

II

(Muud kui seadusandlikud aktid)

MÄÄRUSED

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2019/1387,

1. august 2019,

millega muudetakse määrust (EL) nr 965/2012 seoses lennukite maandumissuutlikkuse arvutamise nõuetega ning raja pinnakatte seisukorra hindamise standarditega, teatavate õhusõiduki ohutusvahendite ja -nõuete ajakohastamisega ning selliste lendude käitamisega, millel puudub suure käitamisulatusesega lendude luba

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

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

ning arvestades järgmist:

- (1) Komisjoni määruses (EL) nr 965/2012 ⁽²⁾ on sätestatud üksikasjalikud eeskirjad selliste lendude lähenemis- ja maandumissuutlikkuse ohutusvaru kohta, mida tehakse kahemootorilise lennukiga, mille mootoritest üks ei tööta, ning millel puudub kahe mootoriga lennuki suurendatud käitamisulatusesega lendude (ETOPS) luba, samuti pardaregistraatorite suhtes kohaldatavad tehnilised nõuded. Kõnealuselises määruses on sätestatud üksikasjalikud eeskirjad ka selliste A-suutlikkusklassi lennukite lennumeeskonnakabiini turvaukse kohta, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPS) on 19.
- (2) Õnnetuste uurimisaranded on näidanud, et erinevad meetodid, mida kasutatakse raja pinnakatte seisukorra hindamiseks enne maandumist ja asjakohase teabe esitamiseks pärast maandumist, suurendavad oluliselt lennurajalt väljasõitude arvu, eriti kui rada on märg või puhastamata. Lennukite suutlikkusnäitajate arvutamiseks praegu kasutatavad standardid, mis on sätestatud komisjoni määruses (EL) nr 965/2012, ei kajasta piisaval määral kõiki märja ja puhastamata raja pinnakatte seisukorda iseloomustavaid tingimusi, mida on vaja raja pinnakatte seisukorra hindamiseks ja asjakohase teabe esitamiseks.
- (3) Seetõttu muutis Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon (edaspidi „ICAO“) rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni (edaspidi „Chicago konventsioon“) 6., 8., 14. ja 15. lisas mitmeid standardeid ja soovituslikke tavasid ning töötas sellega seoses välja üksikasjalikud ja täiendavad juhendmaterjalid. Nende dokumentide eesmärk on kehtestada raja pinnakatte seisukorda ja lennukõlblikkusstandardeid hõlmav ühtne üleilmne teabevorm, mida on vaja lennukite maandumisdistsantsi hindamiseks, ning rakendussätteid maandumissuutlikkuse arvutamiseks ja raja pinnakatte seisukorda käsitleva teabe esitamiseks.
- (4) Seepärast tuleks määrust (EL) nr 965/2012 muuta, et võtta arvesse uurimisasutuste esitatud lennuohutusalaaside soovitusi ning rakendada ICAO standardite ja soovituslike tavade asjakohaseid põhimõtteid. ICAO soovitude järgimiseks peaksid muudetud nõuded jõustuma hiljemalt 5. novembril 2020.

⁽¹⁾ ELT L 212, 22.8.2018, lk 1.

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

- (5) Lisaks on ärilise lennutranspordi lende sooritavate teatavate suutlikkusklasside (A- ja B-suutlikkusklassi) lennukitel muude reguleerivate süsteemide puhul lubatud maanduda ettenähtud rajal vähendatud maandumisdistantsiga, eeldusel et pädev asutus on selle eelnevalt heaks kiitnud ja et asjaomase lennuki puhul on täidetud mitmesugused riskimaandamistingimused. Määruses (EL) nr 965/2012 tuleks kindlaks määrata tingimused, mille alusel võib eespool nimetatud käitamistoiminguid teha, säilitades samal ajal nõuetele vastava ohutustaseme. Seetõttu tuleks tegevuslubade asjakohast haldusvormi muuta nii, et see hõlmaks ka eespool nimetatud toiminguid.
- (6) Õnnetuste uurimisega seotud aruannetest selgub, et mõnel juhul oleks kasulikku teavet andnud see, kui piloodikabiini helisalvestusseadmed (edaspidi „CVR“) ja nendega seotud kohtmikrofonid, mis paiknevad kabiinis, oleksid pärast põhitoitesüsteemi katkestust salvestamist jätkanud. Seepärast tuleks kehtestada nõue, et õhusõiduki pardal peaks olema varutoiteallikad, mida saab kasutada põhitoitesüsteemi võimalike rikete puhul. See on kooskõlas Chicago konventsiooni 6. lisa I osaga.
- (7) Chicago konventsiooni 6. lisa raames hiljuti vastu võetud standardid ja soovituslikud tavad (SARP) sisaldavad nõuet, et ärilises lennutranspordis kasutatavatel teataval liiki kerglennukitel ja kopteritel peab olema lennuandmete pardaregistraator. Lisaks esitasid lennuõnnetuste uurimisorganid Euroopa Liidu Lennundusohutusametile (edaspidi „amet“) kaksteist lennuohutusala soovitusi, milles käsitleti vajadust salvestada kerglennukite ja kopterite lennuandmeid.
- (8) Kooskõlas proportsionaalsuse põhimõttega ja tuginedes riskihindamisele, tuleks seoses pardaregistraatori kohustusliku paigaldamisega uutesse õhusõidukitesse arvesse võtta asjaomase õhusõiduki suurust ja keerukust ning käitamise liiki. Seepärast peaksid äsja toodetud kerglennukid ja kopterid, mida kasutatakse ärilise lennutranspordi lendudeks või ärilisteks erilendudeks (SPO) ja mis vastavad teatavatele maksimaalse stardimassi, jõuallika või maksimaalse sõitjate arvuga seotud tingimustele, olema varustatud pardaregistraatoriga. Lisaks tuleks muuta pardaregistraatori salvestuste käsitlemise (säilitamine, tootmine, kaitsmine ja kasutamine) nõudeid, mis hõlmaksid pardaregistraatori olemasolu suhtes kehtestatud uute nõuete kohaselt kasutusele võetavaid pardaregistraatoreid.
- (9) Seoses nõudega paigaldada õhusõidukile lennumeeskonna kabiini turvauks kohandas ICAO standardeid ja soovituslikke tavasid, et muuta piiri, millest suurema stardimassiga õhusõidukite puhul on turvaukse olemasolu kohustuslik. Seepärast tuleks määrust (EL) nr 965/2012 vastavalt muuta, et tagada lennutegevuseeskirjade ühtlustamine ja liidu ning kolmandate riikide lennuettevõtjate jaoks võrdsed tingimused.
- (10) Määruses (EL) nr 965/2012 on sätestatud kriteeriumid (maksimaalne lubatud stardimass ja maksimaalne lubatud reisijakohtade arv), mida kohaldatakse ETOPS-loata lendude käitamiseks ja A-suutlikkusklassi lennukite puhul käitamiseks marsruudil, mille mõni punkt asub sobivast lennuväljast kaugemal, kui vahemaa, mis lennatakse 60 kuni 120 minuti jooksul ühe mittetöötava mootoriga reisilennu kiirusel. A-suutlikkusklassi lennukeid, mis vastavad kõnealustele kõlblikkuskriteeriumidele, lubatakse käitada 120 kuni 180 minuti pikkuse lennu kaugusel sobivast lennuväljast, tingimusel et nad on saanud pädevalt asutuselt asjakohase loa ning asjaomase lennuki tüübiprojekt on selliste lendude tegemiseks heaks kiidetud.
- (11) Mitu lennukitootjat on juba välja töötanud või välja töötamas A-suutlikkusklassi lennukeid, mis suudavad ETOPS-loata lendude käitamisel eespool nimetatud kriteeriume ületada. Praegused sätted moonutavad konkurentsi selliste lennutaksoettevõtjate puhul, kelle lennukid neid kriteeriume täita ei suuda. Kuna ükski teine oluline reguleeriv asutus ei ole ETOPS-loata lendude suhtes selliseid kriteeriume kehtestanud, tuleks määrust (EL) nr 965/2012 vastavalt muuta.
- (12) Ärilise lennutranspordi esmaabi-hapnikuseadmed on tänu tehnoloogia hiljutisele arengule saavutanud nõuetele vastava ohutustaseme ja seetõttu tuleks määrust (EL) nr 965/2012 muuta, et kõnealused seadmed oleks võimalik kasutusele võtta.
- (13) Määruse (EL) nr 965/2012 III lisa esitatud minimaalvarustuse loetelu (MEL) käsitlevaid nõudeid ei kohaldata heakskiidetud koolitusorganisatsioonide (ATO) suhtes ja seetõttu tuleks määrust (EL) nr 965/2012 muuta, et pädevad asutused saaksid ATO-le anda heakskiidu minimaalvarustuse loetelu (MEL) väljatöötamiseks.
- (14) Komisjoni määruse (EL) nr 1321/2014 ⁽³⁾ hiljutisi muudatusi arvesse võttes tuleks määrust (EL) nr 965/2012 vastavalt muuta, et kahes määruses sisalduvad ristviited omavahel kooskõlla viia.

⁽³⁾ Komisjoni 26. novembri 2014. aasta määrus (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).

- (15) Amet on ette valmistanud rakenduseeskirjade eelnõu ja esitanud selle koos arvamusega nr 2/2019 komisjonile kooskõlas määruse (EL) 2018/1139 artikli 75 lõike 2 punktidega b ja c ning artikli 76 lõikega 1.
- (16) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas määruse (EL) 2018/1139 artikli 127 kohaselt asutatud komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määruse (EL) nr 965/2012 muutmise

- 1) Artikkel 9aa asendatakse järgmisega:

„Artikkel 9aa

Nõuded lennumeeskonnale tehniliste kontroll-lendude tegemiseks

Kui piloot on tegutsenud enne 25. september 2019 õhusõiduki kaptenina tehnilisel kontroll-lennul, mis vastavalt VIII lisa punktis SPO.SPEC.MCF.100 esitatud määratlusele liigitatakse A-klassi tehniliseks kontroll-lennuks, arvestatakse seda varasema lennukogemusena kõnealuse lisa punkti SPO.SPEC.MCF.115 alapunkti a alapunkti 1 nõuete täitmisel. Sel juhul tagab käitaja, et õhusõiduki kaptenile antakse ülevaade kõikidest erinevustest, mis on kindlaks tehtud enne 25. september 2019 kehtinud käitamistavade ja käesoleva määruse VIII lisa E-alajao 5. jaotises sätestatud kohustuste, sealhulgas käitaja kehtestatud asjaomastest protseduuridest tulenevate kohustuste vahel.“;

- 2) määruse (EL) nr 965/2012 I, II, III, IV, V, VI, VII ja VIII lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse lisale.

Artikkel 2

Jõustumise ja kohaldamise kuupäevad

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

Lisa järgmisi punkte kohaldatakse alates 25. september 2019:

- punkti 4 alapunkt a;
- punkti 6 alapunkt b;
- punkti 8 alapunkt b.

Lisa punkti 4 järgmisi alapunkte kohaldatakse alates 5. novembrist 2020:

- alapunkt c;
- alapunkt d;
- alapunkt e;
- alapunkt f;
- alapunkt g;
- alapunkt n;
- alapunkt q.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 1. august 2019

Komisjoni nimel
president
Jean-Claude JUNCKER

LISA

Määruse (EL) nr 965/2012 I, II, III, IV, VI, VII ja VIII lisa muudetakse järgmiselt.

1) I lisa (II–VIII lisa kasutatavad mõisted) muudetakse järgmiselt:

a) lisatakse punkt 22a:

„22a. „Kabiini helisalvestusseade (CVR)“ – purunemiskindel lennuandmete pardasalvesti, mille puhul kasutatakse mikrofonide ning muude audio- ja digisisendite kombinatsiooni, et salvestada ja talletada kabiini helikeskkonda, lennumeeskonnaliikmetele ja nende poolt edastatavat teavet ning lennumeeskonnaliikmete vahelist suhtlust.“;

b) punkt 25 asendatakse järgmisega:

„25. „Puhastamata rada“ – lennurada, mille pinnast märkimisväärne osa (kas eraldi asuvates kohtades või mitte) on kasutamiseks ette nähtud pikkuse ja laiuse ulatuses kaetud ühe või mitme ainega, mis on loetletud raja pinnakatte seisukorra tunnustes.“;

c) punkt 32 jäetakse välja;

d) punkt 42 asendatakse järgmisega:

„42. „Kuiv rada“ – lennurada, mille pinnal ei ole nähtavat niiskust ja mis kavatsetavas kasutusalas ei ole puhastamata.“;

e) lisatakse punkt 49b:

„49b. „Lennuandmete pardaregistraator (FDR)“ – purunemiskindel lennuandmete pardasalvesti, mille puhul eri andmeallikaid kasutatakse selleks, et salvestada ja talletada õhusõiduki seisukorda ja toimivust kajastavaid parameetreid.“;

f) lisatakse punkt 49c:

„49c. „Pardaregistraator“ – salvestusseade, mis on paigaldatud õhusõidukile, et hõlbustada lennuõnnetuse või intsidendi ohutusosalast uurimist.“;

g) lisatakse punkt 70 a:

„70a. „Maandumisdistsants saabumise ajal (LDTA)“ – maandumisdistsants, mis on võimalik saavutada tavapärastes käitamistingimustes, põhineb maandumissuutlikkuse andmetel ja asjakohastel protseduuridel ning mille kindlaksmääramisel lähtutakse maandumise ajal valitsevatest tingimustest.“;

h) lisatakse punkt 103c:

„103c. „Rajaolukorra teade (RCR)“ – üldine standardteade, milles kirjeldatakse raja olukorda ja selle mõju lennuki maandumis- ja väljumissuutlikkusele ning mis esitatakse rajaolukorra koodina.“;

i) lisatakse punkt 107 a:

„107a. „Eritöötlusega talverada“ – kokkupressitud lume või jääga kaetud kuiv ja külmunud lennurada, millele on puistatud liiva või muud abrasiivset materjali või mida on raja haarduvuse suurendamiseks mehaaniliselt töödeldud.“;

j) punkt 128 asendatakse järgmisega:

„128. „Märg rada“ – lennurada, mille pind on kasutamiseks ettenähtud ala ulatuses nähtavalt niiske või kaetud kuni 3 mm paksuse veekihiga.“;

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

„II liide

„KÄITAMISTINGIMUSED (vastavalt lennutegevuskäsiraamatus kinnitatud tingimustele)				
Käitamistingimused välja andnud asutuse kontaktandmed Telefon ⁽¹⁾ : _____ ; Faks: _____ ; E-post: _____				
Lennuettevõtja Käitaja nimi ⁽³⁾ : sertifikaat (AOC) ⁽²⁾ : Kasutatav ärinimi		Kuupäev ⁽⁴⁾ :		Allkiri:
Käitamistingimuste nr:				
Õhusõiduki mudel ⁽⁵⁾ : Registreerimistunnused ⁽⁶⁾ :				
Käitamislühid: Äiline lennutegevus <input type="checkbox"/> Reisijate arv <input type="checkbox"/> Kaup <input type="checkbox"/> Muud ⁽⁷⁾ : _____				
Käitamiskiirkond ⁽⁸⁾ :				
Eripiirangud ⁽⁹⁾ :				
Eriload:	Jah	Ei	Spetsifikatsioon ⁽¹⁰⁾	Märkused
Ohtlikud kaubad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Lennud halva nähtavusega Start Lähenedamine ja maandumine	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ⁽¹¹⁾ ... RVR ⁽¹²⁾ : m DA/H: jalga RVR: m	
RVSM ⁽¹³⁾ <input type="checkbox"/> ei kohaldata	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS ⁽¹⁴⁾ <input type="checkbox"/> ei kohaldata	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Maksimaalne kõrvalkaldumisaeg ⁽¹⁵⁾ : min	
Navigatsioonitingimused sooritusel põhineva navigatsiooniga (PBN) lendudel ⁽¹⁶⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		⁽¹⁷⁾
Navigatsiooni miinimumnõuded	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Ühe turbini mootoriga lennuki käitamine öösel või instrumentaallennuilmal (SET-IMC) tingimustes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽¹⁸⁾	
Öönägemissüsteemiga kopterilennud	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Ripplasti vedu kopteril	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Kopterite kiirabilennud	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Kopteri salongimeeskonna koolitus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Salongitöötajate koolitus ⁽¹⁹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Salongitöötaja tunnistuse väljaandmine ⁽²⁰⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
B-tüüpi elektroonilise lennudokumentatsiooni rakenduste kasutamine	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²¹⁾	
Jätkuv lennukõlblikkus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²²⁾	
Muud ⁽²³⁾				

(1) Pädeva asutuse telefoni- ja faksinumber ning riigi kood. E-posti aadress, kui see on olemas.
(2) Märkida vastava lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) number.
(3) Märkida käitaja registrijärgne nimi ja ärinimi, kui viimane on esimesest erinev. Ärinime ette lisada märges „Dba“ (*Doing business as*).
(4) Käitamistingimuste väljaandmise kuupäev (pp-kk-aaaa) ja pädeva asutuse esindaja allkiri.
(5) Märkida ICAO määratluse kohane õhusõiduki mark, mudel ja seeria või üldseeria, kui see on olemas (nt Boeing-737-3K2 või Boeing-777-232).
(6) Registreerimistunnused on loetletud käitamistingimustes või lennutegevuskäsiraamatus. Viimasel juhul tuleb asjaomastesse käitamistingimustesse lisada viide lennutegevuskäsiraamatu vastavale leheküljele. Kui konkreetse õhusõidukimudeli suhtes kõiki erilube ei kohaldata, võib õhusõiduki registreerimistunnuse märkida konkreetse eriloa juurde märkuste veergu.
(7) Muu täpsustatav transpordiliik (nt kiirabilennud).
(8) Loetleda lennutegevuseks lubatud geograafilised piirkonnad (geokoordinaadid või konkreetsed marsruudid, lennuinfo piirkond või riigi- või piirkonnapiirid).
(9) Loetleda kohaldatavad eripiirangud (nt üksnes VFR, üksnes päeval jne).
(10) Selles veerus tuleb loetleda iga eriloa või eriloa liigi kõige leebemad kriteeriumid (koos asjaomaste kriteeriumidega).
(11) Märkida kohaldatav täppislähenemise kategooria: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB või CAT IIIC. Märkida minimaalne nähtavus rajal (RVR) meetrites ja otsusekõrgus (DH) jalgades. Iga lähenemiskategooria märkida eraldi reale.
(12) Märkida kinnitatud minimaalne stardi-RVR meetrites. Kui välja antakse mitu eriluba, võib iga loa märkida eraldi reale.
(13) Kasti „ei kohaldata“ võib märke teha üksnes juhul, kui õhusõiduki maksimaalne lennukõrgus on alla FL290.
(14) Suurendatud käitamislutusega lennud (ETOPS-lennud) on praegu lubatud üksnes kahemootorilistele õhusõidukitele. Seega võib kasti „ei kohaldata“ teha märke juhul, kui õhusõidukimudelil on vähem või rohkem kui kaks mootorit.
(15) Lisaks võib märkida lubatud vahemaa (NM) ja mootoritüübi.
(16) Suutlikkusel põhinev navigatsioon (PBN): iga terviklik PBN-eriluba (nt RNP AR APCH jaoks) märkida eraldi reale ning asjaomased piirangud veergu „Tingimused“ või „Märkused“ või mõlemasse veergu. Protseduuripõhiste RNP AR APCH protseduuride eriload võib loetleda käitamistingimustes või lennutegevuskäsiraamatus. Viimasel juhul tuleb asjaomastesse käitamistingimustesse lisada viide lennutegevuskäsiraamatu vastavale leheküljele.
(17) Täpsustada, kas eriluba kehtib üksnes teatavate rajalõpualade või lennuväljade või mõlema suhtes.
(18) Lisada konkreetne plaaneri või mootori kombinatsioon.
(19) Luba selliste koolituskursuste ja eksamite läbiviimiseks, mille peavad sooritama komisjoni määruse (EL) nr 1178/2011 V lisa (CC-osa) kohase salongitöötaja tunnistuse taotlejad.
(20) Luba komisjoni määruse (EL) nr 1178/2011 V lisa (CC-osa) kohaste salongitöötaja tunnistuste väljaandmiseks.
(21) B-tüüpi elektroonilise lennudokumentatsiooni rakenduste loetelu ja riistvara (kaasaskantava elektroonilise lennudokumentatsiooni puhul) viite lisamine. Loetelu esitatakse kas käitamistingimustes või lennutegevuskäsiraamatus. Viimasel juhul tuleb asjaomastesse käitamistingimustesse lisada viide lennutegevuskäsiraamatu vastavale leheküljele.
(22) Õhusõiduki jätkuva lennukõlblikkuse tagamise eest vastutava isiku või organisatsiooni nimi ning viide asjaomaseid nõudeid sisaldavale määrusele, nt komisjoni määruse (EL) nr 1321/2014 I lisa (M-osa) G alajagu.
(23) Siia võib märkida muud load või andmed, iga luba eraldi real (või mitmerealises lõigus) koos vastava loaga (nt lühimaa maandumised, järsud lähenemised, vähendatud nõutav maandumisdistants, kopterilennud avalikes huvides kasutatavasse käitamiskohta või sellisest kohast, kopterilennud väljaspool tihedalt asustatud piirkonda asuva maandumiseks sobimatu ala kohal, kopterilennud tagatud ohutu hädamaandumise võimaluseta, lennud suurendatud kalletega, maksimumkaugus sobivast lennuväljast kahemootorilistel ETOPS-loata lennukitel, mitteäriliseks otstarbeks kasutatavad õhusõidukid).
EASA VORM 139, versioon 6.“

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

a) punkti ORO.GEN.310 alapunkti f alapunkt 3 asendatakse järgmisega:

„3) alapunktis d osutatud organisatsiooni teavitatakse kõikidest defektidest või tehnilistest rikestest, mis ilmnevad ajal, mil õhusõiduk on asjaomase käitaja käituskontrolli all;“

- b) punkt ORO.SEC.100 asendatakse järgmisega:

„ORO.SEC.100 Lennumeeskonna kabiini turvalisus – lennukid“

- a) Lennukis, mille lennumeeskonna kabiinil on turvauks, peab seda ust olema võimalik lukustada ja lisaks sellele peavad olema olemas vahendid, mille abil salongitöötajad saavad lennumeeskonda teavitada kahtlasest tegevusest või turvareeglite rikkumisest salongis.
- b) Kõikidel reisijate ärilise transpordiga tegelevate reisilennukite lennumeeskonna kabiinidel peab olema sertifitseeritud turvauks, mida saab lukustada ja lukust avada mõlema piloodi istmelt ning mille konstruktsioon vastab kohaldatavatele lennukõlblikkusnõuetele, kui asjaomane lennuk kuulub ühte järgmistest kategooriatest;
- 1) lennukid, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on üle 54 500 kg;
 - 2) lennukid, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on üle 45 500 kg ja suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle 19, või
 - 3) lennukid, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle 60.
- c) Kõikidel lennukitel, millele vastavalt alapunktile b on paigaldatud lennumeeskonna kabiini uks,
- 1) tuleb kõnealune uks sulgeda enne mootori käivitamist startimiseks ning hoida see lukus, kui julgestusprotseduurid või kapten seda nõuavad, kuni mootori väljalülitamiseni pärast maandumist, välja arvatud juhul, kui kooskõlas tsiviillennunduse riikliku julgestusprogrammiga peetakse vajalikuks lasta volitatud isikuid kabiini sisse või sealt välja;
 - 2) peavad olema mõlema piloodi istmelt väljaspool lennumeeskonna kabiini ust paikneva ala jälgimist võimaldavad seadmed, mille abil on võimalik kindlaks teha lennumeeskonna kabiini siseneda soovivaid isikuid ning kahtlast käitumist või võimalikku ohtu.“;
- 4) IV lisa (CAT-osa) muudetakse järgmiselt:
- a) punkt CAT.GEN.MPA.195 asendatakse järgmisega:

„CAT.GEN.MPA.195. Pardaregistraatori salvestiste käitlemine: säilitamine, esitamine, kaitsmine ja kasutamine

- a) Pärast uurimisorgani kindlaks tehtud õnnetust, tõsist intsidenti või juhtumit peab õhusõiduki käitaja säilitama pardaregistraatori originaalsalvestisi 60 päeva või kuni uurimisorgan annab teistsugused korraldused.
- b) Käitaja teostab salvestiste operatiivkontrolli ja hindamise selle tagamiseks, et käesoleva määruse nõuete kohaselt õhusõiduki pardale paigaldatud pardaregistraatorid oleksid jätkuvalt töökorras.
- c) Käitaja säilitab kõik lennuandmete salvestised ja andmesidesõnumid, mis vastavalt nõuetele peavad olema pardaregistraatoris salvestatud. Kõnealuste pardaregistraatorite katsetamise ja hooldamise korral võib kustutada katsetamisaja kõige vanema salvestatud materjali kuni ühe tunni ulatuses.
- d) Käitaja säilitab ja ajakohastab dokumente, mis sisaldavad vajalikku teavet pardasalvesti algandmete töödeldavateks ühikuteks konverteerimise kohta.
- e) Käitaja teeb pädeva asutuse nõudmisel kättesaadavaks kõik pardaregistraatoris säilitatud salvestised.
- f) Ilma et see mõjutaks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruste (EL) nr 996/2010 ja (EL) 2016/679 (*) sätteid, kohaldatakse järgmist:
- 1) pardaregistraatori helisalvestisi võib avalikustada või kasutada ainult pardaregistraatori töökorras oleku tagamiseks, välja arvatud juhul, kui on täidetud kõik allpool esitatud tingimused:
 - i) selliste helisalvestiste käitlemiseks ja nende protokollimiseks on kehtestatud asjakohane protseduur;

- ii) kõik asjakohased meeskonnaliikmed ja hooldustöötajad on varem andnud selleks nõusoleku;
 - iii) kõnealuseid helisalvestisi kasutatakse ainult ohutustaseme säilitamiseks või tõstmiseks;
- 1a) käitaja, kes kontrollib pardaregistraatori helisalvestisi pardaregistraatori töökorras oleku tagamiseks, kaitseb asjaomaste helisalvestiste privaatsust ja tagab, et neid ei avalikustata ega kasutata muuks otstarbeks kui pardaregistraatori töökorras oleku tagamiseks;
- 2) pardaregistraatori salvestatud lennuandmeid või andmesidesõnumeid ei või kasutada muuks otstarbeks kui ettekandmisele kuuluva õnnetuse või intsidendi uurimine, välja arvatud juhul, kui need salvestised vastavad mõnele allpool esitatud tingimusele:
- i) käitaja kasutab asjaomaseid salvestisi üksnes lennukõlblikkuse tagamiseks või hoolduseks;
 - ii) salvestised on anonümiseeritud;
 - iii) salvestiste avalikustamiseks kasutatakse turvalist protseduuri;
- 3) pardaregistraatori salvestatud kujutisi lennumeeskonna kabiinist võib avalikustada või kasutada ainult pardaregistraatori töökorras oleku tagamiseks, välja arvatud juhul, kui on täidetud kõik allpool esitatud tingimused:
- i) salvestatud kujutiste käitlemiseks on kehtestatud asjakohane protseduur;
 - ii) kõik asjakohased meeskonnaliikmed ja hooldustöötajad on varem andnud selleks nõusoleku;
 - iii) kõnealuseid salvestatud kujutisi kasutatakse ainult ohutustaseme säilitamiseks või tõstmiseks;
- 3a) kui pardaregistraatori salvestatud kujutisi lennumeeskonna kabiinist kontrollitakse pardaregistraatori töökorras oleku tagamiseks, tuleb silmas pidada järgmist:
- i) kõnealused kujutised avalikustatakse või neid kasutatakse ainult pardaregistraatori töökorras oleku tagamiseks;
 - ii) käitaja tagab selliste kujutiste privaatsuse, millel võib olla näha meeskonnaliikmete kehaosi.

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/679 füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise ning direktiivi 95/46/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (isikuandmete kaitse üldmäärus) (ELT L 119, 4.5.2016, lk 1).“;

b) punkti CAT.OP.MPA.140 muudetakse järgmiselt:

— alapunkt a asendatakse järgmisega:

„a) Kui pädev asutus ei ole andnud V lisa (SPA-osa) F-alajao kohast luba, ei tohi käitaja tavatingimustel tuulevaikuses käitada kahemootorilist lennukit marsruudil, mille mõni punkt asub sobivast lennuväljast kaugemal, kui asjaomase lennukitüübi puhul ette nähtud vahemaa vastavalt alljärgnevale:

- 1) A-suutlikkusklassi lennukite puhul, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on 20 või rohkem, kaugemal kui vahemaa, mis lennatakse 60 minuti jooksul ühe mittetöötava mootoriga (OEI) reisilennu kiirusel, mis on kindlaks määratud vastavalt alapunktile b;
- 2) A-suutlikkusklassi lennukite puhul, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on kuni 19, kaugemal vahemaast, mis lennatakse 120 minuti jooksul või pädeva asutuse loal turboreaktiivlennukitel kuni 180 minuti jooksul ühe mittetöötava mootoriga (OEI) reisilennu kiirusel, mis on kindlaks määratud vastavalt alapunktile b;
- 3) B-või C-suutlikkusklassi lennukite puhul:
 - i) kaugemal kui vahemaa, mis lennatakse 120 minuti jooksul ühe mittetöötava mootoriga (OEI) reisilennu kiirusel, mis on kindlaks määratud vastavalt alapunktile b;
 - ii) 300 meremiili, kusjuures aluseks võetakse eespool pakutud variantidest lühem.“;

— alapunkt d asendatakse järgmisega:

„d) Alapunkti a alapunktis 2 osutatud loa saamiseks peab käitaja tõendama, et:

- 1) lendude planeerimiseks ja väljumiseks on kehtestatud asjakohased protseduurid;

- 2) on kehtestatud konkreetne hooldusjuhend ja protseduurid, millega tagatakse lennuki ja selle mootorite jätkuva lennukõlblikkuse ja töökindluse soovitud tase, ning see juhend ja need protseduurid on lisatud asjaomase käitaja õhusõidukihooldusprogrammile vastavalt määruse (EL) nr 1321/2014 I lisale (M-osa) ja hõlmavad järgmist:
 - i) mootori kütusekuluprogramm;
 - ii) mootori seisundi jälgimise programm.;
- c) punkt CAT.OP.MPA.300 asendatakse järgmisega:

„CAT.OP.MPA.300 Lähene mis- ja maandumistingimused — lennukid

Enne maandumiseks lähenemise alustamist peab õhusõiduki kapten:

- a) olema veendunud, et temale teadaoleva teabe põhjal ei tohiks ilm lennuväljal ning kasutamiseks ettenähtud raja olukord takistada lennutegevuskäsiraamatus kehtestatud suutlikkusteabe kohast ohutut lähenemist, maandumist ega katkestatud lähenemist;
- b) hindama maandumisdistantsi vastavalt punktile CAT.OP.MPA.303.;
- d) lisatakse punkt CAT.OP.MPA.301:

„CAT.OP.MPA.301 Lähene mis- ja maandumistingimused — kopterid

Enne maandumiseks lähenemise alustamist peab õhusõiduki kapten olema veendunud, et temale teadaoleva teabe põhjal ei tohiks ilm lennuväljal ning kasutamiseks ettenähtud lähenemis- ja stardisirge ala (FATO) olukord takistada lennutegevuskäsiraamatus kehtestatud suutlikkusteabe kohast ohutut lähenemist, maandumist ega katkestatud lähenemist.;

- e) lisatakse punkt CAT.OP.MPA.303:

„CAT.OP.MPA.303 Maandumisdistantsi kontrollimine õhusõiduki pardal saabumisajal — lennukid

- a) Maandumiseks lähenemist jätkatakse vaid juhul, kui olemasolev maandumisdistants (LDA) kasutamiseks ettenähtud lennurajal moodustab vähemal 115 % arvestusliku saabumisaja maandumisdistantsist, mis määratakse kindlaks vastavalt suutlikkusteabele, mille alusel hinnatakse maandumisdistantsi saabumise ajal (LDTA), ning maandumiseks lähenemine toimub A-suutlikkusklassi lennukiga, mis on sertifitseeritud vastavalt tüübisertifikaadis esitatud järgmistele sertifitseerimistingimustele:

- 1) CS-25 või sellega samaväärne;
- 2) CS-23, 4. tase suutlikkustasemega „suur kiirus (*high speed*)“ või samaväärne.

- b) Muude kui alapunktis a osutatud A-suutlikkusklassi lennukite puhul maandumiseks lähenemist ei jätkata, välja arvatud juhul, kui tegemist on ühega järgmistest olukordadest:

- 1) olemasolev maandumisdistants (LDA) kasutamiseks ettenähtud lennurajal moodustab arvestuslikul maandumisajal vähemalt 115 % maandumisdistantsist, mis on kindlaks määratud vastavalt saabumisaja maandumisdistantsi (LDTA) hindamise aluseks olevale suutlikkusteabele;
- 2) kui saabumisaja maandumisdistantsi (LDTA) hindamise aluseks olev suutlikkusteave ei ole kättesaadav, on olemasolev maandumisdistants (LDA) kasutamiseks ettenähtud rajal arvestuslikul maandumisajal vähemalt punkti CAT.POLA.230 või punkti CAT.POLA.235 (vastavalt asjaoludele) kohaselt kindlaks määratud nõutav maandumisdistants.

- c) B-suutlikkusklassi lennukite puhul maandumiseks lähenemist ei jätkata, välja arvatud juhul, kui tegemist on ühega järgmistest olukordadest:

- 1) olemasolev maandumisdistants (LDA) kasutamiseks ettenähtud rajal moodustab arvestuslikul maandumisajal vähemalt 115 % maandumisdistantsist, mis on kindlaks määratud vastavalt saabumisaja maandumisdistantsi (LDTA) hindamise aluseks olevale suutlikkusteabele;
- 2) kui saabumisaja maandumisdistantsi (LDTA) hindamise aluseks olev suutlikkusteave ei ole kättesaadav, on olemasolev maandumisdistants (LDA) kasutamiseks ettenähtud rajal arvestuslikul maandumisajal vähemalt punkti CAT.POLA.330 või punkti CAT.POLA.335 (vastavalt asjaoludele) kohaselt kindlaks määratud nõutav maandumisdistants.

- d) C-suutlikkusklassi lennukite puhul maandumiseks lähenemist ei jätkata, välja arvatud juhul, kui tekib üks järgmistest olukordadest:
- 1) olemasolev maandumisdistants (LDA) kasutamiseks ettenähtud rajal moodustab arvestuslikul maandumisajal vähemalt 115 % maandumisdistantsist, mis on kindlaks määratud vastavalt saabumisaja maandumisdistantsi (LDTA) hindamise aluseks olevale suutlikkusteabele;
 - 2) kui saabumisaja maandumisdistantsi (LDTA) hindamise aluseks olev suutlikkusteave ei ole kättesaadav, on olemasolev maandumisdistants (LDA) kasutamiseks ettenähtud rajal arvestuslikul maandumisajal vähemalt punkti CAT.POL.A.430 või punkti CAT.POL.A.435 (vastavalt asjaoludele) kohaselt kindlaks määratud nõutav maandumisdistants.
- e) Saabumisaja maandumisdistantsi (LDTA) hindamise aluseks olev suutlikkusteave peab põhinema õhusõiduki lennukäsiraamatus (AFM) esitatud heakskiidetud andmetel. Kui õhusõiduki lennukäsiraamatus (AFM) esitatud heakskiidetud andmetest ei piisa saabumisaja maandumisdistantsi (LDTA) hindamiseks, tuleb arvesse võtta ka muid andmeid, mis on kindlaks määratud vastavalt lennukite sertifitseerimise suhtes kohaldatavatele standarditele või ameti väljaantud nõuete täitmise aksepteeritud meetoditele (AMC).
- f) Käitaja võib lennutegevuskäsiraamatus (OM) kindlaks määrata saabumisaja maandumisdistantsi hindamise aluseks oleva suutlikkusteabe ja selle arendamiseks kasutatud eeldused, sealhulgas andmed, mida vastavalt alapunktile e võib kasutada lisaks lennukäsiraamatus (AFM) esitatud andmetele.;
- f) lisatakse punkt CAT.OP.MPA.311:

„CAT.OP.MPA.311 Raja pidurdusefektiivsuse teade

Kui maandumisjärgse läbijooksu ajal selgub, et raja pidurdusefektiivsus ei ole nii hea, kui lennuvälja käitaja on märkinud raja tingimusi käsitlevas teates (RCR), teatab õhusõiduki kapten sellest võimalikult kiiresti lennuliiklusteenuste (ATS) osutajale ja edastab sellekohase ettekande õhust (AIREP).“;

- g) punkti CAT.POL.A.105 alapunkt d asendatakse järgmisega:
- „d) Käitaja peab kohaldatava peatüki stardinõuete täitmise hindamisel arvestama kasutatavate graafikute ja tabelite täpsust.“;
- h) punkti CAT.POL.A.105 alapunkt e jäetakse välja;
- i) Punkti CAT.POL.A.215 alapunktid b, c ja d asendatakse järgmisega:
- „b) Marsruudi tegeliku lennutrajektoori gradient peab olema positiivne vähemalt 1 000 jala kõrgusel maapinnast ja takistustest marsruudil 9,3 km (5 meremiili) ulatuses mõlemal pool kavandatud lennutrajektoori.
- c) Marsruudi tegelik lennutrajektor peab võimaldama lennukil jätkata lendu reisikõrgusest kuni lennuväljani, kus saab maanduda vastavalt vajadusele kas kooskõlas punktiga CAT.POL.A.230 või punktiga CAT.POL.A.235. Marsruudi tegelik lennutrajektor peab olema vertikaalselt takistustevaba vähemalt 2 000 jala kõrguseni maapinna ja takistuste kohal 9,3 km (5 meremiili) ulatuses mõlemal pool kavandatud trajektoori, võttes arvesse järgmisi elemente:
- 1) mootoririke tekib eeldatavasti marsruudi kõige kriitilisemas punktis;
 - 2) arvestatakse tuulte mõju lennutrajektorile;
 - 3) kütust võib ohutusprotseduure järgides avariiolekorrast välja lasta nii palju, et lennuväljale, kus on planeeritud lennuki maandumine pärast mootoririket, jõutaks punkti CAT.OP.MPA.150 kohase nõutud kütusevaruga, mis vastab varulennuvälja suhtes kohaldatavatele nõuetele;
 - 4) lennuväli, kus on planeeritud lennuki maandumine pärast mootoririket, peab vastama järgmistele tingimustele:
 - i) seal on täidetud eeldatava maandumismassiga lennuki maandumise nõuded;
 - ii) ilmateated või -prognoosid ning teated raja tingimuste kohta näitavad, et arvestuslikul saabumisajal on võimalik ohutult maanduda;
 - 5) kui lennukäsiraamat (AFM) ei sisalda andeid lennu tegeliku lennutrajektoori kohta, vähendatakse ühe mittetöötava mootoriga (OEI) lennu tegeliku lennutrajektoori tõusunurka kahemootoriliste lennukite puhul 1,1 %, kolmemootoriliste lennukite puhul 1,4 % ja neljamootoriliste lennukite puhul 1,6 %.
- d) Käitaja peab suurendama alapunktides b ja c ette nähtud näitajaid 18,5 kilomeetrini (kümne meremiilini) juhul, kui navigeerimistäpsus ei vasta vähemalt viienda astme navigatsiooninõuetele (RNAV 5).“;

- j) punkt CAT.POLA.220 asendatakse järgmisega:

„CAT.POLA.220 Lend marsruudil kolme või enama mootoriga lennukiga, mille kaks mootorit ei tööta

- a) Kolme või enama mootoriga lennuki puhul, mis lendab kõikide töötavate mootoritega reisilennuvõimsusel või tõmbejõuga (vastavalt vajadusele) standardtemperatuuril ja tuulevaikuses, ei tohi kavandatud trajektoori ükski punkt olla rohkem kui 90 minuti kaugusel lennuväljast, kus on täidetud punkti CAT.POLA.230 või punkti CAT.POLA.235 alapunkti a kohased eeldatava maandumismassiga seotud nõuded, välja arvatud juhul, kui lennuk vastab käesoleva punkti alapunktide b–f nõuetele.
- b) Kahe mittetöötava mootoriga lennuki tegelik lennutrajektoor marsruudil peab võimaldama lennukil jätkata lendu prognoositavates ilmastikutingimustes punktist, kus mõlemad mootori seiskumist eeldatakse, kuni lennuväljani, kus kahe mittetöötava mootoriga maandumiseks ette nähtud protseduure kasutades on võimalik maanduda ja lennuk täielikult peatada. Marsruudi tegelik lennutrajektoor peab olema vertikaalselt takistustevaba vähemalt 2 000 jala kõrguseni maapinna ja takistuste kohal 9,3 km (5 meremiili) ulatuses mõlemal pool kavandatud trajektoori. Jäätõrjesüsteemide kasutamist nõudvate kõrguste ja ilmastikutingimuste korral tuleb arvesse võtta nende kasutamise mõju tegelikule lennutrajektoorige. Kui navigeerimistäpsus ei vasta vähemalt viienda astme navigatsiooninõuetele (RNAV 5), peab käitaja suurendama teises lauses nimetatud näitajat 18,5 kilomeetrini (kümne meremiilini).
- c) Kahe mootori seiskumist eeldatakse selle marsruudiosa kõige kriitilisemas punktis, kus lennuk on kõikide töötavate mootoritega, reisilennuvõimsusel või tõmbejõuga standardtemperatuuril ja tuulevaikuses lennates rohkem kui 90 minuti kaugusel alapunktis a osutatud lennuväljast.
- d) Tegelik lennutrajektoor peab 1 500 jala kõrgusel selle lennuvälja kohal, kus pärast kahe mootori seiskumist eeldatavasti maandutakse, olema positiivse gradiendiga.
- e) Kütust võib ohutusprotseduure järgides avariolukorras välja lasta nii palju, et lennuväljale jõutaks alapunktis f osutatud nõutava kütusevaruga.
- f) Lennumass arvestuslik mass eeldatavas kahe mootori seiskumise punktis peab sisaldama vähemalt kütusekogust, mis on piisav lennu jätkamiseks lennuväljale, kus kavatakse maanduda, ja sinna jõudmiseks vähemalt 450 m (1 500 jala) kõrgusele maandumisala kohale, ning sellele järgnevas 15 minuti pikkuseks lennuks reisilennuvõimsusel või tõmbejõuga (vastavalt vajadusele).“;
- k) punkt CAT.POLA.230 asendatakse järgmisega:

„CAT.POLA.230 Maandumine kuival rajal

- a) Lennumass, mis on kindlaks määratud vastavalt punkti CAT.POLA.105 alapunkti a nõuetele, peab võimaldama arvestuslikul maandumisajal sihtlennuväljal ja mis tahes varulennuväljal 50 jala kõrguselt rajaläve kohalt peatumiseks maanduda:
- 1) turboreaktiivmootoriga lennukitel 60 % piires olemasolevast maandumisdistantsist (LDA);
 - 2) turbopropellerimootoriga lennukitel 70 % piires olemasolevast maandumisdistantsist (LDA);
 - 3) erandina alapunkti a alapunktide 1 ja 2 peab selliste lennukite maandumismass, millel on punkti CAT.POLA.255 kohane luba kasutada lühendatud maandumisdistantsi, võimaldama maanduda 80 % piires olemasolevast maandumisdistantsist (LDA).
- b) Järsu lähenemise protseduuride korral kasutab käitaja alapunkti a alapunktide 1 või 2 kohaselt arvatud maandumisdistantsi andmeid, mis põhinevad mõõteriistakõrgusel alla 60 jala, kuid mitte vähem kui 35 jalga, ning peavad vastama punkti CAT.POLA.245 nõuetele.
- c) Lühimaamaandumiste puhul kasutab käitaja alapunkti a alapunktide 1 või 2 kohaselt arvatud maandumisdistantsi andmeid, mis peavad vastama punkti CAT.POLA.250 nõuetele.
- d) Maandumismassi kindlaksmääramisel peab käitaja arvesse võtma järgmist:
- 1) teatatud vastutuulekomponenti mitte rohkem kui 50 % või teatatud pärituulekomponenti mitte vähem kui 150 %;
 - 2) lennukäsiraamatus (AFM) esitatud parandused.

- e) Lennuki väljumisel tuleb arvestada, et lennuk:
- 1) maandub kõige sobivamale rajale tuulevaikuses või
 - 2) maandub rajale, mis määratakse kõige tõenäolisemalt maandumiseks, arvestades tuule võimalikku kiirust ja suunda, lennuki maapealset teenindust ning muid tingimusi, nagu maandumisseadmed ja maastik.
- f) Kui käitaja ei suuda sihtlennuvälja puhul täita alapunkti e alapunkti 2 nõudeid, võib lennuk väljuda üksnes juhul, kui on määratud varulennuväli, mille puhul on võimalik täielikult täita kas:
- 1) kõiki alapunktide a–d nõudeid, kui rada on arvestuslikul saabumisajal kuiv, või
 - 2) kõiki punkti CAT.POL.A.235 alapunktide a–d nõudeid, kui rada on arvestuslikul saabumisajal märg või puhastamata.;
- l) punkt CAT.POL.A.235 asendatakse järgmisega:

„CAT.POL.A.235 Maandumine märjal või puhastamata rajal

- a) Kui asjakohased ilmateated või -prognoosid või mõlemad koos näitavad, et arvestuslikul saabumisajal võib rada olla märg, peab olemasolev maandumisdistants (LDA) olema üks järgmistest:
- 1) maandumisdistants, mis on lennukäsiraamatus (AFM) ette nähtud kasutamiseks märjal rajal lennuki väljumise ajal, kuid mis ei või olla lühem kui punkti CAT.POL.A.230 alapunkti a alapunktides 1 või 2 (vastavalt asjaoludele) nõutud maandumisdistants;
 - 2) vähemalt 115 % punkti CAT.POL.A.230 alapunkti a alapunktide 1 või 2 (vastavalt asjaoludele) kohaselt kindlaks määratud nõutavast maandumisdistantsist, kui lennukäsiraamatus (AFM) ei ole ette nähtud maandumisdistantsi kasutamiseks märjal rajal lennuki väljumise ajal;
 - 3) kui lennurajal on konkreetset haarduvust suurendavad omadused ja lennukäsiraamat (AFM) sisaldab konkreetset lisateavet maandumisdistantside kohta seda tüüpi radadel, võib kasutada maandumisdistantsi, mis on lühem kui alapunkti a alapunktis 2 nõutud maandumisdistants, kuid vähemalt sama pikk kui punkti CAT.POL.A.230 alapunkti a alapunktis 1 või 2 (vastavalt asjaoludele) nõutud maandumisdistants;
 - 4) erandina alapunkti a alapunktide 1, 2 ja 3, kohaldatakse selliste lennukite puhul, millel on punkti CAT.POL.A.255 kohane luba kasutada lühendatud maandumisdistantsi, punkti CAT.POL.A.255 alapunkti b alapunkti 2 alapunkti v alapunkti B kohaselt kindlaks määratud maandumisdistantsi.
- b) Kui asjakohased ilmateated või -prognoosid näitavad, et arvestuslikul saabumisajal võib rada olla puhastamata, peab olemasolev maandumisdistants (LDA) olema üks järgmistest:
- 1) vähemalt sama pikk kui alapunkti a kohaselt kindlaks määratud maandumisdistants või vähemalt 115 % maandumisdistantsist, mis on kindlaks määratud vastavalt puhastamata raja maandumisdistantsi andmetele või nendega samaväärsetele andmetele, sõltuvalt sellest, kumb distants on pikem;
 - 2) kui lennukäsiraamat (AFM) sisaldab konkreetset lisateavet maandumisdistantside kohta puhastamata radadel, võib eritöötusega talverajal kasutada maandumisdistantsi, mis on lühem alapunkti b alapunktis 1 sätestatud maandumisdistantsist, kuid vähemalt sama pikk kui alapunktis a sätestatud maandumisdistants. Sellise maandumisdistantsi pikkus peab olema vähemalt 115 % lennukäsiraamatus (AFM) esitatud maandumisdistantsist.
- c) Erandina alapunktist b ei ole 15 % suurendamist vaja kohaldada juhul, kui see on juba lisatud maandumisdistantsi käsitlevatele heakskiidetud andmetele või muudele samaväärsetele andmetele.
- d) Alapunktide a ja b puhul kohaldatakse vastavalt punkti CAT.POL.A.230 alapunktide b, c ja d kriteeriume.
- e) Lennuki väljumisel arvestatakse, et lennuk:
- 1) maandub kõige sobivamale rajale tuulevaikuses või
 - 2) maandub rajale, mis määratakse kõige tõenäolisemalt maandumiseks, arvestades tuule võimalikku kiirust ja suunda, lennuki maapealset teenindust ning muid tingimusi, nagu maandumisseadmed ja maastik.
- f) Kui käitaja ei suuda alapunkti e alapunkti 1 nõudeid sihtlennuvälja suhtes täita, sest asjakohased ilmateated või -prognoosid näitavad, et arvestuslikul saabumisajal võib rada olla puhastamata ja maandumine sõltub tuule suunast, võib lennuk väljuda vaid juhul, kui on määratud kaks varulennuvälja.

- g) Kui käitaja ei suuda alapunkti e alapunkti 2 nõudeid sihtlennuvälja suhtes täita, sest asjakohased ilmatedad või -prognoosid näitavad, et arvestuslikul saabumisajal võib rada olla märg või puhastamata, võib lennuk väljuda vaid juhul, kui on määratud varulennuväli.
- h) Alapunktide f ja g puhul peab määratud varulennuväljal või varulennuväljadel olema võimalik täita kas:
- 1) punkti CAT.POLA.230 alapunktide a–d nõudeid, kui rada on arvestuslikul saabumisajal kuiv;
 - 2) punkti CAT.POLA.235 alapunktide a–d nõudeid, kui rada on arvestuslikul saabumisajal märg või puhastamata.;
- m) punkti CAT.POLA.250 alapunktile b lisatakse alapunkt 11a:
- „11a) punkti CAT.POLA.255 kohaseid vähendatud nõutava maandumisdistantsiga käitamistoiminguid ei kohaldata.“
- n) lisatakse punkt CAT.POLA.255:

„CAT.POLA.255 Vähendatud nõutava maandumisdistantsiga käitamistoimingute heakskiitmine

- a) Lennuki käitaja võib maandumiseks kasutada distantsi, mille pikkus on 80 % olemasolevast maandumisdistantsist (LDA), kui on täidetud järgmised tingimused:
- 1) lennuki suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on kuni 19;
 - 2) lennuki lennukäsiraamatus (AFM) on märges, et asjaomane õhusõiduk vastab vähendatud nõutava maandumisdistantsi kohaldamise nõuetele;
 - 3) lennukit kasutatakse mitteregulaarsete äriliste nõudelendude tegemiseks;
 - 4) lennuki maandumismass võimaldab asjaomase vähendatud maandumisdistantsi piires peatumisega maanduda;
 - 5) käitaja on eelnevalt saanud pädevalt asutuselt selleks loa.
- b) Alapunkti a alapunktis 5 osutatud loa saamiseks peab käitaja tõendama, et ta vastab ühele järgmistest nõuetest:
- 1) käitaja on teinud riskihindamine, mis näitab, et ta on saavutanud punkti CAT.POLA.230 alapunkti a alapunktide 1 või 2 (vastavalt asjaoludele) kohase ohutustaseme;
 - 2) täidetud on järgmised tingimused:
 - i) on keelatud kasutada lähenemise eriprotseduure, näiteks järsk lähenemine, kavandatud mõõteriistakõrgus üle 60 jala või alla 35 jala, lennuk piiratud nähtavusega, lähenemine väljaspool CAT.OP.MPA.115 alapunkti a kohaselt heaks kiidetud stabiliseeritud lähenemise kriteeriume;
 - ii) on keelatud kasutada punkti CAT.POLA.250 kohast lühimaa maandumist;
 - iii) on keelatud maanduda puhastamata rajal;
 - iv) lennumeeskonna jaoks on kehtestatud nõuetekohased koolitus-, kontrolli- ja järelevalveprotsessid;
 - v) käitaja on välja töötanud lennuvälja maandumisanalüüsi kava (ALAP), et tagada järgmiste tingimuste täitmine:
 - A) arvestusliku saabumise ajaks ei prognoosita taganttuult;
 - B) kui prognoosid näitavad, et rada on arvestusliku saabumise ajal märg, määratakse lennuki väljumisel maandumisdistants kindlaks kas vastavalt punkti CAT.OP.MPA.303 alapunktidele a või b (vastavalt asjaoludele) või selle pikkuseks arvestatakse 115 % kuiva raja puhul kindlaks määratud maandumisdistantsist, olenevalt sellest, kumb maandumisdistants on pikem;
 - C) arvestusliku saabumise ajaks ei prognoosita puhastamata rajale iseloomulikke tingimusi;
 - D) arvestusliku saabumise ajaks ei prognoosita ebasoodsaid ilmastikutingimusi;
 - vi) kõik maandumissuutlikkust mõjutavad seadmed on enne lennu alustamist töökorras;

- vii) lennumeeskonda kuulub vähemalt kaks kvalifitseeritud ja asjakohase koolituse saanud pilooti, kellel on hiljutine vähendatud nõutava maandumisdistantsiga maandumise kogemus;
 - viii) lõpliku otsuse vähendatud nõutava maandumisdistantsiga maandumise kohta võtab kavandatava lennu ajal valitsevaid tingimusi arvestades vastu õhusõiduki kapten, kuid ta võib otsustada kõnealust maandumisviisi ka mitte kasutada, kui ta leiab, et see on ohutuse seisukohalt vajalik;
 - ix) lennuvälja lisatingimused, kui lennuvälja sertifitseerinud pädev asutus on need kindlaks määranud, võttes arvesse lähenemisala pinnavormide omadusi, olemasolevaid lähenemise abivahendeid ja katkestatud lähenemise või maandumisega seotud kaalutlusi.“;
- o) punkt CAT.POLA.330 asendatakse järgmisega:

„CAT.POLA.330 Maandumine kuival rajal

- a) Lennuki maandumismass, mis on kindlaks määratud vastavalt punkti CAT.POLA.105 alapunkti a nõuetele, võimaldab arvestuslikul maandumisajal sihtlennuväljal ja mis tahes varulennuväljal 50 jala kõrguselt rajaläve kohalt peatumisega maanduda 70 % piires olemasolevast maandumisdistantsist (LDA).
 - b) Erandina alapunktist a ja punkti CAT.POLA.355 nõuete täitmise korral võimaldab lennuki maandumismass, mis on kindlaks määratud vastavalt punkti CAT.POLA.105 alapunkti a nõuetele, arvestuslikul maandumisajal sihtlennuväljal ja mis tahes varulennuväljal 50 jala kõrguselt rajaläve kohalt peatumisega maanduda 80 % piires olemasolevast maandumisdistantsist (LDA).
 - c) Maandumismassi kindlaksmääramisel võtab käitaja arvesse järgmist:
 - 1) lennuvälja kõrgus merepinnast;
 - 2) teatatud vastutuulekomponenti mitte rohkem kui 50 % või teatatud pärituulekomponenti mitte vähem kui 150 %;
 - 3) raja pinnakatte liik;
 - 4) raja kalle maandumise suunas.
 - d) Järsu lähenemise protseduuride korral kasutab käitaja alapunkti a kohaselt arvatud maandumisdistantsi andmeid, mis põhinevad mõõteriistakõrgusel alla 60 jala, kuid mitte vähem kui 35 jalga, ning vastavad punktis CAT.POLA.345 esitatud nõuetele.
 - e) Lühimaamaandumiste puhul kasutab käitaja alapunkti a kohaselt arvatud maandumisdistantsi andmeid, mis peavad vastama punktis CAT.POLA.350 esitatud nõuetele.
 - f) Lennuki väljumisel tuleb arvestada, et lennuk:
 - 1) maandub kõige sobivamale rajale tuulevaikuses;
 - 2) maandub rajale, mis määratakse kõige tõenäolisemalt maandumiseks, arvestades tuule võimalikku kiirust ja suunda, lennuki maapealset teenindust ning muid tingimusi, nagu maandumisseedmed ja maastik.
 - g) Kui käitaja ei suuda sihtlennuvälja suhtes täita alapunkti f alapunkti 2 nõudeid, võib lennuk väljuda üksnes juhul, kui on määratud varulennuväli, kus on võimalik täita kõiki alapunktide a–f nõudeid.“;
- p) punkt CAT.POLA.335 asendatakse järgmisega:

„CAT.POLA.335 Maandumine märjal või puhastamata rajal

- a) Kui asjakohased ilmatede või -prognoosid näitavad, et arvestuslikul saabumisajal võib rada olla märg, peab olemasolev maandumisdistants (LDA) olema üks järgmistest:
 - 1) maandumisdistants, mis on lennukäsiraamatus (AFM) ette nähtud kasutamiseks märjal rajal lennuki väljumise ajal, kuid mis ei või olla lühem kui punktis CAT.POLA.330 nõutud maandumisdistants;
 - 2) vähemalt 115 % punkti CAT.POLA.330 alapunkti a kohaselt kindlaks määratud nõutavast maandumisdistantsist, kui lennukäsiraamatus (AFM) ei ole ette nähtud maandumisdistantsi kasutamiseks märjal rajal lennuki väljumise ajal;

- 3) kui lennurajal on konkreetsed haarduvust suurendavad omadused ja lennukäsiraamat (AFM) sisaldab konkreetset lisateavet maandumisdistantside kohta seda tüüpi radadel, võib kasutada maandumisdistantsi, mis on lühem kui alapunkti a alapunktis 2 nõutud maandumisdistants, kuid mitte lühem kui punkti CAT.POL.A.330 alapunktis a nõutud maandumisdistants (vastavalt asjaoludele);
 - 4) erandina alapunkti a alapunktide 1, 2 ja 3 on selliste lennukite maandumismass, millel on punkti CAT.POL.A.355 kohane luba kasutada lühendatud maandumisdistantsi, kindlaks määratud vastavalt punkti CAT.POL.A.355 alapunkti b alapunkti 7 alapunktile iii.
- b) Kui asjakohased ilmateated või -prognoosid näitavad, et arvestuslikul saabumisaajal võib rada olla puhastamata, ei tohi maandumisdistants olla pikem kui olemasolev maandumisdistants (LDA). Käitaja peab kohaldatava maandumisdistantsi sätestama lennutegevuskäsiraamatus.;
- q) lisatakse punkt CAT.POL.A.355:

„CAT.POL.A.355 Vähendatud nõutava maandumisdistantsiga käitamistoimingute heakskiitmine

- a) Pädev asutus peab eelnevalt heaks kiitma käitamistoimingud lennukiga, mille maandumismass võimaldab lennukil peatumisega maanduda 80 % piires olemasolevast maandumisdistantsist (LDA). Selline heakskiit tuleb taotleda iga maandumisraja kohta, mida kasutatakse vähendatud nõutava maandumisdistantsiga lendude käitamiseks.
- b) Alapunktis a osutatud heakskiidu saamiseks peab käitaja tegema riskihindamise, mis näitab, et on saavutanud punkti CAT.POL.A.330 alapunkti a kohase ohutustaseme ja täidetud on vähemalt järgmised tingimused:
 - 1) lennuvälja asukohariik on määranud, et selline tegevus on avalikes huvides ja lennutegevuseks vajalik tulenevalt lennujaama eraldatusest või sellest, et lennujaama raja pikendamine ei ole füüsiliselt võimalik;
 - 2) on keelatud punkti CAT.POL.A.350 kohased lühimaa maandumised ja lähenemine väljaspool punkti CAT.OP.MPA.115 alapunkti a kohaselt heaks kiidetud stabiliseeritud lähenemise kriteeriume;
 - 3) on keelatud maandumine puhastamata rajale;
 - 4) lennutegevuskäsiraamatus on kindlaks määratud konkreetne protseduur puuteala kontrollimiseks ja seda protseduuri rakendatakse; kõnealune protseduur sisaldab asjakohaseid instruksioone kordusringile minekuks ja katkestatud maandumiseks juhul, kui lennuk ei suuda kindlaksmääratud puutealas rajapinda puudutada;
 - 5) lennumeeskonna liikmetele on kehtestatud asjaomase lennuväljaga seotud nõuetekohane koolitus- ja kontrolliprogramm;
 - 6) lennumeeskonnal on asjakohane kvalifikatsioon ja vähendatud nõutava maandumisdistantsiga maandumise hiljutine kogemus asjaomasel lennuväljal;
 - 7) käitaja on kehtestanud lennuvälja maandumisanalüüsi programmi (ALAP), et täidetud oleksid järgmised tingimused:
 - i) arvestusliku saabumise ajaks ei ole prognoositud taganttuult;
 - ii) kui prognoosid näitavad, et rada on arvestusliku saabumise ajal märg, määratakse lennuki väljumisel maandumisdistants kindlaks vastavalt punkti CAT.OP.MPA.303 alapunktile c või selle pikkuseks arvestatakse 115 % kuiva raja puhul kindlaks määratud maandumisdistantsist, olenevalt sellest, kumb maandumisdistants on pikem;
 - iii) arvestusliku saabumise ajaks ei prognoosita puhastamata rajale iseloomulikke tingimusi;
 - iv) arvestusliku saabumise ajaks ei prognoosita ebasoodsaid ilmastikutingimusi;
 - 8) kehtestatakse käitamisprotseduurid, et tagada järgmine:
 - i) kõik maandumissuutlikkust ja -distantsi pikkust mõjutavad seadmed on enne lennu alustamist töökorras;
 - ii) lennumeeskond kasutab pidurdusseadmeid vastavalt nõuetele;
 - 9) pidurdusseadmete suhtes on kehtestatud konkreetne hooldusjuhend ning käitamisprotseduurid, et suurendada asjaomaste süsteemide usaldusväärsust;

- 10) lõplähenedamine ja maandumine toimub ainult visuaallennuilma tingimustes (VMC);
- 11) vajaduse korral lisatingimused, mille lennuvälja sertifitseerinud pädev asutus on lennuvälja suhtes kehtestatud, võttes arvesse lähenemisala pinnavormide isärasusi, olemasolevaid lähenemise abivahendeid ja katkestatud lähenemise või maandumisega seotud kaalutlusi.“;
- r) punkti CAT.POL.A.415 alapunktid d ja e asendatakse järgmisega:
- „d) Alapunktiga a ette nähtud näitajaid tuleb suurendada 18,5 kilomeetrini (kümne meremiilini) juhul, kui navigeerimistäpsus ei vasta vähemalt viienda astme navigatsiooninõuetele (RNAV 5).
- e) Kütust võib ohutusprotseduure järgides avariolukorras välja lasta nii palju, et lennuväljale, kus on planeeritud lennuki maandumine pärast mootoririket, jõutaks punkti CAT.OP.MPA.150 kohase nõutud kütusevaruga, mis vastab varulennuvälja puhul kohaldatavatele nõuetele.“;
- s) punkt CAT.POL.A.420 asendatakse järgmisega:

„CAT.POL.A.420 Lend marsruudil kolme või enama mootoriga lennukiga, mille kaks mootorit ei tööta

- a) Kolme või enama mootoriga lennuki puhul, mis lendab kõikide töötavate mootoritega reisilennuvõimsusel või tõmbejõuga (vastavalt vajadusele) standardtemperatuuril ja tuulevaikusel, ei tohi kavandatud trajektoori ükski punkt olla rohkem kui 90 minuti kaugusel lennuväljast, kus on täidetud punkti CAT.POL.A.430 kohased eeldatava maandumismassiga seotud nõuded, välja arvatud juhul, kui lennuk vastab käesoleva punkti alapunktide b–e nõuetele.
- b) Kahe mittetöötava mootoriga lennuki lennutrajektoori peab võimaldama jätkata lendu prognoositavates ilmastikutingimustes lennuväljani, kus on täidetud eeldatavale maandumismassile vastavad suutlikkusnõuded, ületades takistused 9,3 kilomeetri (viie meremiili) ulatuses mõlemal pool kavandatud marsruuti vähemalt 2 000 jala kõrguselt.
- c) Kahe mootori seiskumist eeldatakse selle marsruudiosa kõige kriitilisemas punktis, kus lennuk on kõikide töötavate mootoritega, reisilennuvõimsusel või tõmbejõuga standardtemperatuuril ja tuulevaikusel lennates rohkem kui 90 minuti kaugusel alapunktis a osutatud lennuväljast.
- d) Lennumass arvestuslik punktis, kus kahe mootori seiskumist eeldatakse, peab sisaldama vähemalt kütusekogust, mis on piisav lennu jätkamiseks lennuväljale, kus kavandatakse maanduda, ja sinna jõudmiseks vähemalt 450 m (1 500 jala) kõrgusele maandumisala kohale, ning sellele järgnevalt 15 minuti pikkuseks lennuks reisilennuvõimsusel või tõmbejõuga (vastavalt vajadusele).
- e) Lennumass olemasolevaks tõusukiiruseks loetakse kiirust, mis on 150 jala võrra minutis väiksem kindlaksmääratud tõusukiirusest.
- f) Alapunktiga b ette nähtud näitajaid tuleb suurendada 18,5 kilomeetrini (kümne meremiilini) juhul, kui navigeerimistäpsus ei vasta vähemalt viienda astme navigatsiooninõuetele (RNAV 5).
- g) Kütust võib ohutusprotseduure järgides avariolukorras välja lasta nii palju, et lennuväljale jõutakse alapunkti d kohase nõutava kütusevaruga.“;
- t) punkti CAT.POL.A.430 alapunkti a alapunkt 4 asendatakse järgmisega:
- „4) raja kallet maandumise suunas.“;
- u) punkti CAT.POL.A.435 alapunkt a asendatakse järgmisega:
- „a) Kui asjakohased ilmatedad või -prognoosid näitavad, et arvestuslikul saabumisajal võib rada olla märg, peab olemasolev maandumisdistants (LDA) olema üks järgmistest:
- 1) maandumisdistants, mis on lennukäsiraamatus (AFM) ette nähtud kasutamiseks märjal rajal lennuki väljumise ajal, kuid mis ei või olla lühem kui punktis CAT.POL.A.430 nõutud maandumisdistants;
 - 2) kui lennukäsiraamatus (AFM) ei ole ette nähtud maandumisdistantsi kasutamiseks märjal rajal lennuki väljumise ajal, vähemalt 115 % punkti CAT.POL.A.430 kohaselt kindlaks määratud nõutavast maandumisdistantsist.“;
- v) punktidele CAT.IDE.A.185 lisatakse alapunkt i:
- „i) lennukitel, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on suurem kui 27 000 kg ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 5. september 2022 või hiljem, peab olema lisaenergiaallikas, millele piloodikabiini helisalvestusseadmed (CVR) ja kabiini kohtmikrofonid muude energiaallikate rikke korral ümber lülituvad, et salvestamist jätkata.“;

w) lisatakse punkt CAT.IDE.A.191:

„CAT.IDE.A.191 Miniregistraator

- a) Turbiinmootoriga lennukid, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on 2 250 kg või rohkem, ja lennukid, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksa, peavad olema varustatud pardaregistraatoriga, kui on täidetud kõik järgmised tingimused:
- 1) need ei kuulu punkti CAT.IDE.A.190 alapunkti a kohaldamisalasse;
 - 2) nende esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 5. september 2022 või hiljem.
- b) Pardaregistraator peab lennuandmete või kujutistena salvestama teabe, mis on piisav lennutrajektoori ja õhusõiduki kiiruse kindlaksmääramiseks.
- c) Pardaregistraator peab suutma säilitada vähemalt eelmise viie tunni jooksul salvestatud lennuandmeid ja kujutisi.
- d) Pardaregistraator peab alustama andmete automaatset salvestamist enne, kui lennuk hakkab liikuma oma mootori jõul, ning lõpetama automaatselt salvestamise pärast seda, kui lennuk enam oma mootori jõul edasi ei liigu.
- e) Kui pardaregistraator salvestab kujutisi või helisid lennumeeskonna kabiinist, peab registraatoril olema funktsioon, mida õhusõiduki kapten saab kasutada ja mis muudab enne asjaomase funktsiooni käivitumist salvestatud kujutisi ja helisalvestisi nii, et neid ei ole võimalik tavaliste taasesitus- või kopeerimistehnikate abil taastada.“;
- x) punkti CAT.IDE.A.230 alapunkt b asendatakse järgmisega:
- „b) Alapunktis a osutatud hapnikuvarust peab piisama vähemalt 2 % pardalolevatele reisijatele (kuid mitte vähem kui ühele inimesele) kogu ülejäänud lennuks pärast salongi survestuse kadumist juhul, kui salongi kõrgus on üle 8 000 jala, kuid vähem kui 15 000 jalga.“;
- y) punkti CAT.IDE.A.230 alapunkt d asendatakse järgmisega:
- „d) Esmaabi-hapnikuseadmed peavad suutma anda hapnikku kõikidele kasutajatele.“;
- z) punkti CAT.IDE.A.345 muudetakse järgmiselt:
- i. pealkiri asendatakse järgmisega:

„CAT.IDE.A.345 Side-, navigatsiooni- ja seireadmed lendudeks instrumentaallennureeglite (IFR) või visuaallennureeglite (VFR) järgi marsruutidel, kus ei navigeerita visuaalsete orientiiride järgi“;

- ii. punkti CAT.IDE.A.345 alapunkt a asendatakse järgmisega:
- „a) Lennukitel, mida käitatakse instrumentaallennureeglite (IFR) või visuaallennureeglite (VFR) järgi marsruutidel, kus ei saa navigeerida visuaalsete orientiiride järgi, peavad olema asjaomase õhuruumi suhtes kohaldatavatele nõuetele vastavad raadioside-, navigatsiooni- ja seireadmed.“;
- aa) lisatakse punkt CAT.IDE.H.191:

„CAT.IDE.H.191 Miniregistraator

- a) Turbiinmootoriga kopterid, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on 2 250 kg või rohkem, peavad olema varustatud pardaregistraatoriga, kui on täidetud kõik järgmised tingimused:
- 1) need ei kuulu punkti CAT.IDE.H.190 alapunkti a kohaldamisalasse;
 - 2) nende esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 5. september 2022 või hiljem.
- b) Pardaregistraator peab lennuandmete või kujutistena salvestama teabe, mis on piisav lennutrajektoori ja õhusõiduki kiiruse kindlaksmääramiseks.
- c) Pardaregistraator peab suutma säilitada vähemalt eelmise viie tunni jooksul salvestatud lennuandmeid ja kujutisi.

- d) Pardaregistraator peab alustama andmete automaatset salvestamist enne, kui lennuk hakkab liikuma oma mootori jõul, ning lõpetama automaatselt salvestamise pärast seda, kui lennuk enam oma mootori jõul edasi ei liigu.
- e) Kui pardaregistraator salvestab kujutisi või helisid lennumeeskonna kabiinist, peab registraatoril olema funktsioon, mida õhusõiduki kapten saab kasutada ja mis muudab enne asjaomase funktsiooni käivitumist salvestatud kujutisi ja helisalvestisi nii, et neid ei ole võimalik tavaliste taasesitus- või kopeerimistehnikate abil taastada.“;

bb) punkti CAT.IDE.H.345 muudetakse järgmiselt:

i. pealkiri asendatakse järgmisega:

„CAT.IDE.H.345 Side-, navigatsiooni- ja seireadmed lendudeks instrumentaallennureeglite (IFR) või visuaallennureeglite (VFR) järgi marsruutidel, kus ei navigeerita visuaalsete orientiiride järgi“;

ii. punkti CAT.IDE.H.345 alapunkt a asendatakse järgmisega:

„a) Kopteritel, mida käitatakse instrumentaallennureeglite (IFR) või visuaallennureeglite (VFR) järgi marsruutidel, kus ei saa navigeerida visuaalsete orientiiride järgi, peavad olema asjaomase õhuruumi suhtes kohaldatavatele nõuetele vastavad raadioside-, navigatsiooni- ja seireadmed.“;

5) V lisa (SPA-osa) muudetakse järgmiselt:

a) punkti SPA.SET-IMC.105 alapunkt b asendatakse järgmisega:

„b) on kehtestatud konkreetne hooldusjuhend ning protseduurid, millega tagatakse lennuki ja selle jõuallika jätkuva lennukõlblikkuse ja töökindluse soovitud tase, ning need on lisatud asjaomase käitaja õhusõidukihooldusprogrammile kooskõlas määrusega (EL) nr 1321/2014 ja hõlmavad kõike järgmist:

- 1) mootori parameetrite jälgimise programm, välja arvatud selliste lennukite puhul, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud pärast 31. detsembrit 2004 ja millele on paigaldatud mootori töösuundumuste jälgimise automaatsüsteem;
- 2) jõuallika ja sellega seotud süsteemide töökindluse kava;“

6) VI lisa (NCC-osa) muudetakse järgmiselt:

a) Punkt NCC.GEN.101 asendatakse järgmisega:

„Heakskiidetud koolitusorganisatsioonid, mis peavad vastama käesoleva lisa nõuetele, peavad lisaks vastama ka

- a) punkti ORO.GEN.310 nõuetele (vajaduse korral) ja
- b) punkti ORO.MLR.105 nõuetele.“;

b) punkt NCC.GEN.145 asendatakse järgmisega:

„NCC.GEN.145 Pardaregistraatori salvestiste käitlemine: säilitamine, esitamine, kaitsmine ja kasutamine

- a) Pärast uurimisorgani kindlaks tehtud õnnetust, tõsist intsidenti või juhtumit peab õhusõiduki käitaja säilitama pardaregistraatori andmete originaalsalvestisi 60 päeva või kuni uurimisorgan annab teistsugused korraldused.
- b) Käitaja peab teostama salvestiste operatiivkontrolli ja hindamist, et tagada vastavalt nõuetele õhusõiduki pardale paigutatud pardaregistraatorite jätkuv töökorras olek.
- c) Käitaja peab säilitama kõik lennuandmete salvestised ja andmesidesõnumid, mis vastavalt nõuetele peavad olema pardaregistraatoris salvestatud. Pardaregistraatori katsetamise ja hooldamise korral võib kustutada katsetamise aja kõige vanemat salvestatud materjali kuni ühe tunni ulatuses.
- d) Käitaja peab säilitama ja ajakohastama dokumente, mis sisaldavad vajalikku teavet pardasalvesti algandmete töödeldavateks ühikuteks konverteerimise kohta.

- e) Käitaja peab tegema pädeva asutuse nõudmisel kättesaadavaks kõik säilitatavad pardaregistraatorisalvestised.
- f) Ilma et see mõjutaks määruse (EL) nr 996/2010 ja määruse (EL) 2016/679 sätteid, kohaldatakse järgmist:
- 1) Pardaregistraatori helisalvestisi võib avalikustada või kasutada ainult pardaregistraatori töökorras oleku tagamiseks, välja arvatud juhul, kui on täidetud kõik järgmised tingimused:
 - i) selliste helisalvestiste käitlemiseks ja nende protokollimiseks on kehtestatud asjakohane protseduur;
 - ii) kõik asjakohased meeskonnaliikmed ja hooldustöötajad on varem andnud selleks nõusoleku;
 - iii) kõnealuseid helisalvestisi kasutatakse ainult ohutustaseme säilitamiseks või tõstmiseks.
 - 1a) Käitaja, kes kontrollib pardaregistraatori helisalvestisi pardaregistraatori töökorras oleku tagamiseks, peab kaitsma asjaomaste helisalvestiste privaatsust ja tagama, et neid ei avalikustata ega kasutata muuks otstarbeks kui pardaregistraatori töökorras oleku tagamiseks.
 - 2) Pardaregistraatori salvestatud lennuandmeid või andmesidesõnumeid ei või kasutada muuks otstarbeks kui ettekandmisele kuuluva õnnetuse või intsidendi uurimine, välja arvatud juhul, kui need salvestised vastavad mõnele allpool esitatud tingimusele:
 - i) käitaja kasutab neid salvestisi üksnes lennukõlblikkuse tagamiseks või hoolduseks;
 - ii) salvestised on anonümiseeritud;
 - iii) salvestiste avalikustamiseks kasutatakse turvalist protseduuri.
 - 3) Pardaregistraatori salvestatud kujutisi lennumeeskonna kabiinist võib avalikustada ja kasutada ainult pardaregistraatori töökorras oleku tagamiseks, välja arvatud juhul, kui on täidetud kõik allpool esitatud tingimused:
 - i) salvestatud kujutiste käitlemiseks on kehtestatud asjakohane protseduur;
 - ii) kõik asjakohased meeskonnaliikmed ja hooldustöötajad on varem andnud selleks nõusoleku;
 - iii) kõnealuseid salvestatud kujutisi kasutatakse ainult ohutustaseme säilitamiseks või tõstmiseks.
 - 3a) Kui pardaregistraatori salvestatud kujutisi lennumeeskonna kabiinist kontrollitakse pardaregistraatori töökorras oleku tagamiseks, tuleb silmas pidada järgmist:
 - i) kõnealused kujutised avalikustatakse või neid kasutatakse ainult pardaregistraatori töökorras oleku tagamiseks;
 - ii) käitaja tagab selliste kujutiste privaatsuse, millel võib näha meeskonnaliikmete kehaosi.“;
- c) punkt NCC.OP.225 asendatakse järgmisega:

„NCC.OP.225 Lähene mis- ja maandumistingimused – lennukid

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

- d) lisatakse punkt NCC.OP.226:

„NCC.OP.226 Lähene mis- ja maandumistingimused – kopterid

Enne maandumiseks lähenemise alustamist peab õhusõiduki kapten olema veendunud, et ilm lennuväljal või käitamiskohas ning tingimused, mis valitsevad lähenemis- ja stardisirge alal (FATO), mida kavatakse kasutada, ei takista temale teadaolevatel andmetel ohutut lähenemist, maandumist ega katkestatud lähenemist.“;

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

a) punkt NCO.OP.205 asendatakse järgmisega:

„NCO.OP.205 Lähenemis- ja maandumistingimused – lennukid

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

b) lisatakse punkt NCO.OP.206:

„NCO.OP.206 Lähenemis- ja maandumistingimused – kopterid

Enne maandumiseks lähenemise alustamist peab õhusõiduki kapten olema veendunud, et ilm lennuväljal või käitamiskohas ning tingimused, mis valitsevad lähenemis- ja stardisirge alal (FATO), mida kavatakse kasutada, ei takista temale teadaolevatel andmetel ohutut lähenemist, maandumist ega katkestatud lähenemist.“;

c) punkti NCO.SPEC.MCF.105 alapunkt a asendatakse järgmisega:

„b) Erandina käesoleva lisa punkti NCO.GEN.105 alapunkti a alapunktist 4 võib tehnilise kontroll-lennu teha õhusõidukiga, mille hooldustõend on välja antud piirangute raames vastavalt komisjoni määruse (EL) nr 1321/2014 I lisa (osa M) punkti M.A.801 alapunktile f, II lisa (osa 145) punkti 145.A.50 alapunktile e või Vb lisa (osa ML) punkti ML.A.801 alapunktile f.“;

d) Punkt NCO.SPEC.MCF.130 asendatakse järgmisega:

„NCO.SPEC.MCF.130 Ebatavalise või hädaolukorra protseduuride jälgendamine lennu ajal

Erandina punktist NCO.SPEC.145 võib õhusõiduki kapten jälgendada olukordi, mis nõuavad ebatavalise või hädaolukorra protseduuride kohaldamist lendudel, mille pardal on eritööde spetsialist, kui sellist jälgendamist on vaja lennu eesmärgi täitmiseks ja kui see on kindlaks määratud punktis NCO.SPEC.MCF.110 osutatud kontrollnimekirjas või käitamisprotseduurides.“;

8) VIII lisa (SPO-osa) muudetakse järgmiselt:

a) punkti SPO.GEN.140 alapunkti a alapunkt 10 asendatakse järgmisega:

„10) määruse (EL) nr 1321/2014 kohane tehniline päevik, kui see on olemas;“

b) punkt SPO.GEN.145 asendatakse järgmisega:

„SPO.GEN.145 Pardaregistraatori salvestiste käitlemine: säilitamine, esitamine, kaitsmine ja kasutamine

a) Pärast uurimisorgani kindlaks tehtud õnnetust, tõsist intsidenti või juhtumit peab õhusõiduki käitaja säilitama andmete originaalsalvestisi 60 päeva või kuni uurimisorgan annab teistsugused korraldused.

b) Käitaja peab teostama salvestiste operatiivkontrolli ja hindamist, et tagada vastavalt nõuetele õhusõiduki pardale paigutatud pardaregistraatorite jätkuv töökorras olek.

c) Käitaja peab säilitama kõik lennuandmete salvestised ja andmesidesõnumid, mis vastavalt nõuetele peavad olema lennuandmete pardaregistraatoris salvestatud. Lennuandmete pardaregistraatori katsetamise ja hooldamise korral võib kustutada katsetamise aja kõige vanemat salvestatud materjali kuni ühe tunni ulatuses.

d) Käitaja peab säilitama ja ajakohastama dokumente, mis sisaldavad vajalikku teavet pardasalvesti algandmete töödeldavateks ühikuteks konverteerimise kohta.

e) Käitaja peab pädeva asutuse nõudmisel tegema kättesaadavaks kõik säilitatavad pardaregistraatorisalvestised.

- f) Ilma et see mõjutaks määruste (EL) nr 996/2010 ja (EL) 2016/679 sätteid,
- 1) võib pardaregistraatori helisalvestisi avalikustada või kasutada ainult pardaregistraatori töökorras oleku tagamiseks, välja arvatud juhul, kui on täidetud kõik allpool esitatud tingimused:
 - i) selliste helisalvestiste käitlemiseks ja nende protokollimiseks on kehtestatud asjakohane protseduur;
 - ii) kõik asjakohased meeskonnaliikmed ja hooldustöötajad on varem andnud selleks nõusoleku;
 - iii) kõnealuseid helisalvestisi kasutatakse ainult ohutustaseme säilitamiseks või tõstmiseks.
 - 1a) Käitaja, kes kontrollib pardaregistraatori helisalvestisi pardaregistraatori töökorras oleku tagamiseks, peab kaitsma asjaomaste helisalvestiste privaatsust ja tagama, et neid ei avalikustata ega kasutata muuks otstarbeks kui pardaregistraatori töökorras oleku tagamiseks.
 - 2) Pardaregistraatori salvestatud lennuandmeid või andmesidesõnumeid võib kasutada muuks otstarbeks kui ettekandmisele kuuluva õnnetuse või intsidendi uurimine üksnes juhul, kui asjaomane salvestis vastab kõikidele järgmistele tingimustele. Seda piirangut kohaldatakse vaid juhul, kui need salvestised vastavad mõnele allpool esitatud tingimusele:
 - i) käitaja kasutab neid salvestisi üksnes lennukõlblikkuse tagamiseks või hoolduseks;
 - ii) salvestised on anonümiseeritud;
 - iii) salvestiste avalikustamiseks kasutatakse turvalist protseduuri.
 - 3) Pardaregistraatori salvestatud kujutisi lennumeeskonna kabiinist võib avalikustada ja kasutada ainult pardaregistraatori töökorras oleku tagamiseks, välja arvatud juhul, kui on täidetud kõik allpool esitatud tingimused:
 - i) salvestatud kujutiste käitlemiseks on kehtestatud asjakohane protseduur;
 - ii) kõik asjakohased meeskonnaliikmed ja hooldustöötajad on varem andnud selleks nõusoleku;
 - iii) kõnealuseid salvestatud kujutisi kasutatakse ainult ohutustaseme säilitamiseks või tõstmiseks.
 - 3a) Kui pardaregistraatori salvestatud kujutisi lennumeeskonna kabiinist kontrollitakse pardaregistraatori töökorras oleku tagamiseks, tuleb silmas pidada järgmist:
 - i) kõnealused kujutised avalikustatakse või neid kasutatakse ainult pardaregistraatori töökorras oleku tagamiseks;
 - ii) käitaja tagab selliste kujutiste privaatsuse, millel võib näha meeskonnaliikmete kehaosi.“;
- c) punkt SPO.OP.210 asendatakse järgmisega:

„SPO.OP.210 Lähenemis- ja maandumistingimused – lennukid

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

- d) lisatakse punkt SPO.OP.211:

„SPO.OP.211 Lähenemis- ja maandumistingimused – kopterid

Enne maandumiseks lähenemise alustamist peab õhusõiduki kapten olema veendunud, et ilm lennuväljal või käitamiskohas ning tingimused, mis valitsevad lähenemis- ja stardisirge alal (FATO), mida kavatakse kasutada, ei takista temale teadaolevatel andmetel ohutut lähenemist, maandumist ega katkestatud lähenemist.“;

- e) lisatakse punkt SPO.IDE.A.146:

„SPO.IDE.A.146 Miniregistraator

- a) Turbiinmootoriga lennukid, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on 2 250 kg või rohkem, ja lennukid, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksa, peavad olema varustatud pardaregistraatoriga, kui on täidetud kõik järgmised tingimused:

- 1) need ei kuulu punkti SPO.IDE.A.145 alapunkti a kohaldamisalasse;

- 2) neid kasutatakse ärilisteks lendudeks;
 - 3) nende esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 5. september 2022 või hiljem.
 - b) Pardaregistraator peab lennuandmete või kujutistena salvestama teabe, mis on piisav lennutrajektoori ja õhusõiduki kiiruse kindlaksmääramiseks.
 - c) Pardaregistraator peab suutma säilitada vähemalt eelmise viie tunni jooksul salvestatud lennuandmeid ja kujutisi.
 - d) Pardaregistraator peab alustama andmete automaatset salvestamist enne, kui lennuk hakkab liikuma oma mootori jõul, ning lõpetama automaatselt salvestamise pärast seda, kui lennuk enam oma mootori jõul edasi ei liigu.
 - e) Kui pardaregistraator salvestab kujutisi või helisid lennumeeskonna kabiinist, peab registraatoril olema funktsioon, mida õhusõiduki kapten saab kasutada ja mis muudab enne asjaomase funktsiooni käivitumist salvestatud kujutisi ja audiosalvestisi nii, et neid ei ole võimalik tavaliste taasesitus- või kopeerimistehnikate abil taastada.“;
- f) lisatakse punkt SPO.IDE.H.146:

„SPO.IDE.H.146 Miniregistraator

- a) Turbiinmootoriga kopterid, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on 2 250 kg või rohkem, peavad olema varustatud pardaregistraatoriga, kui on täidetud kõik järgmised tingimused:
 - 1) need kuuluvad punkti SPO.IDE.H.145 alapunkti a kohaldamisalasse;
 - 2) neid kasutatakse ärilisteks lendudeks;
 - 3) nende esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 5. september 2022 või hiljem.
 - b) Pardaregistraator peab lennuandmete või kujutistena salvestama teabe, mis on piisav lennutrajektoori ja õhusõiduki kiiruse kindlaksmääramiseks.
 - c) Pardaregistraator peab suutma säilitada vähemalt eelmise viie tunni jooksul salvestatud lennuandmeid ja kujutisi.
 - d) Pardaregistraator peab alustama andmete automaatset salvestamist enne, kui kopter hakkab liikuma oma mootori jõul, ning lõpetama automaatselt salvestamise pärast seda, kui kopter enam oma mootori jõul edasi ei liigu.
 - e) Kui pardaregistraator salvestab kujutisi või helisid lennumeeskonna kabiinist, peab registraatoril olema funktsioon, mida õhusõiduki kapten saab kasutada ja mis muudab enne asjaomase funktsiooni käivitumist salvestatud kujutisi ja helisalvestisi nii, et neid ei ole võimalik tavaliste taasesitus- või kopeerimistehnikate abil taastada.“;
- g) punkti SPO.SPE.MCF.100 alapunkt a asendatakse järgmisega:
- „a) A-klassi tehnilised kontroll-lennud on lennud, mille puhul on kavas kasutada lennukäsiraamatus kindlaks määratud ebatavalisi ja hädaolukorra protseduure, või lennud, mille käigus tuleb tõendada, et varusüsteem või muud ohutusseadmed on töökorras.“;
-