja rahvusvahelistele nõuetele vastavuse kontrollimiseks sõlmib Lennuameti peadirektor kokkuleppe vastavat pädevust omava organisatsiooniga või Euroopa Ühinenud Lennuametite liikmesriigi lennundusadministratsiooniga. Nimetatud kokkuleppe lõpetamisel või juhul, kui organisatsioonil ei ole võimalik nimetatud kokkuleppega võetud kohustust täita või kui kokkulepet ei sõlmita, täidab ülesannet Lennuamet. Seega teostab kontrolli pädev organisatsioon või Euroopa Ühinenud Lennuametite liikmesriigi lennundusadministratsioon. Kontrolli teostamise kulud tasub ettevõtja.

Kontrolli teostatakse järgmiste tsiviilõhusõidukite ja neid käitavate lennuettevõtjate üle:

1. lennuettevõtjad, kellele on välja antud «Ühtsetele lennundusnõuetele» vastav lennuettevõtja või hooldusorganisatsiooni sertifikaat
2. lennuettevõtjad, kelle lennukõlblikkuse tuvastamisele kuuluva või käitatava õhusõiduki või hooldusorganisatsiooni hooldatava õhusõiduki maksimaalne lubatud stardimass (*maximum certificated take-off mass – MTOW*) ületab 15 000 kg,
3. «Õhusõiduki käitamiskäsiraamatus» ettenähtud istekohtade arv ületab 30 või
4. kasutamise eesmärgiks on rahvusvaheline regulaarne reisijatevedu.

Pärast kontrolli teostamist väljastatakse ettevõtjale kontrolli lõppakt, mille ettevõtja esitab Lennuametile.

3. Lennutegevus

Lennureeglite kinnitamine

Teede- ja sideministri määrus nr 66, 03.12.1999

3.1. Minimaalsed lennukõrgused

Tihedalt asustatud piirkondade või rahvakogunemiste kohal lennates peab õhusõiduki kõrgus olema niisugune, et hädaolukorras saaks maanduda ilma, et ei oleks tarbetult ohustatud maal või veel olevad inimesed või vara. Nimetatud nõue ei laiene startivatele ja maanduvatele õhusõidukitele ning vastava ATS-ametkonna¹ antud madallennuloaga õhusõidukitele.

Reisilennukõrgused², millel lend toimub, määratletakse:

¹ Lennuliiklusteenistus, ATS (Air traffic service)

¹ Üldtermin, mis hõlmab lennuinformatsiooni-, häire-, lennuliikluse nõustamise ja lennuliikluse juhtimise teenistusi (piirkondlik lennujuhtimine, lennujuhtimine lähenemisel või lennuväljaliikluse lennujuhtimine)

² Reisilennukõrgus (Cruising level) - Lennukõrgus, millel toimub suurem osa lennust.

Lennunduse seadusandlus

- a) lennutasanditena³, kui lend toimub alumisel kasutataval lennutasandil (LUF⁴) või sellest kõrgemal või (kohaldatavatel juhtudel) kui lend toimub üleminekukõrgusest kõrgemal;
- b) kõrgustena merepinnast, kui lend toimub alumisest kasutatavast lennutasandist (LUF) madalamal või (kooskõlastatud juhtudel), kui lend toimub üleminekukõrgusel või sellest allpool;
- c) õhuväes ka kõrgustena teatud alg(lähte)tasandi suhtes, kui lend toimub alumisest kasutatavast lennutasandist (LUF) madalamal või (kooskõlastatud juhtudel) kui lend toimub üleminekukõrgusel või sellest allpool.

VFR-lende (visuaallende (Visual Flight Rules)) ei või sooritada:

- a) tihedasti asustatud elamispiirkondade või rahvakogunemiste kohal madalamal kui 300 m (1000 jalga) kõrgusel arvates õhusõidukist 600 m raadiuses olevast kõrgeimast takistusest;
- b) päeval madalamal kui 150 m (500 jalga) ning öösel madalamal kui 300 m (1000 jalga) kõrgusel maa- või veepinnast.

Eespool toodud nõuded ei kehti juhul, kui stardi või maandumisega seonduvalt tuleb lennata madalamalt või kui vastav ATS-ametkond on sätestanud teisiti või andnud loa teistmoodi toimida. Kopterite minimaallennukõrgused kehtestatakse eraldi.

Minimaalsed IFR-lennukõrgused (instrumentaallennu (Instrument Flight Rules)):

IFR-lend tuleb sooritada kõrgusel, mis ei ole väiksem vastava ATS-ametkonna kehtestatud minimaalsest lennukõrgusest.

Kui minimaalne lennukõrgus ei ole kehtestatud, tuleb IFR-lend sooritada vähemalt 300 m (1000 jalga) kõrgusel õhusõiduki arvestuslikust asukohast 8 km raadiuses olevast kõrgeimast takistusest.

Eespool toodud nõuded ei kehti juhul, kui stardi või maandumisega seonduvalt tuleb lennata madalamalt või kui vastav ATS-ametkond on sätestanud teisiti. Õhusõiduki arvestuslik asukoht sõltub navigeerimistäpsusest, mida antud marsruudiosal on võimalik saavutada, kasutades maapealseid ja õhusõiduki navigatsiooniseadmeid.

4. Lennupiirangud ja piirangud riiklikule õhusõidukile lennuks ülehelikiirusel

Vabariigi Valitsuse määrus nr 189, 11.05.2004

Määrus kehtestatakse «Lennundusseaduse» § 4 lõigete 1 ja 7 alusel. Nimetatud määruses sätestatud lennupiirangud ei laiene õhusõiduki stardile ja maandumisele sertifitseeritud lennuväljalt või kopteriväljakult.

Kas on lennupiiranguid keskkonnakaitse eesmärgil? Nt Vilsandi: 583212N 214618E – 582918N 215607E – 582201N 220146E – 581950N 220131E – 581404N 215506E –

³ **Lennutasand (Flight level)** - Atmosfääri samarõhu tasand, mis on määratletud õhurõhu 1013,2 hektopaskali (hPa) või 760 mm/Hg suhtes ja mis erineb muudest samalaadsetest tasanditest õhurõhkude teatud vahe võrra. Märkus 1. Standardatmosfääri kohaselt kalibreeritud rõhkkõrgusmõõtur (baromeetriline kõrgusmõõtur) näitab:

- a) kõrgust merepinnast, kui ta on seatud QNH arvule;
- b) suhtelist kõrgust, kui ta on seatud QFE-arvule;
- c) lennutasandit, kui ta on seatud rõhule 1013,2 hPa või 760 mm/Hg.

Märkus 2. Märkuse 1 tekstis kasutatud väljendid «kõrgus merepinnast» ja «suhteline kõrgus» tähendavad kõrgusmõõturi näituseid, mitte geomeetrilisi kõrgusi.

⁴ **LUF** - Alumine kasutatav lennutasand (Lowest Usable Flight Level)

Lennunduse seadusandlus

581915N 214543E, ala ülapiiriks on 3500 jalga (1050 m); nimetatud piirangualal võib lend toimuda ainult Lennuameti loal. Lennuamet väljastab loa ühe tööpäeva jooksul taotluse esitamise arvates. Loa taotleja kooskõlastab taotluse eelnevalt Keskkonnaministeeriumiga.

Piirangud riiklikule õhusõidukile lennuks treeninglendudel ülehelikiirusel

Lend ülehelikiirusel Eesti õhuruumis või Tallinna lennuinfo piirkonnas maismaa kohal või mere kohal kuni 10 meremiili väljaspool territoriaalmeretähtsust ei või toimuda madalamal lennutasandil 300.

Riiklike õhusõidukite VFR-lennud (*visual flight rules* – visuaallennureeglid) allpool lennutasandil 100 ei tohi toimuda suuremal kiirusel kui 550 sõlme IAS (*indicated airspeed* – instrumendi kiirus) või 0,9 M (*machi* arv – õhusõiduki tegeliku kiiruse suhe helikiirusesse), sõltuvalt sellest, kumb saavutatakse varem.

Lennuettevõtjate sertifitseerimise tingimused ja kord

Majandus- ja kommunikatsiooniministri määrus nr 6, 19.11.2002

Tsiviilõhusõidukite käitamiseks äriatel esmäärkidel peab ettevõtja omama järgmisi riiklikke lubasid:

- 1) lennutegevusluba, mille väljastab majandus- ja kommunikatsiooniminister
- 2) lennuettevõtja sertifikaati (Air Operator Certificate), mille väljastab Lennuamet

Määrus on kooskõlas 1944. a Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni lisa 6 «Õhusõidukite käitamine», Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni dokumendi 8335 «Inspekteerimise, sertifitseerimise ja järelevalve protseduuride teostamise käsiraamat» nõuetega ning Euroopa Ühinenud Lennuametite (Joint Aviation Authorities – JAA) ühtsete lennundusnõuetega JAR-OPS¹.

Lennuettevõtja lennutegevusloa väljaandmise, kehtivuse peatamise ja kehtetuks tunnistamise kord

Vabariigi Valitsuse määrus nr 69, 25.02.2000

Tegevusloa annab välja, peatab selle kehtivuse ja tunnistab kehtetuks teede- ja sideminister oma käskkirjaga. Minister moodustab komisjoni tegevusloa väljaandmise, kehtivuse peatamise ja kehtetuks tunnistamise taotluste läbivaatamiseks. Komisjon vaatab taotluse läbi ja teeb otsuse. Loa taotleja esitab Lennuametile taotluse koos järgmiste dokumentidega. Tegevusloa taotlust ei rahuldata või tunnistatakse luba kehtetuks, kui taotleja esitatud dokumentides sisalduvad andmed ei vasta «Lennundusseaduse» paragrahvi 40 lõigetes 3 ja 4 esitatud nõuetele.

Õhuvõude eeskiri

Vabariigi Valitsuse määrus nr 398, 21.12.1999

Reisijate, pagasi või lasti (õhusõiduki pardal olev veos (v.a post, pagas ja pardavarud)) siseriiklike õhuvõude puhul rakendatakse «Rahvusvaheliste õhuvõude reeglite ühtlustamise konventsiooni» ja «Varssavi konventsiooni täiendava, lepinguvälise vedaja teostatavate rahvusvaheliste õhuvõude reeglite ühtlustamise konventsiooni» (edaspidi Varssavi konventsioon).

Lennunduse seadusandlus*Õhusõiduki sundmaandamise kord*

Vabariigi Valitsuse määrus nr 71, 25.02.2000

Sundmaandumist lähimal sobival lennuväljal võib lennujuht õhusõiduki kaptenilt nõuda kui äärmist abinõud lennuohutuse tagamiseks ning julgeoleku ja avaliku korra huvides.

Ülikerglennuki käitamise eeskiri

Majandus- ja kommunikatsiooniministri määrus nr 119, 12.08.2003

Ülikerglennukiks loetakse kuni 2 istekohaga mootorlennukit, mille varisemiskiirus (V_{so}) ei ületa 35 sõlme (65 km/h) ja mille suurim lubatud stardimass (MTOW) ei ületa:

- 1) 300 kg üheistmelise maalennuki puhul;
- 2) 450 kg kaheistmelise maalennuki puhul;
- 3) 330 kg üheistmelise amfiib- või vesilennuki puhul;
- 4) 495 kg kaheistmelise amfiib- või vesilennuki puhul.

Mittetulundusliku lennutegevuse registreerimise tingimused, registreerimistunnistuse väljaandmise, selle kehtivuse peatamise ja kehtetuks tunnistamise kord ning nõuded lennutegevuse käsiraamatu sisule

Majandus- ja kommunikatsiooniministri määrus nr 65, 08.06.2005

Juriidilised isikud, kes ei ole lennuettevõtjad ja kes tegelevad mittetulundusliku lennutegevusega, peavad omama lennutegevuse käsiraamatut ja registreerima nende poolt harrastatava lennutegevuse Lennuametis, kes väljastab kuni 5 aastat kehtiva registreerimistunnistuse.

5. Lennuliiklusteenindus*Eesti õhuruumi kasutamine ja lennuliikluse teenindamine Tallinna lennuinfopiirkonnas*

Vabariigi Valitsuse määrus nr 240, 18.07.2000

Õhuruumi kasutamise ja lennuinfopiirkonna lennuliikluse teenindamise korra ning lennupiirangud kehtestab Vabariigi Valitsus, õhuruumi ja lennuinfopiirkonna kasutamist korraldab Lennuamet ning lennuliikluse teenindamise tsiviillennunduses tagavad sertifitseeritud lennuliiklusteenistust omavad ettevõtjad.

Välisriigis registreeritud õhusõiduki lendamiseks Vabariigi Valitsuse kehtestatud piirangualas on vajalik Lennuameti luba, välja arvatud lendamiseks otsingu- ja päästetööde, riikliku järelevalve, esmaabi või teadusliku uurimistöö eesmärgil või laskumiseks maandamiseks sertifitseeritud lennuväljale või kopteriväljakule või stardijärgseks tõusuks sellelt või kui seda nõuab lennuohutus.

Aeronavigatsioonialase teabe edastamise ja meteoroloogialase teeninduse tagamise kord

Vabariigi Valitsuse määrus nr 356, 14.11.2000

Lennuliiklusteenistuste sertifitseerimise kord

Teede- ja sideministri määrus nr 80, 30.12.1999

Lennuliikluse nõuetekohaseks korraldamiseks ja lennuohutuse tagamiseks peab ettevõtja omama sertifikaati, mis kinnitab, et tal on selleks tegevuseks piisavate teadmiste ja kogemustega personal, talitused, vajalikud seadmed, rajatised ja varustus ning välja töötatud vajalikud protseduurid.

Lennuliiklusteenistusi sertifitseerib ja sertifikaate väljastab Lennuamet.

Lennunduse seadusandlus**6. Lennuväljad**

Lennuvälja ja kopteriväljaku sertifitseerimise kord ning nõuded lennuvälja ja kopteriväljaku käsiraamatu sisule ja koostamisele

Majandus- ja kommunikatsiooniministri määrus nr 66, 08.06.2005

Lennuvälja lähiümbruse määratlemise ja kasutamise kord

Vabariigi Valitsuse määrus nr 162, 03.06.2003

Lennujuhtimis- ja raadionavigatsiooniseadmete sertifitseerimise ja sertifikaatide väljaandmise kord

Majandus- ja kommunikatsiooniministri määrus nr 66, 15.04.2003

Tsiviillennunduse tuleohutusnõuete kinnitamine

Teede- ja sideministri määrus nr 69, 24.12.1998

7. Lennundustehnika**Õhusõiduki valmistamiseks ja hooldamiseks sertifikaadi väljaandmise tingimused ning õhusõiduki hooldamisel tehtavate eritööde tegemise kord**

Majandus- ja kommunikatsiooniministri määrus nr 101, 11.06.2003

Määrus kehtestatakse « Lennundusseaduse» (RT I 1999, 26, 376; 2001, 87, 525; 2002, 47, 297; 61, 375; 63, 387; 2003, 23, 138 ja 143) § 8 lõike 2 alusel.

Määrusega sätestatakse õhusõiduki valmistamiseks ja hooldamiseks sertifikaadi väljaandmise tingimused ja õhusõiduki hooldamisel tehtavate eritööde tegemise kord. Hooldusorganisatsioonina peetakse silmas ettevõtjat, selle allüksust, mittetulundusühingut või muud üksust, kes teeb õhusõiduki hooldustöid.

Sertifikaadi saamiseks õhusõidukite või nende komponentide valmistamiseks peab ettevõtja või organisatsioon vastama Ühinenud Lennuametite ühtsetele lennundusnõuetele JAR-211.

Sertifikaadi saamiseks õhusõidukite hooldamiseks peab taotleja vastama Ühinenud Lennuametite ühtsetele lennundusnõuetele JAR-145. Sertifikaadi taotlemiseks tuleb esitada taotlus ja käsiraamat Lennuametile. Viimane annab välja sertifikaadi õhusõiduki hooldamiseks, tõendamaks, et organisatsioonil on vastavaks tegevuseks vajalikud talitused, tootmisruumid, seadmed, tööriistad, varustus, dokumentatsioon ja vastava pädevusega personal.

Lennuametil on pädevus sertifikaadi kehtivus peatada või kehtetuks tunnistada kui:

1. ilmneb oluline kõrvalekalle JAR-145 nõuete täitmisest;
2. hooldusorganisatsioon ei ole kahe kirjaliku nõudmise peale taganud Lennuameti inspektorile ligipääsu organisatsiooni ülevaatuseks normaalse töötaja piires;
3. sertifikaadi omanik esitab sellekohase taotluse;
4. sertifikaadi kehtivus on peatatud ja hooldusorganisatsioon ei ole kõrvaldanud Lennuameti osutatud puudusi ettenähtud tähtaja jooksul.

Õhusõiduki ja selle komponentidel võivad keevitustöid teha isikud, kes on litsentsitud standardi EVS-EN 287-1 või EVS-EN 287-2 järgi. Mittepurustavaid katseid (NDT) võib teha personal, kelle ettevalmistus vastab JAR-145 nõuetele.

Õhusõidukite lennukõlblikkusnõuded ja lennukõlblikkuse tuvastamise kord

Vabariigi Valitsuse määrus nr 163, 03.06.2003

Vastavalt Lennundusseaduse § 9 lg 1- le peab Eestis registreeritud ja käitatav õhusõiduk olema lennukõlblik. Õhusõiduk tunnistatakse lennukõlblikuks, kui on tuvastatud, et see on projekteeritud, valmistatud, varustatud ja tehniliselt hooldatud vastavuses 1944. aasta Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni nõuetega.

Lennunduse seadusandlus

Õhusõiduk peab olema projekteeritud ja valmistatud Ühinenud Lennuametite ühtsete lennundusnõuete või Rahvusvahelise Tsiivilennunduse Organisatsiooni liikmesriigi nõuete kohaselt ja varustatud vastavalt kehtivatele nõuetele ning peab tagama lennuohutuse.

Tsiivilõhusõidukite märgistamise kord

Vabariigi Valitsuse määrus nr 70, 25.02.2000

Tsiivilõhusõidukite märgistamise kord kehtib kõikide Eestis registreeritavate tsiivilõhusõidukite kohta.

Tsiivilõhusõidukite riikliku registri asutamine ja registri pidamise põhimäärus

Vabariigi Valitsuse määrus nr 194, 20.06.2000

Mootoriga õhusõiduki keskkonnakõlblikkuse nõuded

Vabariigi Valitsuse määrus nr 225, 07.07.2000

Mootoriga õhusõiduk on keskkonnakõlblik, kui mootorite heitgaaside saasteainete emissioonid ja õhusõiduki müratase vastavad piirväärtustele.

Mootoriga õhusõidukite müratase sõltub õhusõiduki stardimassist. Vt tabelid allpool

M - suurim stardimass tuhandetes kilogrammides;

EPNdB - efektiivselt tajutav müratase detsibellides, mis arvestab nii müra spektraalset koostist kui ka müra kestust;

SELdB – püsiva tasemega heli, mille kestus on üks sekund ja mille kestel vabaneb sama kogus akustilist energiat kui kogu mürasündmuse vältel;

3) **dB(A)** – helirõhutaseme (mürataseme) mõõtühik, kui mõõtmisel on kasutatud A-sageduskarakteristikuga filtrit;

4) F_{00} – mootori nimivõimsus kilonjuutonites – suurim võimsus, mida on lubatud rakendada õhusõiduki stardil normaalsetes käitamistingimustes;

5) π_{00} – mootori soovitatav surveaste, mis määratakse katsetuste käigus.

1. Reaktiivlennuk, mille prototüüp vastab käesoleva paragrahvi lõikele 2, kuid lennukile on tehtud muudatusi ja selle sertifitseerimine toimus 26. novembril 1981. a või hiljem:

M – suurim stardimass tuhandetes kilogrammides											
M		0	34	35	48,3	66,72	133,45	280	325	400 ja rohkem	
Müratase stardiraja kõrval (EPNdB), kõik lennukid		97	83,87 + 8,51 log M								106
Müratase maandumisrajale lähenedes (EPNdB), kõik lennukid		101	89,03+7,75 log M						108		
Müratase ülelennul (EPNdB)	2 mootoriga	93	70,62+13,29 logM								104
	3 mootoriga	93	67,56+16,61logM		73,62+13,29logM					107	
	4 mootoriga	93	67,56+16,61logM		74,62+13,29logM					108	

2. Reaktiivlennuk, mille prototüüp on kinnitatud 6. oktoobril 1977. a või hiljem, propellerlennuk stardimassiga üle 5700 kg, mille prototüüp on kinnitatud ajavahemikus 1. jaanuarist 1986. a kuni 17. novembrini 1988. a, ning propellerlennuk stardimassiga üle 9000 kg, mille prototüüp on kinnitatud pärast 17. novembrit 1988. a:

Lennunduse seadusandlus

Allahelikiirusega tsiviilkasutuses olevad reaktiivlennukid, mille suurim lubatud stardimass on 34 000 kg või rohkem või millel tüübitunnistuse kohaselt on rohkem kui 19 reisisukohta, peavad samuti vastama järgnevale mürataseme piirväärtusele:

M - suurim stardimass tuhandetes kilogrammides		0	20,2	28,6	35	48,1	280	385	400 ja rohkem
Müratase stardiraja kõrval koguvõimsuse korral (EPNdB), kõik lennukid		94					$80,87+8,51\log M$		103
Müratase maandumisrajale lähenedes (EPNdB), kõik lennukid		98					$86,03+7,75\log M$	105	
Müratase ülelennul (EPNdB)	1 või 2 mootoriga	89					$66,65+13,29\log M$		101
	3 mootoriga	89					$69,65+13,29\log M$		104
	4 või enama mootoriga	89					$71,65+13,29\log M$		106

3. Propellerlennuk stardimassiga üle 5700 kg, mille prototüüp on kinnitatud enne 1. jaanuari 1985. a:

- L410 E (Let) – 6600 kg
- AN28 (Antonov) – 6500 kg
- ATR72 - 21500 kg
- F50 (Fokker) - 19950 kg
- JS31 (Jetstream) - 6950 kg

M – suurim stardimass tuhandetes kilogrammides		0	5,7	34,0	358,9	384,7 ja rohkem
Müratase stardiraja kõrval (EPNdB)		96				$85,83+6,64\log M$
Müratase maandumisrajale lähenedes (EPNdB)		98				$87,83+6,64\log M$
Müratase ülelennul (EPNdB)		89				$63,56+16,61\log M$

4. Propellerlennuk stardimassiga mitte üle 9000 kg, mille prototüüp on kinnitatud enne 17. novembrit 1988. a:

M – suurim stardimass tuhandetes kilogrammides		0	0,6	1,5	9,0	
Müratase dB(A)		68				$60+13,33M$
						80

5. Propellerlennuk stardimassiga mitte üle 9000 kg, mille prototüüp on kinnitatud 17. novembril 1988. a või hiljem:

Lennunduse seadusandlus

M – suurim stardimass tuhandetes kilogrammides			
M	0	0,6	1,4 9,0
Müراتase dB(A)	76	$82,23+32,67\log M$	88

6. Kopter stardimassiga mitte üle 2730 kg, mille prototüüp on kinnitatud 11. novembril 1993. a või hiljem:

- DR40 900 kg
- DR10 - 750 kg
- B06 (Helikopter Bell) - 1520 kg

M – suurim stardimass tuhandetes kilogrammides			
M	0	0,788	2,73
Müراتase SELdB	82	$83,03+9,97\log M$	

7. Kopter, mille prototüüp on kinnitatud 1. jaanuaril 1985. a või hiljem:

- MI8 (helikopter) – 12 000 kg

M – suurim stardimass tuhandetes kilogrammides			
M	0	0,788	80,0 ja rohkem
Stardimüra (EPNdB)	89	$90,03+9,97\log M$	109
Müراتase maandumisrajale lähenedes (EPNdB)	90	$91,03+9,97\log M$	110
Müراتase ülelennul (EPNdB)	88	$89,03+9,97\log M$	108

Perroonil teostatava tehnilise järelevalve kord ja aruande vormid Eesti lennuvälju kasutavate Euroopa Liitu mittekuuluvate riikide ning Euroopa Liidu liikmesriikide õhusõidukite suhtes
Majandus- ja kommunikatsiooniministri määrus nr 21, 01.03.2006

Lennuamet teostab Eesti lennuvälju kasutavate Euroopa Liitu mittekuuluvate riikide ning Euroopa Liidu liikmesriikide õhusõidukite tehnilist järelevalvet perroonil.

8. Lennundusspetsialistid

Lennundusspetsialistide vanusele ja kvalifikatsioonile, nende koolitusele ja eksamineerimisele esitatavad nõuded ning lennundusspetsialistidele lennunduslubade väljaandmise ja välisriikides väljaantud lennunduslubade tunnustamise eeskiri

Teede- ja sideministri määrus nr 125, 21.12.2001

Määrus lähtub 1944. aasta Chicago rahvusvahelise tsiviilennunduse konventsiooni lisa I sätestatud nõuetest ja on kooskõlas 1990. aasta Kuproose ühtsete lennundusnõuete väljatöötamise, vastuvõtmise ja rakendamise kokkuleppes (RT II 2000, 2, 13) tulenevate nõuetega (*Joint Aviation Requirements - JAR*).

Õhusõiduki meeskonnaliikmete, lennuliikluse lennujuhtide ja -informaatorite ning nimetatud erialadel õppivate ja õppima asuvate isikute tervisenõuded, tervisekontrolli ning

Lennunduse seadusandlus

tervisetõendite väljaandmise, pikendamise, uuendamise ja kehtetuks tunnistamise kord
Vabariigi Valitsuse määrus nr 325, 22.12.2005

Lennunduse raadioside loa väljaandmise kord
Majandus- ja kommunikatsiooniministri määrus nr 68, 15.04.2003

Õhusõiduki meeskonnaliikme sertifikaadi vorm ja väljaandmise kord
Majandus- ja kommunikatsiooniministri 17. septembri 2004. a määrus nr 180

Lennuliikluse lennujuhi ja lennuinformaatori vanusele, kvalifikatsioonile ja koolitusele esitatavad nõuded ning lennunduslubade väljaandmise ja välisriikides välja antud lennunduslubade tunnustamise eeskiri
Majandus- ja kommunikatsiooniministri 22. augusti 2005. a määrus nr 96
NB! Jõustub 01.08.2006

9. Lennundusjulgestus

Lennundusjulgestuse kord
Vabariigi Valitsuse määrus nr 44, 08.02.2000
Teede- ja Sideministeeriumi valitsemisalas tegeleb lennundusjulgestusalaste küsimustega Lennuamet.

Lennuvälja lennundusjulgestuse konkreetsed nõuded töötab välja, kooskõlastab need Lennuametiga ja tagab rakendamise lennuvälja valdaja. Ta moodustab ka lennuvälja lennundusjulgestusteenistuse või määrab lennundusjulgestustöötaja, kelle ülesandeks on jälgida lennundusjulgestusnõuete täitmist. Lennuvälja valdaja tagab lennundusjulgestusalaste nõuete järgimise lennuvälja rajamisel või renoveerimisel ning määrab kindlaks transiitreisijate ja nende käsipagasi lennueelse julgestuskontrolli korra.

Lennundusjulgestuse järelevalve teostamise kord
Majandus- ja kommunikatsiooniministri määrus nr 83, 28.07.2005
Järelevalve teostamisel arvestatakse õigusaktide nõudeid ja rahvusvaheliste organisatsioonide standardeid, auditeid ja inspekteerimisi ning isiku, kelle suhtes järelevalvet teostatakse, siseseid julgestuse järelevalvemeetmeid. Puuduse tuvastamisel ning kõrvaldamisel, mida ei pruugi pidada puuduseks konkreetne rahvusvaheline organisatsioon, lähtub Lennuamet kehtivatest lennundusjulgestust reguleerivatest õigusaktidest. Puudus käesoleva määruse tähenduses on järelevalve teostamisel tuvastatud lennundusjulgestuse nõuetele mittevastavus. Lennuamet on pädev asutus Euroopa Parlamendi ja EL Nõukogu määruse nr (EÜ) 2320/2002 (EÜT 355, 30.12.2002, lk 1–22) mõistes, millega kehtestatakse tsiviillennundusjulgestuse valdkonna ühiseeskirjad ning ta koordineerib lennundusjulgestusalast tegevust Euroopa Liidu lennundusjulgestusalaste õigusaktide ja Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni lennundusjulgestusalaste standardite osas.

Lennuametis teostavad järelevalvega seotud tegevusi ja toiminguid lennundusjulgestuse osakonna teenistujad, kes lisaks järelevalvega seotud ülesannetele võivad vajadusel täita ka muid ülesandeid.

Relva ja selle laskemoona kommertseesmärgil kasutatava õhusõiduki reisijatesalongi kaasavõtmise kord
Teede- ja sideministri määrus nr 72, 31.10.2002

Lennunduse seadusandlus

Relva ja selle laskemoona võib kommertslennule reisijatesalongi kaasa võtta ainult erandjuhtumil Politseiameti, Kaitsepolitseiameti või Kaitseministeeriumi algatusel, kui see on möödapääsmatult vajalik nimetatud asutuse seadusest tuleneva funktsiooni täitmiseks. Relva ja laskemoona kaasavõtmise kooskõlastab Politseiamet, Kaitsepolitseiamet või Kaitseministeerium siseriikliku lennu puhul Lennuametiga, asjaomase lennuettevõtjaga ja asjaomaste lennuväljade valdajatega. Lennuamet juhindub kooskõlastuse andmisel lennuohutuse ja lennundusjulgestuse tagamise vajadusest.

Nõuded lennundusjulgestusega seotud tööülesandeid täitva isiku koolitusele ja kvalifikatsioonile ning lennundusjulgestusega seotud tööülesandeid täitva isiku valiku ja lennundusjulgestusalase läbivaatuse teostaja tunnustamise kord
Majandus- ja kommunikatsiooniministri määrus nr 61, 31.05.2005

Lennundusjulgestusalast läbivaatust võib teha isik, keda Lennuamet on tunnustanud lennundusjulgestusalase läbivaatuse teostajana.

Lennundusjulgestusega seotud tööülesandeid võib täita:

- vähemalt 20-aastane Eesti kodanik ja
- valdab riigikeelt vähemalt kesktasemel ja
- omab vähemalt keskharidust ja
- on läbinud oma tööülesannete täitmiseks vajaliku koolituse ja
- ei kanna karistust kuriteo eest või kelle karistusandmed kuriteo kohta on karistusregistrist kustutatud.
- Kelle tervislik seisund vastab turvaseaduse (RT I 2003, 68, 461) alusel turvatöötaja tervisele kehtestatud nõuetest

Lennuettevõtja, lennuvälja käitaja, lennuettevõtja õhusõidukeid varustav toitlustusettevõtja, lennuettevõtja või lennuvälja käitajaga lepingulistes suhetes olev puhastusettevõtja, õhusõiduki hooldusega seotud ettevõtja ning õhuteed pidi edastatava kauba ja posti käitlemisega tegelevad ettevõtjad määravad lennundusjulgestuse eest vastutava pädeva töötaja ning teavitavad sellest Lennuametit.

10. Lennuõnnetused ja -intsidendid

Lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimise kord
Majandus- ja kommunikatsiooniministri määrus nr 73, 28.04.2003

Tallinna lennuinfoiirkonnas toimunud lennuõnnetuste ja tõsiste lennuintsidentide uurimist korraldab sõltumatu uurimisüksus Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumis. Lennuõnnetuse või -intsidendi uurimise peamine eesmärk on kindlaks teha lennuõnnetuse või -intsidendi põhjused, et vältida selliseid õnnetusi ja intsidente tulevikus. Eesmärgiks ei saa olla kellegi süü või vastutuse määramine.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium peab vastavalt 1944. aasta Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni nõuetele informeerima lennuõnnetusega seotud riikide lennundusasutusi ja Rahvusvahelist Tsiviillennunduse Organisatsiooni.

Lennuohutust mõjutavast juhtumist teatamise kord
Majandus- ja kommunikatsiooniministri määrus nr 81, 22.07.2005

Lennunduse seadusandlus

Lennuohutust mõjutavast sündmusest (lennuõnnetus, tõsine lennuintsident, lennuintsident ja vahejuhtum) peab õhusõiduki kapten, või juhul, kui see ei ole tal võimalik, õhusõiduki omanik, valdaja või käitaja, sellest viivitamatult teatama KRO-le (Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kriisireguleerimise osakond). Edasi teatatakse juhtunust lennuametile ja seda hakkab käsitlema Lennuameti lennutegevuse osakond.

Päästeseadus

Vastu võetud 23.03.1994. a seadusega, jõustunud 24.04.1994

Päästetööd lennuõnnetuse korral on õhusõiduki ning sellel olnud inimeste otsimiseks ja päästmiseks tehtavad tööd.

Lennuõnnetuse korral maismaal teevad päästetöid riigi ja kohaliku omavalitsuse päästeasutused (Saaremaa Päästeteenistus) ning lennujaama päästeallüksused. Lennuõnnetuse korral maismaal teevad päästetöid riigi ja kohaliku omavalitsuse päästeasutused ning lennujaama päästeallüksused. Päästetööde tegemist maismaal korraldab lennuõnnetuse korral Päästeamet.

Lennuõnnetuse korral, mis toimub lennuvälja piirkonnas raadiusega viis meremiili, korraldavad otsingu- ja päästetöid lennuväljade valdajad ning sertifitseeritud lennuliiklusteenistused. Valmisoleku eest hädaolukordadeks tsiviillennunduses vastutab Lennuamet. Kuressaare **lennujaamas juhataja**.

Lennuõnnetuse korral, mis toimub lennuvälja piirkonnas raadiusega viis meremiili, korraldavad otsingu- ja päästetöid lennuväljade valdajad ning sertifitseeritud lennuliiklusteenistused.

Eesti sise- ja territoriaalmeres, majandusvööndis ning Peipsi, Lämmi- ja Pihkva järvel otsingu- ja päästetööde tegemise, sealhulgas merereostuse avastamise ja likvideerimise kord
Majandus- ja kommunikatsiooniministri määrus nr 237, 23.07.2002