

II

(Muut kuin lainsäätämismääräyksessä hyväksyttävät säädökset)

ASETUKSET

KOMISSION ASETUS (EU) 2017/363,

annettu 1 päivänä maaliskuuta 2017,

asetuksen (EU) N:o 965/2012 muuttamisesta yksimoottorisilla turbiinilentokoneilla yöllä tai mittarisääolosuhteissa harjoitettavan lentotoiminnan erityishyväksynnän ja kaupalliseen erityislentotoimintaan, vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla harjoitettavaan muuhun kuin kaupalliseen lentotoimintaan ja vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla harjoitettavaan muuhun kuin kaupalliseen erityislentotoimintaan liittyvän vaarallisia aineita koskevan koulutuksen hyväksyntävaatimusten osalta

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 91/670/ETY, asetuksen (EY) N:o 1592/2002 ja direktiivin 2004/36/EY kumoamisesta 20 päivänä helmikuuta 2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 ⁽¹⁾ ja erityisesti sen 8 artiklan 5 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaan komission olisi annettava tarvittavat täytäntöönpanosäännöt ilma-alusten turvallisen käytön edellytysten vahvistamiseksi. Nämä edellytykset vahvistetaan komission asetuksessa (EU) N:o 965/2012 ⁽²⁾.
- (2) Asetuksen (EU) N:o 965/2012 soveltamisesta siirtolentoihin aiheutuisi kohtuuton hallinnollinen taakka toimialalle sekä toimivaltaisille viranomaisille. Jotta voidaan ottaa käyttöön oikeasuhteisempi ja riskilähtöisempi lähestymistapa kyseisen asetuksen soveltamiseen, asetuksen (EU) N:o 965/2012 soveltamisen ulkopuolelle olisi jätettävä kertaluonteiset lennot, joilla ei kuljeteta matkustajia eikä rahaa ja joilla ilma-alus siirretään kunnostusta, korjausta, huoltoa, tarkastusta, toimitusta, vientiä tai muita samankaltaisia tarkoituksia varten.
- (3) Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) standardit ja suositellut menettelytavat, jotka esitetään Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitetun kansainvälistä siviili-ilmailua koskevan yleissopimuksen liitteen 6 osassa I, sisältävät määräyksiä yksimoottorisilla turbiinilentokoneilla yöllä tai mittarisääolosuhteissa harjoitettavasta lentotoiminnasta. Näihin määräyksiin sisältyy muun muassa vaatimus siitä, että tällaista lentotoimintaa hyväksyessään lentotoiminnan harjoittajan kotivaltion on varmistettava, että noudatetaan tietyt edellytyksiä, jotka liittyvät muun muassa asennettuihin varusteisiin, moottorin luotettavuuteen, moottorin valvontaan, lentoliikenteen harjoittajan toimintamenetelmiin ja ohjaamomiehistön koulutukseen. Unionin lainsäädäntö olisi yhdenmukaistettava kyseisten määräysten kanssa ja olisi varmistettava, että yksimoottorisilla lentokoneilla yöllä tai mittarisääolosuhteissa harjoitettavalle lentotoiminnalle hankitaan toimivaltaisen viranomaisen hyväksyntä.

⁽¹⁾ EUVL L 79, 19.3.2008, s. 1.

⁽²⁾ Komission asetus (EU) N:o 965/2012, annettu 5 päivänä lokakuuta 2012, teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti (EUVL L 296, 25.10.2012, s. 1).

- (4) Tämän yhdenmukaistamisen myötä menettää merkityksensä asetuksen (EU) N:o 965/2012 6 artiklan 5 kohdan mukainen mahdollisuus siitä, että yksimoottorisia lentokoneita voidaan poikkeuksen perusteella käyttää noudattaen edellytyksiä, jotka on vahvistettu jäsenvaltioiden neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91⁽¹⁾ 8 artiklan 2 kohdan mukaisesti myöntämissä vapautuksissa. Kyseinen säännös olisi sen vuoksi poistettava. Näitä yksimoottoristen lentokoneiden käyttöä koskevia vapautuksia, mukaan lukien niissä vahvistetut edellytykset, olisi pidettävä yhdenmukaistetussa lainsäädännössä edellytettynä toimivaltaisen viranomaisen myöntäminä hyväksyntöinä riittävä aika tämän asetuksen voimaantulon jälkeen, jotta varmistetaan sujuva siirtyminen. Siirtymäkauden jälkeen ei enää tulisi olla mahdollista turvautua kyseisiin vapautuksiin vaan olisi edellytettävä mainittuja hyväksyntöjä. Kaikista olennaisista muutoksista kyseisten lentokoneiden toiminnassa siirtymäkauden aikana olisi edelleen ilmoitettava.
- (5) Kaupallisen erityislentotoiminnan harjoittajien sekä lentotoiminnan harjoittajien, jotka suorittavat muuta kuin kaupallista lentotoimintaa vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla tai muuta kuin kaupallista erityislentotoimintaa vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla, joilla ei kuljeteta vaarallisia aineita, on edelleen laadittava ja ylläpidettävä vaarallisia aineita koskevat koulutusohjelmat asetuksen (EU) 965/2012 liitteen III (osa ORO) mukaisesti. Kuitenkin, jotta voidaan ottaa käyttöön oikeasuhteisempi ja riskilähtöisempi lähestymistapa kyseisten sääntöjen soveltamiseen, toimivaltaisen viranomaisen ei enää tarvitsisi hyväksyä näitä koulutusohjelmia.
- (6) Sen vuoksi asetusta (EU) N:o 965/2012 olisi muutettava. Erityisesti olisi muutettava asetuksen liitettä III (osa ORO), jotta voidaan ottaa käyttöön oikeasuhteisempi ja riskilähtöisempi lähestymistapa vaarallisia aineita koskevien koulutusohjelmien hyväksymisvaatimuksiin, sekä lisättävä asetuksen liitteeseen V (osa SPA) uusi osasto, joka koskee yksimoottorisilla turbiinilentokoneilla harjoitettavaa lentotoimintaa.
- (7) Tässä asetuksessa säädetyt yksimoottorisilla turbiinilentokoneilla harjoitettavaa lentotoimintaa koskevat toimenpiteet perustuvat asetuksen (EY) N:o 216/2008 17 artiklan 2 kohdan b alakohdan ja 19 artiklan 1 kohdan mukaisesti annettuun Euroopan lentoturvallisuusviraston lausuntoon⁽²⁾.
- (8) Tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet ovat asetuksen (EY) N:o 216/2008 65 artiklalla perustetun komitean lausunnon mukaiset,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Muutetaan asetus (EU) N:o 965/2012 seuraavasti:

1) Korvataan 6 artiklan 3 kohta seuraavasti:

"3. Poiketen siitä, mitä 5 artiklassa säädetään, ja rajoittamatta asetuksen (EY) 216/2008 ja komission asetuksen (EU) N:o 748/2012^(*) soveltamista ilmailulupien osalta, suunnittelu- tai tuotanto-organisaatioiden oikeuksiensa mukaisesti suorittamia lentoja, jotka liittyvät ilma-alustyyppin käyttöönottoon tai muutokseen, ja lentoja, joilla ei kuljeteta matkustajia eikä rahtia ja joilla ilma-alus siirretään kunnostusta, korjausta, huoltoa, tarkastusta, toimitusta, vientiä tai muita samankaltaisia tarkoituksia varten, harjoitetaan edelleen jäsenvaltioiden kansallisessa lainsäädännössä säädettyjen edellytysten mukaisesti.

(*) Komission asetus (EU) N:o 748/2012, annettu 3 päivänä elokuuta 2012, ilma-alusten ja niihin liittyvien tuotteiden, osien ja laitteiden lentokelpoisuus- ja ympäristöhyväksyntää sekä suunnittelu- ja tuotanto-organisaatioiden hyväksyntää koskevista täytäntöönpanosäännöistä (EUVL L 224, 21.8.2012, s. 1)."

2) Korvataan 6 artiklan 5 kohta seuraavasti:

"5. Asetuksen (EU) 965/2012 6 artiklan 5 kohdassa, sellaisena kuin asetusta sovelletaan ennen 22 päivää maaliskuuta, tarkoitetut vapautukset, jotka on myönnetty asetuksen (ETY) N:o 3922/91 8 artiklan 2 kohdan mukaisesti ennen 22 päivää maaliskuuta 2017 katsotaan liitteessä IV (osa CAT) olevan CAT.POLA.300 osan a alakohdassa tarkoitetuiksi hyväksyntöiksi 2 päivään syyskuuta 2017 saakka. 2 päivän syyskuuta 2017 jälkeen nämä vapautukset eivät enää ole voimassa yksimoottoristen lentokoneiden toiminnan osalta.

(1) Neuvoston asetus (ETY) N:o 3922/91, annettu 16 päivänä joulukuuta 1991, teknisten sääntöjen ja hallinnollisten menettelyjen yhdenmukaistamisesta siviili-ilmailun alalla (EYVL L 373, 31.12.1991, s. 4).

(2) European Aviation Safety Agency Opinion No 06/2015 of 11 November 2015 for a Commission Regulation establishing technical special approval requirements for the operation of single engine turbine aircraft at night or in instrument meteorological conditions.

Jos suunnitteilla on tehdä näiden lentokoneiden toimintaan 22 päivänä maaliskuuta 2017 ja 2 päivänä syyskuuta 2017 välisenä aikana jokin muutos, joka vaikuttaa vapautuksissa vahvistettuihin edellytyksiin, suunnitellusta muutoksesta on ilmoitettava komissiolle ja virastolle ennen sen toteuttamista. Komissio ja virasto arvioivat ehdotetun muutoksen asetuksen (EY) N:o 216/2008 14 artiklan 5 kohdan mukaisesti.”

3) Muutetaan liitteet II, III, IV ja V tämän asetuksen liitteen mukaisesti.

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenkymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 1 päivänä maaliskuuta 2017.

Komission puolesta
Puheenjohtaja
Jean-Claude JUNCKER

LIITE

Asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteet II, III, IV ja V muutetaan seuraavasti:

1) Korvataan liitteen II (osa ARO) lisäys II seuraavasti:

"Lisäys II

TOIMINTAEHDOT (toimintakäsikirjan hyväksytyjä ehtoja on noudatettava)				
Luvan antavan viranomaisen yhteystiedot Puhelin (1): _____; Faksi: _____; Sähköposti: _____;				
Lentotoimintaluvan nro (2):		Lentotoiminnan harjoittajan nimi (3):		Päiväys (4):
Muu toiminimi:				
Toimintaehtojen nro:				
Ilma-aluksen malli (5):				
Rekisteritunnukset (6):				
Toiminnan tyypit: Kaupallinen ilmakuljetus <input type="checkbox"/> Matkustajat <input type="checkbox"/> Rahti <input type="checkbox"/> Muut (7): _____				
Toiminta-alue (8):				
Erityisrajoitukset (9):				
Erityishyväksynnät:	Kyllä	Ei	Ehdot (10)	Huomautukset
Vaaralliset aineet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Huonon näkyvyyden lentotoiminta Lentoonlähtö Lähestyminen ja lasku	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT (11) ... RVR (12): m DA/H: ft RVR: m	
RVSM (13) <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS (14) <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Sallittu enimmäislentoaika varalentopaikalle (15): min.	
PBN-toiminnan erityishyväksynnät (16)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		(17)
Minimisuunnistustarkkuus-vaatimukset	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Yksimootorisilla turbiinilentokoneilla yöllä tai mittarisääolosuhteissa harjoitettava lentotoiminta (SET-IMC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(18)	
Helikopterilentotoiminta pimeänäköjärjes- telmän avulla	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Helikopterivinssaus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Kiireellinen lääkintälentotoiminta helikop- tereilla (HEMS)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Merialueella harjoitettava helikopterilento- toiminta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Matkustamomiehistön koulutus (19)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Matkustamomiehistön kelpoisuustodis- tusten antaminen (20)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Lentokelpoisuuden ylläpito	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(21)	
Muut (22)				

- (1) Toimivaltaisen viranomaisen puhelin- ja faksinumerot maatumnuksineen. Sähköpostiosoite, jos sellainen on käytössä.
- (2) Asiakirjaan liittyvän lentotoimintaluvan numero.
- (3) Lentotoiminnan harjoittajan rekisteröity nimi ja mahdollinen muu toimিনিimi. Nimi, jolla toimintaa harjoitetaan, jos se on eri kuin rekisteröity nimi.
- (4) Toimintaehtojen antamispäivämäärä (pp.kk.vvvv) ja toimivaltaisen viranomaisen edustajan allekirjoitus.
- (5) ICAOn standardin mukainen ilma-aluksen merkki, malli ja sarja tai pääsarja, jos sarjalle on annettu erillinen tunnus (esimerkiksi Boeing-737-3K2 tai Boeing-777-232).
- (6) Rekisteritunnukset luetaan joko toimintaehdoissa tai toimintakäsikirjassa. Jälkimmäisessä tapauksessa toimintaehdoissa on viitattava kyseiseen toimintakäsikirjan sivuun. Jos kaikki erityishyväksynnät eivät koske tiettyä ilma-aluksen mallia, ilma-alusten rekisteritunnukset voidaan merkitä kyseisen erityishyväksynnän kohdalle huomautussarakkeeseen.
- (7) Tarkennettava muun liikenteen tyyppi (esim. kiireellinen lääkitäentolentotoiminta).
- (8) Hyväksytyntä lentotoiminnan maantieteellinen alue (maantieteelliset koordinaatit tai tietyt reitit, lentotiedotusalue tai kansalliset tai alueelliset rajat).
- (9) Sovellettavat erityisrajoitukset (esim. vain VFR, vain päivälennot jne.).
- (10) Kutakin hyväksyntää tai hyväksyntätyyppiä rajoittavat enimmäis- tai vähimmäisarvot.
- (11) Tarkkuuslähestymisen kategoriat: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB or CAT IIIC. Pienin kiitotienäkyvyys (RVR) ilmoitetaan metreinä ja ratkaisukorkeus (DH) jalkoina (ft). Yksi rivi jokaista luettavaa lähestymiskategoriaa kohti.
- (12) Lentoonlähdeissä sallittu pienin RVR metreinä. Jos hyväksyntöjä on useita, jokainen hyväksyntä voidaan merkitä omalle rivilleen.
- (13) Kohtaan "ei sovelleta" voidaan merkitä rasti vain, jos ilma-aluksen lakikorkeus on lentopinnan FL290 alapuolella.
- (14) ETOPS-rajoitukset koskevat tällä hetkellä vain kaksimoottorisia ilma-aluksia. Kohtaan "ei sovelleta" voidaan merkitä rasti, jos ilma-aluksen mallissa on enemmän tai vähemmän kuin kaksi moottoria.
- (15) Kohdassa voidaan ilmoittaa myös suurin sallittu etäisyys lentopaikasta (meripeninkulmina) sekä moottorityyppi.
- (16) Suorituskykyyn perustuva navigointi (PBN): yksi rivi jokaista PBN-erityishyväksyntää kohti (esim. RNP AR APCH), ja rajoitukset luetaan sarakkeissa "Ehdot" ja/tai "Huomautukset". Menetelmäkohtaisten RNP AR APCH -menetelmien erityishyväksynnät voidaan lueta toimintaehdoissa tai toimintakäsikirjassa. Jälkimmäisessä tapauksessa toimintaehdoissa on viitattava kyseiseen toimintakäsikirjan sivuun.
- (17) Täsmennetään, onko erityishyväksyntä rajattu tiettyihin kiitotien lähestymis-/lähtösuuntiin ja/tai lentopaikkoihin.
- (18) Erityinen runko-/moottorihdistelmä
- (19) Hyväksyntä asetuksen (EU) N:o 1178/2011 liitteessä V (osa CC) tarkoitetun matkustamomiehistön kelpoisuustodistuksen hakijoiden koulutuksen ja teoriakokeiden järjestämistä varten.
- (20) Hyväksyntä komission asetuksen (EU) N:o 1178/2011 liitteessä V (osa CC) tarkoitettujen matkustamomiehistön kelpoisuustodistusten antamista varten.
- (21) Ilma-aluksen jatkuvan lentokelpoisuuden ylläpidosta vastaavan henkilön/organisaation nimi ja viittaus säädökseen, jossa tätä vaaditaan, esimerkiksi komission asetuksen (EU) N:o 1321/2014 liitteen I (osa M) luku G.
- (22) Tähän kohtaan voidaan merkitä muut hyväksynnät tai tiedot niin, että jokaista hyväksyntää kohti käytetään yksi rivi (tai yksi useita rivejä sisältävä kenttä), (esim. lyhyen laskumatkan toiminta, jyrkät lähestymiset, helikopterilennot yleishyödylliseen toimintaan käytettävillä lentoonlähde- ja -laskupaikoilla, helikopterilennot tiheästi asutun alueen ulkopuolella sijaitsevalla pakkolaskun kannalta vaarallisella alueella, helikopteritoiminta ilman varmaa mahdollisuutta turvalliseen pakkolaskuun, toiminta tavallista suuremmalla kallistuskulmalla, suurin sallittu etäisyys riittävästä lentopaikasta toimittaessa kaksimoottorisilla lentokoneilla ilman ETOPS-hyväksyntää, muuhun kuin kaupalliseen lentotoimintaan käytettävät ilma-alukset).

EASA 139 lomake – Versio 3”;

2) Muutetaan liite III (osa ORO) seuraavasti:

a) Korvataan ORO.GEN.110 kohdan j ja k alakohhta seuraavasti:

”) Lentotoiminnan harjoittajan on laadittava vaarallisten aineiden kuljetussäännöstössä vaaditut henkilöstön koulutusohjelmat ja ylläpidettävä niitä. Koulutusohjelmien on oltava oikeassa suhteessa henkilöstön vastuisiin. Kaupallista ilmakuljetustoimintaa harjoittavien lentotoiminnan harjoittajien, riippumatta siitä, kuljettavatko ne vaarallisia aineita, sekä muuta toimintaa kuin ORO.GEN.005 kohdan b, c ja d alakohdassa mainittua kaupallista ilmakuljetustoimintaa harjoittavien lentotoiminnan harjoittajien, jotka kuljettavat vaarallisia aineita, on annettava koulutusohjelmansa toimivaltaisen viranomaisen tarkastettaviksi ja hyväksyttäviksi.

k) Sen estämättä, mitä j alakohdassa säädetään, lentoliikenteen harjoittajien, jotka harjoittavat kaupallista lentotoimintaa seuraavilla ilma-aluksilla, on varmistettava, että ohjaamomiehistö on saanut asianmukaisen koulutuksen tai ohjeistuksen, joiden avulla se voi tunnistaa matkustajien ilma-alukseen tuomat tai rahtina kuljetettavat vaaralliset aineet:

1) purjelentokone;

2) ilmapallo;

3) yksimoottorinen potkurikäyttöinen lentokone, jonka suurin sallittu lentoonlähtömassa (MCTOM) on enintään 5 700 kg ja suurin käytettävä matkustajapaikkaluku (MOPSC) enintään 5 ja jonka lento alkaa ja päättyy samalla lento- tai toimintapaikalla, kun lento suoritetaan päivällä näkölentosääntöjen mukaisesti; tai

4) muu kuin vaativa moottorikäyttöinen helikopteri, jossa on yksi moottori ja jonka suurin käytettävä matkustajapaikkaluku (MOPSC) on enintään 5 ja jonka lento alkaa ja päättyy samalla lento- tai toimintapaikalla, kun lento suoritetaan päivällä näkölentosääntöjen mukaisesti.”;

b) korvataan ORO.FC.A.250 kohdan a alakohta seuraavasti:

”a) Lentokoneen ansiolentäjän lupakirjan CPL(A) haltija voi toimia ilma-aluksen päällikkönä kaupallisessa ilmakuljetuksessa lentokoneessa, jossa on yhden ohjaajan miehistö, vain jos toinen seuraavista edellytyksistä täyttyy:

- 1) kuljettaessa matkustajia VFR-lennolla yli 50 meripeninkulman (90 kilometrin) etäisyydellä lähtöento-paikasta hänellä on vähintään 500 tuntia lentoaikaa lentokoneilla tai voimassa oleva mittarilentokelpuus;
- 2) lennettäessä monimoottorisella lentokoneella mittarilentosääntöjen mukaisesti hänellä on lentokoneilla vähintään 700 tuntia lentoaikaa, josta ilma-aluksen päällikkönä 400 tuntia. Näistä 100 tuntia on oltava IFR-lentoa ja 40 tuntia lentoa monimoottorisilla lentokoneilla. Edellä vaadittu 400 tunnin päällikkökokemus voidaan korvata kokemuksella, joka on hankittu perämiehenä toimintakäsikirjassa määrättyjen kahden tai useamman ohjaajan toimintamenetelmien mukaisesti, siten, että kaksi tuntia perämiehenä vastaa yhtä tuntia päällikkönä;
- 3) lennettäessä yksimoottorisella lentokoneella mittarilentosääntöjen mukaisesti hänellä on lentokoneilla vähintään 700 tuntia lentoaikaa, josta ilma-aluksen päällikkönä 400 tuntia. Näistä 100 tuntia on oltava IFR-lentoa. Edellä vaadittu 400 tunnin päällikkökokemus voidaan korvata kokemuksella, joka on hankittu perämiehenä toimintakäsikirjassa määrättyjen kahden tai useamman ohjaajan toimintamenetelmien mukaisesti, siten, että kaksi tuntia perämiehenä vastaa yhtä tuntia päällikkönä.”;

3) Muutetaan liite IV (osa CAT) seuraavasti:

a) Korvataan CAT.OP.MPA.136 kohta seuraavasti:

”CAT.OP.MPA.136 Reitit ja toiminta-alueet – yksimoottoriset lentokoneet

Ellei toimivaltainen viranomainen ole muuta hyväksynyt liitteen V (osa SPA), osaston L (YKSIMOOTTORISILLA TURBIINILENTOKONEILLA YÖLLÄ TAI MITTARISÄÄOLOSUHTEISSA HARJOITETTAVA LENTOTOIMINTA (SET-IMC)) mukaisesti, lentotoiminnan harjoittajan on varmistettava, että yksimoottorisilla lentokoneilla harjoitetaan lentotoimintaa ainoastaan reiteillä tai alueilla, joilla on mahdollisuus turvalliseen pakkolaskuun.”;

b) korvataan CAT.OP.MPA.180 kohdan a alakohta seuraavasti:

”a) Jos lähtöento-paikan käyttäminen lähtövaralentopaikkana ei ole mahdollista säähän tai suoritusarvoihin liittyvistä syistä, lentotoiminnan harjoittajan on valittava toinen riittävä lähtövaralentopaikka, jonka etäisyys lähtöento-paikasta vastaa

1) kaksimoottorisilla lentokoneilla

- i) enintään lentokäsikirjan mukaisella matkalentonopeudella yhden moottorin ollessa epäkunnossa standardiolosuhteissa tyynellä säällä yhdessä tunnissa lennettävää matkaa todellisen lentoonlähömassan mukaan laskettuna; tai
- ii) enintään liitteen V (osa SPA) osaston F mukaista lentoaikaa ETOPS-varalentopaikalle, mahdolliset minimivarusteluettelon rajoitukset huomioon ottaen, mutta kuitenkin enintään kahdessa tunnissa lennettävää matkaa lentokäsikirjan mukaisella matkalentonopeudella yhden moottorin ollessa epäkunnossa standardiolosuhteissa tyynellä säällä todellisen lentoonlähömassan mukaan laskettuna;

2) kolmi- ja nelimoottorisilla lentokoneilla lentokäsikirjan mukaisella matkalentonopeudella yhden moottorin ollessa epäkunnossa standardiolosuhteissa tyynellä säällä enintään kahdessa tunnissa lennettävää matkaa todellisen lentoonlähömassan mukaan laskettuna;

3) kun kyseessä on lentotoiminta, joka on hyväksytty liitteen V (osa SPA) osaston L (YKSIMOOTTORISILLA TURBIINILENTOKONEILLA YÖLLÄ TAI MITTARISÄÄOLOSUHTEISSA HARJOITETTAVA LENTOTOIMINTA (SET-IMC)) mukaisesti, enintään 30 minuutissa lennettävää matkaa normaalilla matkalentonopeudella tyynen sään olosuhteissa todellisen lentoonlähömassan mukaan laskettuna.

Kun kyseessä ovat monimoottoriset lentokoneet, ja jos lentokäsikirjassa ei ilmoiteta käytettävää matkalentonopeutta yhden moottorin ollessa epäkunnossa, laskennassa on käytettävä nopeutta, joka saavutetaan jäljellä olevien moottorien tai moottorin toimiessa suurimmalla sallitulla jatkuvalla teholla.”;

c) korvataan CAT.POL.A.300 kohdan a alakohta seuraavasti:

”a) ellei toimivaltainen viranomainen ole muuta hyväksynyt liitteen V (osa SPA) osaston L (YKSIMOOTTORISILLA TURBIINILENTOKONEILLA YÖLLÄ TAI MITTARISÄÄOLOSUHTEISSA HARJOITETTAVA LENTOTOIMINTA (SET-IMC)) mukaisesti, lentotoiminnan harjoittaja ei saa käyttää yksimoottorista lentokonetta:

1) yöllä; tai

2) mittarisääolosuhteissa muutoin kuin erityis-VFR-sääntöjen mukaisesti.”;

d) Korvataan CAT.POL.A.320 kohta seuraavasti:

”CAT.POL.A.320 Matkalento – yksimoottoriset lentokoneet

a) Lentokoneella on voitava odotettavissa olevissa sääolosuhteissa moottorin vikaannuttua lentää paikkaan, jossa on mahdollista tehdä turvallinen pakkolasku, paitsi jos kyseessä on lentotoiminnan harjoittaja, jonka toimivaltainen viranomainen on hyväksynyt liitteen V (osa SPA) osaston L (YKSIMOOTTORISILLA TURBIINILENTOKONEILLA YÖLLÄ TAI MITTARISÄÄOLOSUHTEISSA HARJOITETTAVA LENTOTOIMINTA (SET-IMC)) mukaisesti ja joka käyttää riskiaikaa.

b) a alakohdan soveltamiseksi oletetaan, että kohdassa, jossa moottori vikaantuu:

1) lentokone ei lennä ylempänä kuin korkeudessa, jossa kohoamisnopeus on 300 jalkaa minuutissa, kun moottori toimii suurimmalla sallitulla jatkuvalla teholla; sekä

2) matkalentogradientti on yhtä suuri kuin laskeutumisen kokonaisgradientti lisättynä 0,5 prosentilla.”;

4) Lisätään liitteeseen V (osa SPA) seuraava osasto L:

”OSASTO L

YKSIMOOTTORISILLA TURBIINILENTOKONEILLA YÖLLÄ TAI MITTARISÄÄOLOSUHTEISSA HARJOITETTAVA LENTOTOIMINTA (SET-IMC)

SPA.SET-IMC.100 SET-IMC-toiminta

Kaupallisessa ilmakuljetustoiminnassa yksimoottorisia turbiinilentokoneita voidaan käyttää yöllä tai mittarisääolosuhteissa ainoastaan, jos toimivaltainen viranomainen on myöntänyt lentotoiminnan harjoittajalle SET-IMC-hyväksynnän.

SPA.SET-IMC.105 SET-IMC-toiminnan hyväksyntä

Saadakseen toimivaltaisen viranomaisen myöntämän SET-IMC-hyväksynnän lentotoiminnan harjoittajan on osoitettava, että kaikki seuraavat edellytykset täyttyvät:

a) kyseisellä ilma-alus-moottoriyhdistelmällä saavutetaan turbiinimoottorin hyväksyttävä luotettavuustaso maailmanlaajuisesti käytössä olevassa lentokalustossa;

b) lentokoneen ja sen työntövoimajärjestelmän jatkuvan lentokelpoisuuden ja luotettavuuden varmistamiseksi on laadittu erityiset huolto-ohjeet ja -menetelmät, ja ne sisältyvät lentotoiminnan harjoittajan ilma-alusten huolto-ohjelmaan asetuksen (EU) N:o 1321/2014 (M osa) liitteen I mukaisesti, mukaan lukien kaikki seuraavat:

1) moottorin kunnonvalvontaohjelma, lukuun ottamatta lentokoneita, joille on ensimmäisen kerran myönnetty yksilöllinen lentokelpoisuustodistus 31 päivän joulukuuta 2004 jälkeen ja joissa on oltava automaattinen kunnonvalvontajärjestelmä;

2) työntövoimajärjestelmän ja siihen liittyvien järjestelmien luotettavuusohjelma;

c) on vahvistettu ohjaamomiehistön kokoonpano ja laadittu koulutus- ja tarkastuslento-ohjelma toimintaan osallistuvia ohjaamomiehistön jäseniä varten;

- d) on laadittu toimintamenetelmät, joissa määritetään kaikki seuraavat:
- 1) ilma-aluksen varustus, mukaan lukien sen toimintarajoitukset ja tarvittavat merkinnät minimivarusteluetteloon (MEL);
 - 2) lennonsuunnittelu;
 - 3) normaalit toimintamenetelmät;
 - 4) varamenetelmät, mukaan lukien menetelmät työntövoimajärjestelmän vikaantumisen varalta sekä pakkolaskumenetelmät kaikissa sääolosuhteissa;
 - 5) seuranta ja vaaratilanteista ilmoittaminen.
- e) on suoritettu turvallisuusriskien arviointi, mukaan lukien hyväksyttävän riskiajan määrittäminen, jos lentotoiminnan harjoittaja aikoo käyttää sitä.

SPA.SET-IMC.110 Varustevaatimukset SET-IMC-toimintaa varten

SET-IMC-toiminnassa käytettävissä lentokoneissa on oltava seuraavat varusteet:

- a) kaksi erillistä sähköntuottojärjestelmää, joista kumpikin pystyy tuottamaan riittävästi sähköä kaikille olennaisille lentomittareille, suunnistusjärjestelmille ja lentokoneen järjestelmille, jotka ovat edellytys lennon jatkumiselle määräraikkaan tai varalentopaikalle;
- b) kaksi keinohorisonttia, joilla on riippumattomat virtalähteet;
- c) matkustajalennoilla olkavyöt tai istuinvyö, jossa on viisto olkavyö, jokaisella matkustajan istuimella;
- d) lentokoneen säähavaintolaitteet;
- e) paineistetussa lentokoneessa riittävästi lisähappea kaikille ilma-aluksessa oleville henkilöille siten, että moottorin vikaantuessa suurimmassa sallitussa matkalentokorkeudessa voidaan laskeutua parhaalla liitonopeudella ja -konfiguraatiolla, kunnes saavutetaan pysyvästi alle 13 000 jalan matkustamon painekorkeus, kun oletuksena on matkustamon enimmäisvuotonopeus;
- f) aluesuunnistusjärjestelmä (RNAV), johon voidaan ohjelmoida laskupaikkojen sijainnit ja joka antaa ohjaamomiehille sivusuuntaista opastusta näille paikoille lentämiseen;
- g) radiokorkeusmittari;
- h) laskuvalonheitin, joka riittää valaisemaan kosketuskohdan 200 jalan korkeudelta koneen liikkua ilmaan moottoritehoa;
- i) varasähköjärjestelmä, jonka kapasiteetti ja kestävyys on sellainen, että sähköntuotannon keskeytyessä kokonaan sen avulla voidaan tuottaa tarvittava lisävirta seuraaville:
 - 1) olennaiset lento- ja aluesuunnistusmittarit, kun laskeudutaan suurimmasta sallitusta lentokorkeudesta moottorihäiriön sattuessa;
 - 2) yksi moottorin uudelleenkäynnistysyritys;
 - 3) tarvittaessa laskutelineen ja laskusiivekkeiden ulosotto;
 - 4) radiokorkeusmittarin käyttö koko lähestymisen ajan;
 - 5) laskuvalonheitin;
 - 6) yksi pitot-putken lämmitin;
 - 7) sähköiset laitteet, joilla varmistetaan ohjaajalle häiriötön näkyvyys laskun aikana, jos sellaisia on asennettu;

- j) sytytysjärjestelmä, joka aktivoituu automaattisesti tai jota voidaan käyttää manuaalisesti lentoonlähdön, laskun ja lennon aikana, kun ilmassa on havaittavaa kosteutta.
 - k) keinot valvoa jatkuvasti voimansiirtolaitteen voitelujärjestelmää, jotta voidaan havaita voimansiirron komponentin mahdollisesta vikaantumisesta kertovat epäpuhtaudet, mukaan lukien siihen liittyvä varoitus ohjaamossa;
 - l) varalaitte moottoritehon säätöön, jonka avulla on mahdollista jatkaa moottorin käyttöä riittävän laajalla tehoalueella siten, että lento voidaan suorittaa turvallisesti polttoainesäätimen kohtuullisen todennäköisessä häiriötilanteessa.”.
-