

Euroopan unionin virallinen lehti

L 229



Suomenkielinen laitos

Lainsäädäntö

62. vuosikerta

5. syyskuuta 2019

Sisältö

II Muut kuin lainsäätämisyjärjestyksessä hyväksyttävät säädökset

ASETUKSET

- ★ **Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2019/1387, annettu 1 päivänä elokuuta 2019, komission asetuksen (EU) N:o 965/2012 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse lentokoneen laskusuoritusarvolaskelmia koskevista vaatimuksista ja standardeista kiitotien pinnan olosuhteiden arvioimiseksi, tiettyjä ilma-alusten turvallisuusvarusteita ja -vaatimuksia koskevasta päivityksestä sekä lentotoiminnasta ilman pitkän matkan lentojen hyväksyntää** 1

FI

Säädökset, joiden otsikot on painettu laihalla kirjasintyyppillä, ovat maatalouspolitiikan alaan kuuluvia juoksevien asioiden hoitoon liittyviä säädöksiä, joiden voimassaoloaika on yleensä rajoitettu.

Kaikkien muiden säädösten otsikot on painettu lihavalla kirjasintyyppillä ja merkitty tähdellä.

II

(Muut kuin lainsäätämismääräyksessä hyväksyttävät säädökset)

ASETUKSET

KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUS (EU) 2019/1387,

annettu 1 päivänä elokuuta 2019,

komission asetuksen (EU) N:o 965/2012 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse lentokoneen laskusuoritusarvolaskelmia koskevista vaatimuksista ja standardeista kiitotien pinnan olosuhteiden arvioimiseksi, tiettynä ilma-alusten turvallisuusvarusteita ja -vaatimuksia koskevasta päivityksestä sekä lentotoiminnasta ilman pitkän matkan lentojen hyväksyntää

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 2111/2005, (EY) N:o 1008/2008, (EU) N:o 996/2010, (EU) N:o 376/2014 ja direktiivien 2014/30/EU ja 2014/53/EU muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 552/2004, (EY) N:o 216/2008 ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 kumoamisesta 4 päivänä heinäkuuta 2018 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1139⁽¹⁾ ja erityisesti sen 31 artiklan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Komission asetuksessa (EU) N:o 965/2012⁽²⁾ vahvistetaan lähestymis- ja laskuolosuhteiden turvallisuusmarginaaleja koskevat yksityiskohtaiset säännöt lennoille kaksimoottorisilla lentokoneilla ilman pitkän matkan lentoja koskevaa hyväksyntää (ETOPS) yhden moottorin ollessa epäkunnossa, sekä lennonrekisteröintilaitteita koskevat tekniset vaatimukset. Mainituissa asetuksissa vahvistetaan myös ohjaamon ja matkustamon välistä turvaovea koskevat yksityiskohtaiset säännöt suoritusarvoluokan A lentokoneille, joiden suurin käytettävä matkustajapaikkaluku (MOPS) on 19.
- (2) Onnettomuustutkintareportit ovat osoittaneet, että erilaiset menetelmät kiitotien pinnan olosuhteiden arvioimisessa ennen laskua ja olosuhteista ilmoittamisessa laskun jälkeen ovat usein syynä kiitotieltä poikkeamille erityisesti, kun kiitotie on märkä tai epäpuhdas. Lentokoneen suoritusarvolaskelmia koskevat nykyiset standardit komission asetuksessa (EU) N:o 965/2012 eivät kata riittävästi kaikenlaisia olosuhteita määrällä tai epäpuhtaalla kiitotiellä kiitotien pinnan olosuhteiden arvioinnissa ja olosuhteista ilmoittamisessa käytettävän menetelmän osalta.
- (3) Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö, jäljempänä 'ICAO', on tältä osin muuttanut eräitä standardeja ja suositeltuja menettelytapoja kansainvälisestä siviili-ilmailusta tehdyn yleissopimuksen, jäljempänä 'Chicagon yleissopimus', liitteissä 6, 8, 14 ja 15 ja laatinut runsaasti asiaa koskevaa ohjemateriaalia. Näiden asiakirjojen tarkoituksena on vahvistaa maailmanlaajuisesti yhdenmukaistettu muoto kiitotien pinnan olosuhteista ilmoittamiseksi, lentokoneen laskumatkan arvioimiseen tarvittavat lentokelpoisuusvaatimukset sekä lentotoimintamääräykset laskusuoritusarvolaskelmista ja kiitotien pinnan olosuhteiden ilmoittamisesta.
- (4) Asetusta (EU) N:o 965/2012 olisi sen vuoksi muutettava tutkintaviranomaisten antamien turvallisuussuosituksen huomioon ottamiseksi sekä asiaankuuluvien ICAOn standardien ja suositeltujen menettelytapojen täytäntöönpanemiseksi. Muutettujen vaatimusten olisi ICAOn suositusten noudattamiseksi tultava voimaan viimeistään 5 päivänä marraskuuta 2020.

⁽¹⁾ EUVL L 212, 22.8.2018, s. 1.

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

- (5) Tiettyjen suoritusarvoluokkien lentokoneilla (A ja B) on muissa sääntelyjärjestelmissä lisäksi kaupallisessa ilmakuljetuksessa lupa laskeutua aiotulla kiitotiellä laskuun käytettävissä olevalla lyhennetyllä laskumatkalla edellyttäen, että ne ovat saaneet tähän toimivaltaisen viranomaisen ennakkohyväksynnän ja että ne täyttävät eräät riskinlieventämisehdot. Asetuksessa (EU) N:o 965/2012 olisi määriteltävä olosuhteet, joissa tätä lentotoimintaa voidaan harjoittaa siten, että säilytetään hyväksyttävä turvallisuustaso. Toiminnan hyväksyntää koskevaa hallinnollista lomaketta olisi muutettava vastaavasti, jotta siihen voidaan sisällyttää tällainen lentotoiminta.
- (6) Onnettomuuksien tutkinnasta laaditut raportit ovat osoittaneet, että joissakin tapauksissa ohjaamoäänittimien (CVR) ja niihin liittyvien ohjaamoon asennettujen ohjaamotilan ääniä tallentavien mikrofonien jatkuva tallennus pääasiallisessa sähköntuottojärjestelmässä olleen häiriön jälkeen olisi voinut antaa hyödyllistä tietoa. Sen vuoksi olisi vaadittava varavirtalähde, jotta voidaan lieventää pääasiallisen sähköntuottojärjestelmän mahdollisia häiriöitä. Tämä vastaa Chicagon yleissopimuksen liitteessä 6 olevaa I osaa.
- (7) Äskettäin hyväksytyissä, Chicagon yleissopimuksen liitteessä 6 olevissa standardeissa ja suositelluissa menettelytavoissa edellytetään, että kaupallisessa ilmakuljetuksessa käytettävissä joidenkin luokkien kevyissä lentokoneissa ja helikoptereissa on lennon aikana käytettävät tallennuslaitteet. Lisäksi turvallisuustutkintaviranomaiset lähettivät Euroopan unionin lentoturvallisuusvirastolle, jäljempänä 'virasto', kaksitoista turvallisuussuositusta, jotka liittyvät kevyiden lentokoneiden ja helikoptereiden lennonaikaisen tallennuksen tarpeeseen.
- (8) Suhteellisuusperiaatteen mukaisesti ja riskinarvioinnin perusteella velvoitteessa asentaa uuteen ilma-alukseen lennonrekisteröintilaitteita olisi otettava huomioon ilma-aluksen koko ja vaativuus sekä lentotoiminnan tyyppi. Sen vuoksi kevyissä lentokoneissa ja helikoptereissa, jotka on valmistettu äskettäin ja joita käytetään kaupallisessa ilmakuljetuksessa (CAT) tai kaupallisessa erityislentotoiminnassa (SPO), olisi oltava lennonrekisteröintilaitteet, jos ne täyttävät tietyt suurinta sallittua lentoonlähöpainoa, käyttövoimaa tai suurinta matkustajamäärää koskevat kriteerit. Vaatimuksia lennonrekisteröintilaitteiden tallenteiden käsittelystä (säilyttäminen, toimittaminen, suojaaminen ja käyttö) olisi myös muutettava siten, että ne kattavat ne lennonrekisteröintilaitteiden tyypit, jotka otetaan käyttöön lennonrekisteröintilaitteita koskevien uusien vaatimusten myötä.
- (9) ICAO on muuttanut standardeja ja suositeltuja menettelytapoja ohjaamon ja matkustamon välisen turvaoven asennusta koskevan vaatimuksen osalta muuttamalla massarajoja, jotka tekevät ohjaamon ja matkustamon välisestä turvaovesta pakollisen. Asetusta (EU) N:o 965/2012 olisi sen vuoksi muutettava siten, että varmistetaan lentotoimintasääntöjen yhdenmukaistaminen ja tasapuoliset toimintaedellytykset unionin ja kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajien välillä.
- (10) Asetuksessa (EU) N:o 965/2012 määritellään hyväksyntäkriteerit (kynnyksenä suurin hyväksytty lentoonlähömassa ja suurin hyväksytty käytettävä matkustajapaikkaluku) lentojen suorittamiseksi ilman ETOPS-hyväksyntää suoritusarvoluokan A lentokoneilla sellaisella reitillä, joka sisältää pisteen yli 60 minuutin ja enintään 120 minuutin lentoaikaetäisyydellä riittävälle lentopaikalle matkalentonopeudella yhden moottorin ollessa epäkunnossa. Luokan A lentokoneita, jotka täyttävät hyväksyntäkriteerit, saa käyttää 120–180 minuutin etäisyydellä riittävästä lentopaikasta, jos toimivaltainen viranomainen on antanut niille hyväksynnän ja edellyttäen, että lentokoneelle on myönnetty tyyppisuunnitteluhyväksyntä tällaiseen lentotoimintaan.
- (11) Useat lentokonevalmistajat ovat jo suunnitelleet tai ovat suunnittelemassa suoritusarvoluokan A lentokoneita, jotka ylittävät nämä hyväksyntäkriteerit lentotoimintaan ilman ETOPS-hyväksyntää. Nykyiset säännökset vääristävät taksilentoiminnan harjoittajien välistä kilpailua lentokoneilla, jotka eivät täytä näitä kriteereitä. Koska mikään muu merkittävä sääntelyelin ei ole asettanut tällaisia kriteereitä lentotoiminnalle ilman ETOPS-hyväksyntää, asetusta (EU) N:o 965/2012 olisi muutettava.
- (12) Kaupallisessa ilmakuljetuksessa käytettävien ensiapuhappilaitteiden viimeaikainen tekninen kehitys antaa vastaavan turvallisuustason, ja siksi asetusta (EU) N:o 965/2012 olisi muutettava tällaisten laitteiden käytön sallimiseksi.
- (13) Asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteessä III olevaa vähimmäisvarusteluetteloa (MEL) koskevia vaatimuksia ei sovelleta hyväksytyyn koulutusorganisaatioon (ATO), ja siksi asetusta (EU) N:o 965/2012 olisi muutettava siten, että toimivaltaiset viranomaiset voivat myöntää hyväksytyille koulutusorganisaatiolle hyväksynnän vähimmäisvarusteluettelon laatimiseen.
- (14) Komission asetuksen (EU) N:o 1321/2014 ⁽³⁾ viimeaikaisten muutosten vuoksi asetusta (EU) N:o 965/2012 olisi muutettava näiden kahden asetuksen välisten ristiinviittausten korjaamiseksi.

⁽³⁾ Komission asetus (EU) N:o 1321/2014, annettu 26 päivänä marraskuuta 2014, ilma-alusten sekä ilmailutuotteiden, osien ja laitteiden jatkuvan lentokelpoisuuden ylläpidosta ja näihin tehtäviin osallistuvien organisaatioiden ja henkilöstön hyväksymisestä (EUVL L 362, 17.12.2014, s. 1).

- (15) Virasto on laatinut täytäntöönpanosääntöjen luonnokset ja toimittanut ne komissiolle asetuksen (EU) 2018/1139 75 artiklan 2 kohdan b ja c alakohdan ja 76 artiklan 1 kohdan mukaisesti lausunnon n:o 02/2019 kanssa.
- (16) Tässä asetuksessa säädetty toimenpiteet ovat asetuksen (EU) 2018/1139 127 artiklalla perustetun komitean lausunnon mukaiset,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Asetuksen (EU) N:o 965/2012 muuttaminen

- 1) Korvataan 9 aa artikla seuraavasti:

”9 aa artikla

Ohjaamomiehistöä koskevat vaatimukset huollon jälkeisillä koelannoilla

Ohjaajalle, joka on toiminut ennen 25 päivää syyskuuta 2019 ilma-aluksen päällikkönä liitteessä VIII olevassa SPO.SPEC.MCF.100 kohdassa annetun määritelmän mukaisesti tason A huollon jälkeiseksi koelennoksi luokiteltavalla huollon jälkeisellä koelennolla, on luettava hyväksi mainitussa liitteessä olevan SPO.SPEC.MCF.115 kohdan a alakohdan 1 alakohdan vaatimusten täyttäminen. Tällöin lentotoiminnan harjoittajan on varmistettava, että ilma-aluksen päällikkö saa ohjeistuksen mahdollisista eroista, joita on havaittu ennen 25 päivää syyskuuta 2019 vahvistettujen toimintamenetelmien ja tämän asetuksen liitteessä VIII olevan E osaston 5 jaksossa säädettyjen velvollisuuksien välillä, mukaan lukien lentotoiminnan harjoittajan laatimista asiaan liittyvistä menetelmistä johtuvat velvollisuudet.”

- 2) Muutetaan asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteet I, II, III, IV, V, VI, VII ja VIII tämän asetuksen liitteen mukaisesti.

2 artikla

Voimaantulo ja soveltaminen

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

Seuraavia liitteen kohtia sovelletaan 25 päivää syyskuuta 2019 alkaen:

- 4 kohdan a alakohta;
- 6 kohdan b alakohta;
- 8 kohdan b alakohta.

Seuraavia liitteessä olevan 4 kohdan alakohtia sovelletaan 5 päivästä marraskuuta 2020 alkaen:

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

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

Tehty Brysselissä 1 päivänä elokuuta 2019.

Komission puolesta
Puheenjohtaja
Jean-Claude JUNCKER

LIITE

Muutetaan asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteet I, II, III, IV, VI, VII ja VIII seuraavasti:

1) Muutetaan liite I (Liitteissä II–VIII käytettyjen termien määritelmät) seuraavasti:

a) Lisätään 22 a kohta seuraavasti:

”22 a) ”ohjaamoäänittimellä (CVR)” törmäyssuojattua lennonrekisteröintilaitetta, joka käyttää mikrofonien ja muiden audio- ja digitaalisten lähteiden yhdistelmää ohjaamon äänten sekä ohjaamomiehistölle suunnatun, ohjaamomiehistön lähettämän ja ohjaamomiehistön jäsenten välisen viestinnän keräämiseen ja tallentamiseen;”

b) Korvataan 25 kohta seuraavasti:

”25) ”epäpuhtaalla kiitotiellä” kiitotietä, jonka käyttöpituuden ja -leveyden pinta-alasta (joko erillisinä alueina tai muutoin) merkittävää osaa peittää yksi tai useampi aineista, jotka luetellaan kiitotien pinnan olosuhteiden kuvauksissa;”

c) Poistetaan 32 kohta;

d) Korvataan 42 kohta seuraavasti:

”42) ”kuivalla kiitotiellä” kiitotietä, jonka pinnalla ei ole näkyvää kosteutta ja jonka käytettäväksi aiotulla alueella ei ole epäpuhtauksia;”

e) Lisätään 49 b kohta seuraavasti:

”49 b) ”lentoarvotallentimella (FDR)” törmäyssuojattua lennonrekisteröintilaitetta, joka käyttää erilaisia datalähteitä ilma-aluksen tilaa ja suorituskykyä kuvaavien parametrien keräämiseen ja tallentamiseen;”

f) Lisätään 49 c kohta seuraavasti:

”49 c) ”lennonrekisteröintilaitteella” rekisteröintilaitetta, joka on asennettu ilma-alukseen helpottamaan onnettomuuksien tai vaaratilanteiden turvallisuustutkintaa;”

g) Lisätään 70 a kohta seuraavasti:

”70 a) ”saapumisajankohdan laskumatalla (LDTA)” laskumatkaa, joka on saavutettavissa normaalitoiminnassa laskumatka-arvojen ja niihin liittyvien menetelmien perusteella ja joka on määritetty laskuajankohtana vallitsevien olosuhteiden mukaan;”

h) Lisätään 103 c kohta seuraavasti:

”103 c) ”kiitotien kuntoraportilla (RCR)” kattavaa vakiomuotoista raporttia kiitotien pinnan kunnosta ja sen vaikutuksesta lentokoneen laskuun ja lentoonlähtöön kiitotien olosuhteita kuvaavien koodien avulla;”

i) Lisätään 107 a kohta seuraavasti:

”107 a) ”erikoiskäsitellyllä talvikiitotiellä” kiitotietä, jonka pakkautunutta lunta tai jäätä oleva kuiva, jäätyneet pinta on käsitelty hiekalla tai soralla tai mekaanisesti käsitelty kiitotien kitkan parantamiseksi;”

j) Korvataan 128 kohta seuraavasti:

”128) ”märällä kiitotiellä” kiitotietä, jonka pinnalla käytettäväksi aiotulla alueella on näkyvää kosteutta tai vettä enintään kolme millimetriä;”

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

”Lisäys II

TOIMINTAEHDOT (lisäksi toimintakäsikirjan hyväksytyjä ehtoja on noudatettava)				
Luvan myöntävän viranomaisen yhteystiedot Puhelin (1): _____ ; Faksi: _____ ; Sähköposti: _____				
Lentotoimintaluvan nro (2):		Lentotoiminnan harjoittajan nimi (3):		Päiväys (4):
Allekirjoitus:				
Harjoittaa toimintaa nimellä:				
Toimintaehtojen nro:				
Ilma-alueen malli (5):				
Rekisteritunnukset (6):				
Lentotoiminnan lajit: Kaupallinen ilmakuljetus				
<input type="checkbox"/> Matkustajaliikenne <input type="checkbox"/> Rahtiliikenne <input type="checkbox"/> Muut (7): _____				
Toiminta-alue (8):				
Erityisrajoitukset (9):				
Erityishyväksynnät:	Kyllä	Ei	Tarkennus (10)	Huomautukset
Vaaralliset aineet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Huonon näkyvyyden lentotoiminta			CAT (11) ...	
Lentoonlähtö			RVR (12): m	
Lähestyminen ja lasku	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	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"/>		
Lentotoiminta yksimoottorisilla turbiinilentokoneilla yöllä tai mittarisääolosuhteissa (SET-IMC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(18)	
Helikopterilentotoiminta pimeänäköjärjestelmän avulla	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Helikopterivinssaus	<input type="checkbox"/>			
Kiireellinen lääkintälentotoiminta helikoptereilla (HEMS)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Helikopterilentotoiminta merialueella	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Matkustamomiehistön koulutus ⁽¹⁹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Matkustamomiehistön kelpoisuustodistusten myöntäminen ⁽²⁰⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
B-tyyppin EFB-sovellusten käyttö	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²¹⁾	
Lentokelpoisuuden ylläpito	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²²⁾	
Muut ⁽²³⁾				

(1) Toimivaltaisen viranomaisen puhelin- ja faksinumerot maatumuksineen. Sähköpostiosoite, jos sellainen on käytössä.
(2) Vastaavan lentotoimintaluvan numero.
(3) Lentotoiminnan harjoittajan rekisteröity nimi ja mahdollinen muu toiminimi. Merkitse toiminimen edelle lyhenne htn. (harjoittaa toimintaa nimellä).
(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 (esim. Boeing-737-3K2 tai Boeing-777-232).
(6) Rekisteritunnukset luetellaan joko toimintaehdoissa tai toimintakäsikirjassa. Jälkimmäisessä tapauksessa toimintaehdoissa on viitattava kyseiseen toimintakäsikirjan sivuun. Jos kaikki erityishyväksynät eivät koske tiettyä ilma-aluksen mallia, ilma-alusten rekisteritunnukset voidaan merkitä kyseisen erityishyväksynnän kohdalle huomautussarakkeeseen.
(7) Tarkennettava muun lentotoiminnan laji (esim. kiireellinen lääkintälentotoiminta).
(8) Hyväksytyn lentotoiminnan maantieteellinen alue (maantieteelliset koordinaatit tai tietyt reitit, lentotiedotusalue tai valtion tai alueen rajat).
(9) Sovellettavat erityisrajoitukset (esim. vain VFR, vain päivällä jne.).
(10) Kutakin hyväksyntää tai hyväksyntätyyppiä rajoittavat enimmäis- tai vähimmäisarvot (ja asianmukaiset kriteerit).
(11) Tarkkuuslähestymisen kategoria: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB tai CAT IIIC. Pienin kiitotienäkyvyys (RVR) ilmoitetaan metreinä ja ratkaisukorkeus (DH) jalkoina (ft). Yksi rivi jokaista lueteltavaa lähestymiskategoriaa kohti.
(12) Lentoonlähdessä sallittu pienin RVR metreinä. Jos hyväksyntöjä on useita, jokainen hyväksyntä voidaan merkitä omalle rivilleen.
(13) Kohtaan "ei sovellu" (N/A) voidaan merkitä rasti vain, jos ilma-aluksen lakikorkeus on lentopinnan FL290 alapuolella.
(14) ETOPS-rajoitukset koskevat tällä hetkellä vain kaksimoottorisia ilma-aluksia. Kohtaan "ei sovellu" (N/A) voidaan merkitä rasti, jos ilma-alusmallissa on vähemmän tai enemmän 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 luetellaan sarakkeessa "Tarkennus" tai "Huomautukset" tai molemmissa. Menetelmäkohtaiset RNP AR APCH -menetelmien erillishyväksynät voidaan luetella toimintaehdoissa tai toimintakäsikirjassa. Jälkimmäisessä tapauksessa toimintaehdoissa on viitattava kyseiseen toimintakäsikirjan sivuun.
(17) Täsmennetään, onko erityishyväksyntä rajattu tiettyihin kiitotien lähestymis-/lähtösuuntiin ja/tai lentopaikkoihin.
(18) Merkitään kyseessä oleva runko-/moottoriyhdistelmä.
(19) Hyväksyntä asetuksen (EU) N:o 1178/2011 liitteessä V (osa CC) tarkoitetun matkustamomiehistön kelpoisuustodistuksen hakijoiden koulutuksen ja kokeiden järjestämistä varten.
(20) Hyväksyntä asetuksen (EU) N:o 1178/2011 liitteessä V (osa CC) tarkoitettujen matkustamomiehistön kelpoisuustodistusten myöntämistä varten.
(21) Luettelo B-tyyppin EFB-sovelluksista ja viittaukset EFB-laitteistoon (kannettaviin EFB-laitteisiin). Luettelo sisällytetään joko toimintaehtoihin tai toimintakäsikirjaan. Jälkimmäisessä tapauksessa toimintaehdoissa on viitattava kyseiseen toimintakäsikirjan sivuun.
(22) Ilma-aluksen jatkuvan lentokelpoisuuden ylläpidosta vastaavan henkilön tai organisaation nimi ja viittaus säädökseen, jossa tätä vaaditaan, esimerkiksi komission asetuksen (EU) N:o 1321/2014 liitteen I (osa M) luku G.
(23) Tähän kohtaan voidaan merkitä muut hyväksynät tai tiedot niin, että jokaista hyväksyntää kohti käytetään yksi rivi (tai yksi useita rivejä sisältävä kenttä), (esim. lyhyen laskumatkan toiminta, jyrkät lähestymiset, lyhennetty laskumatka, helikopterilennot yleishyödylliseen toimintaan käytettävillä lentoonlähtö- 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).
EASA 139 -lomake, versio 6"

3) Muutetaan liite III (osa ORO) seuraavasti:

a) Korvataan ORO.GEN.310 kohdan f alakohdan 3 alakohta seuraavasti:

"3) mahdollisista vioista tai teknisistä toimintahäiriöistä, joita esiintyy ilma-aluksen lentotoiminnan ollessa sen valvonnassa, ilmoitetaan d alakohdassa tarkoitetulle organisaatiolle;"

- b) Korvataan ORO.SEC.100 kohta seuraavasti:

”ORO.SEC.100 Ohjaamon turvaaminen – lentokoneet

- a) Jos lentokoneessa on ohjaamon ja matkustamon välinen turvaovi, se on voitava lukita, ja lisäksi on laadittava menetelmät, joilla matkustamomiehistö voi ilmoittaa ohjaamomiehistölle matkustamossa havaitusta epäilyttävästä toiminnasta tai turvamääräysten rikkomisesta.
- b) Kaikissa matkustajien kaupalliseen ilmajetukseen käytettävissä matkustajalentokoneissa on oltava hyväksytty ohjaamon ja matkustamon välinen turvaovi, joka voidaan lukita ja avata kummaltakin ohjaajan paikalta ja joka on suunniteltu täyttämään sovellettavat lentokelpoisuusvaatimukset, jos lentokone kuuluu johonkin seuraavista luokista:
- 1) lentokoneet, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on yli 54 500 kg;
 - 2) lentokoneet, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on yli 45 500 kg ja joiden suurin käytettävä matkustajapaikkaluku on enemmän kuin 19; tai
 - 3) lentokoneet, joiden suurin käytettävä matkustajapaikkaluku on enemmän kuin 60.
- c) Kaikissa lentokoneissa, joissa on b alakohdan mukaisesti ohjaamon ja matkustamon välinen turvaovi,
- 1) tämä ovi on suljettava ennen moottorien käynnistämistä lentoonlähtöä varten ja pidettävä lukittuna silloin, kun turvamenetelmät sitä edellyttävät tai ilma-aluksen päällikkö niin vaatii, siihen asti, kun moottorit pysäytetään laskun jälkeen, lukuun ottamatta tapauksia, joissa valtuutettujen henkilöiden pääsy ohjaamoon tai sieltä pois katsotaan tarpeelliseksi kansallisten siviili-ilmailun turvaohjelmien mukaisesti;
 - 2) on oltava käytössä keino, jolla molemmilta ohjaajan paikoilta on mahdollista valvoa ohjaamon ulkopuolista aluetta, jotta ohjaamoon pääsyä pyytävät henkilöt voidaan tunnistaa sekä havaita epäilyttävä käytös ja mahdollisesti uhkaavat tilanteet.”
- 4) Muutetaan liite IV (osa CAT) seuraavasti:
- a) Korvataan CAT.GEN.MPA.195 kohta seuraavasti:

”CAT.GEN.MPA.195 Lennonrekisteröintilaitteen tallenteiden käsittely: säilyttäminen, toimittaminen, suojaaminen ja käyttö

- a) Tutkintaviranomaisen toteaman onnettomuuden, vakavan vaaratilanteen tai poikkeaman tapahduttua ilma-alusta käyttävän lentotoiminnan harjoittajan on säilytettävä lennonrekisteröintilaitteisiin tallentuneet alkuperäiset tiedot 60 päivän ajan tai kunnes tutkintaviranomainen toisin määrää.
- b) Lentotoiminnan harjoittajan on tehtävä tallenteiden toiminnallisia tarkastuksia ja arvioiteja sen varmistamiseksi, että tämän asetuksen mukaan vaadittavat lennonrekisteröintilaitteet ovat jatkuvasti toimintakunnossa.
- c) Lentotoiminnan harjoittajan on varmistettava, että lennonrekisteröintilaitteella tallennettaviksi vaadittujen lentoparametrien ja tiedonsiirtoyhteydellä välitettyjen sanomien tallenteet säilytetään. Lennonrekisteröintilaitteiden testausta ja huoltoa varten voidaan kuitenkin poistaa enintään 1 tunti testaushetkellä vanhinta tallennettua dataa.
- d) Lentotoiminnan harjoittajan on säilytettävä ja pidettävä ajan tasalla asiakirjat, joissa esitetään tarvittavat tiedot käsittelemättömien lentotietojen muuntamiseksi teknisinä mittayksiköinä ilmaistuksi lentoparametreiksi.
- e) Lentotoiminnan harjoittajan on toimitettava säilytetyt lennonrekisteröintilaitteen tallenteet, jos toimivaltainen viranomainen näin määrää.
- f) Sanotun rajoittamatta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EU) N:o 996/2010 ja (EU) 2016/679 (*) soveltamista,
- 1) lennonrekisteröintilaitteen äänitallenteita ei lennonrekisteröintijärjestelmän toimintakuntoisuuden varmistamista lukuun ottamatta saa luovuttaa eikä käyttää, elleivät seuraavat ehdot täyty:
 - i) käytössä on tällaisten äänitallenteiden ja niiden puhtaaksikirjoitusten käsittelyä koskeva menetelmä;

- ii) kaikilta miehistön jäseniltä ja huoltohenkilöstöltä, joita asia koskee, on saatu etukäteen suostumus;
 - iii) tällaisia äänitallenteita käytetään ainoastaan turvallisuuden ylläpitämiseen tai parantamiseen.
- 1 a) Lentotoiminnan harjoittajan on lennonrekisteröintilaitteen äänitallenteita lennonrekisteröintilaitteen toimintakunnan varmistamiseksi tarkastaessa suojattava äänitallenteiden yksityisyys ja varmistettava, ettei tallenteita luovuteta tai käytetä muihin tarkoituksiin kuin lennonrekisteröintilaitteen toimintakunnan varmistamiseen.
- 2) Lennonrekisteröintilaitteen tallentamia lentoparametreja tai tiedonsiirtoyhteydellä välitettyjä sanomia ei saa käyttää muuhun tarkoitukseen kuin sellaisen onnettomuuden tai vaaratilanteen tutkintaan, josta ilmoittaminen on pakollista, paitsi jos tallenteet täyttävät jonkin seuraavista edellytyksistä:
- i) lentotoiminnan harjoittaja käyttää niitä ainoastaan lentokelpoisuuteen tai huoltoon liittyviin tarkoituksiin;
 - ii) ne tehdään tunnistamattomiksi;
 - iii) ne luovutetaan asianmukaisin turvajärjestelyin.
- 3) Lennonrekisteröintilaitteen tallentamia kuvia ohjaamosta ei lennonrekisteröintijärjestelmän toimintakuntoisuuden varmistamista lukuun ottamatta saa luovuttaa eikä käyttää, elleivät seuraavat ehdot täyty:
- i) käytössä on tällaisten kuvatallenteiden käsittelyä koskeva menetelmä;
 - ii) kaikilta miehistön jäseniltä ja huoltohenkilöstöltä, joita asia koskee, on saatu etukäteen suostumus;
 - iii) tällaisia kuvatallenteita käytetään ainoastaan turvallisuuden ylläpitämiseen tai parantamiseen.
- 3 a) Kun lennonrekisteröintilaitteen tallentamat kuvat ohjaamosta tarkastetaan lennonrekisteröintilaitteen toimintakelpoisuuden varmistamiseksi,
- i) kuvia ei saa luovuttaa eikä käyttää muihin tarkoituksiin kuin lennonrekisteröintilaitteen toimintakelpoisuuden varmistamiseen;
 - ii) jos on todennäköistä, että kuvissa näkyy miehistön kehon osia, lentotoiminnan harjoittajan on huolehdittava kuvien yksityisyydestä.

(*) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2016/679, annettu 27 päivänä huhtikuuta 2016, luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (yleinen tietosuojasetus) (EUVL L 119, 4.5.2016, s. 1)."

b) Muutetaan CAT.OP.MPA.140 kohta seuraavasti:

— Korvataan a alakohta seuraavasti:

"a) Ellei toimivaltainen viranomainen ole antanut hyväksyntää liitteen V (osa SPA) luvun F mukaisesti, lentotoiminnan harjoittaja ei saa käyttää kaksimoottorista lentokonetta sellaisella reitillä, johon kuuluu piste, joka sijaitsee kauempana riittävästä lentopaikasta kuin asianmukainen etäisyys standardiolosuhteissa tyynellä säällä lennettäessä kullekin seuraavista lentokonetyypeistä:

- 1) suoritusarvoluokan A lentokoneilla, joiden suurin käytettävä matkustajapaikkaluku on vähintään 20, etäisyys, joka vastaa 60 minuutissa lennettyä matkaa, kun yksi moottori on epäkunnossa ja käytetään b alakohdan mukaisesti määritettyä matkalentonopeutta;
- 2) suoritusarvoluokan A lentokoneilla, joiden suurin käytettävä matkustajapaikkaluku on enintään 19, etäisyys, joka vastaa 120 minuutissa lennettyä matkaa, tai jos toimivaltainen viranomainen sen hyväksyy, suihkumoottorilentokoneilla enintään 180 minuutissa lennettyä matkaa, kun yksi moottori on epäkunnossa ja käytetään b alakohdan mukaisesti määritettyä matkalentonopeutta;
- 3) suoritusarvoluokan B tai C lentokoneilla se etäisyys, joka seuraavista on lyhyempi:
 - i) etäisyys, joka vastaa 120 minuutissa lennettyä matkaa, kun yksi moottori on epäkunnossa ja käytetään b alakohdan mukaisesti määritettyä matkalentonopeutta;
 - ii) 300 meripeninkulmaa."

— Korvataan d alakohta seuraavasti:

"d) Saadakseen a alakohdan 2 alakohdassa tarkoitetun hyväksynnän lentotoiminnan harjoittajan on todistettava, että

- 1) lennon suunnittelua ja lennonseivytystä varten on laadittu menetelmät;

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

- i) moottorin öljynkulutuksen seurantaohjelma;
- ii) moottorin kunnan valvontaohjelma;”

c) Korvataan CAT.OP.MPA.300 kohta seuraavasti:

”CAT.OP.MPA.300 Lähestymis- ja laskuolosuhteet – lentokoneet

Ennen lähestymisen aloittamista laskua varten ilma-aluksen päällikön on

- a) oltava vakuuttunut siitä, että lentopaikan sääolosuhteet ja käytettäväksi aiotun kiitotien kunto ovat hänen saatavillaan olevien tietojen perusteella sellaiset, ettei niiden pitäisi olla turvallisen lähestymisen, laskun tai keskeytetyn lähestymisen esteenä toimintakäsikirjan suoritusarvotiedot huomioon ottaen;
- b) tehtävä laskumatkan arviointi kohdan CAT.OP.MPA.303 mukaisesti.”

d) Lisätään CAT.OP.MPA.301 kohta seuraavasti:

”CAT.OP.MPA.301 Lähestymis- ja laskuolosuhteet – helikopterit

Ennen lähestymisen aloittamista laskua varten ilma-aluksen päällikön on saatavillaan olevien tietojen perusteella oltava vakuuttunut siitä, että lentopaikan sääolosuhteet ja käytettäväksi aiotun loppulähestymis- ja lentoonläh-
töalueen (FATO) kunto ovat sellaiset, ettei niiden pitäisi olla turvallisen lähestymisen, laskun tai keskeytetyn lähestymisen esteenä toimintakäsikirjan suoritusarvotiedot huomioon ottaen.”

e) Lisätään CAT.OP.MPA.303 kohta seuraavasti:

”CAT.OP.MPA.303 Saapumisajankohdan laskumatkan tarkistaminen lennon aikana – lentokoneet

a) Lähestymistä laskua varten ei saa jatkaa, ellei laskuun käytettävissä oleva matka (LDA) aiotulla kiitotiellä ole vähintään 115 prosenttia arvioidun laskuajankohdan laskumatkasta, kun se on määritetty saapumisajankohdan laskumatkan (LDTA) arvioinnissa käytettävien suoritusarvotietojen mukaisesti ja lähestyminen laskua varten suoritetaan suoritusarvoluokan A lentokoneella, joka on sertifioitu seuraavista jommankumman sertifiointieritelmän mukaisesti siten kuin tyyppihyväksyntätodistukseen on merkitty:

- (1) CS-25 tai vastaava;
- (2) CS-23 tasolla 4, kun suoritusarvotaso on ”suurnopeus” tai vastaava.

b) Muilla kuin a alakohdassa tarkoitetuilla suoritusarvoluokan A lentokoneilla lähestymistä laskua varten ei saa jatkaa, paitsi jommassakummassa seuraavista tilanteista:

- (1) laskuun käytettävissä oleva matka aiotulla kiitotiellä on vähintään 115 prosenttia laskumatkasta arvioituna laskuajankohtana, kun se on määritetty saapumisajankohdan laskumatkan arvioinnissa käytettävien suoritusarvotietojen mukaisesti;
- (2) jos saapumisajankohdan laskumatkan arviointiin tarvittavia suoritusarvotietoja ei ole saatavilla, aiotulla kiitotiellä arvioituna laskuajankohtana laskuun käytettävissä oleva matka on tapauksen mukaan vähintään CAT.POLA.230 kohdan tai CAT.POLA.235 kohdan mukaisesti määritetty vaadittu laskumatka.

c) Suoritusarvoluokan B lentokoneilla lähestymistä laskua varten ei saa jatkaa, paitsi jommassakummassa seuraavista tilanteista:

- (1) laskuun käytettävissä oleva matka aiotulla kiitotiellä on vähintään 115 prosenttia laskumatkasta arvioituna laskuajankohtana, kun se on määritetty saapumisajankohdan laskumatkan arvioinnissa käytettävien suoritusarvotietojen mukaisesti;
- (2) jos saapumisajankohdan laskumatkan arviointiin tarvittavia suoritusarvotietoja ei ole saatavilla, aiotulla kiitotiellä arvioituna laskuajankohtana laskuun käytettävissä oleva matka on tapauksen mukaan vähintään CAT.POLA.330 kohdan tai CAT.POLA.335 kohdan mukaisesti määritetty vaadittu laskumatka.

- d) Suoritusarvoluokan C lentokoneilla lähestymistä laskua varten ei saa jatkaa, paitsi jommassakummassa seuraavista tilanteista:
- (1) laskuun käytettävissä oleva matka aiotulla kiitotiellä on vähintään 115 prosenttia laskumatkasta arvioituna laskuajankohtana, kun se on määritetty saapumisajankohdan laskumatkan arvioinnissa käytettävien suoritusarvotietojen mukaisesti;
 - (2) jos saapumisajankohdan laskumatkan arviointiin tarvittavia suoritusarvotietoja ei ole saatavilla, aiotulla kiitotiellä arvioituna laskuajankohtana laskuun käytettävissä oleva matka on tapauksen mukaan vähintään CAT.POL.A.430 kohdan tai CAT.POL.A.435 kohdan mukaisesti määritetty vaadittu laskumatka.
- e) Saapumisajankohdan laskumatkan arvioinnissa käytettävien suoritusarvotietojen on perustuttava lentokäsikirjassa oleviin hyväksytyihin tietoihin. Jos lentokäsikirjassa olevat hyväksytyt tiedot ovat riittämättömät saapumisajankohdan laskumatkan arvioimiseen, niitä on täydennettävä muilla tiedoilla, jotka määritetään joko sovellettavien lentokoneen sertifiointistandardien mukaisesti tai viraston julkaisemia hyväksyttäviä vaatimusten täyttämisen menetelmiä noudattaen.
- f) Lentotoiminnan harjoittajan on ilmoitettava toimintakäsikirjassa saapumisajankohdan laskumatkan arvioimisessa käytettävät suoritusarvotiedot ja oletukset, joiden perusteella ne on laadittu, mukaan lukien muut tiedot, joita voidaan e alakohdan mukaisesti käyttää lentokäsikirjan tietojen täydentämiseen.”
- f) Lisätään CAT.OP.MPA.311 kohta seuraavasti:

”CAT.OP.MPA.311 Kiitotien jarrutustehosta ilmoittaminen

Jos jarrutusteho kiitotiellä laskukiidon aikana ei ole yhtä hyvä kuin se, jonka lentopaikan pitäjä on ilmoittanut kiitotien kuntoraportissa (RCR), ilma-aluksen päällikön on ilmoitettava tästä ilmailukennepalvelulle (ATS) mahdollisimman pian ohjaajan säätötoimilla (AIREP).”

- g) Korvataan CAT.POL.A.105 kohdan d alakohta seuraavasti:
- ”d) Lentotoiminnan harjoittajan on otettava huomioon karttojen tarkkuus arvioidessaan sovellettavien lukujen lentoonlähtövaatimuksia.”
- h) Poistetaan CAT.POL.A.105 kohdan e alakohta;
- i) Korvataan CAT.POL.A.215 kohdan b, c ja d alakohta seuraavasti:
- ”b) Matkalennon nettolentoradan gradientin on oltava positiivinen vähintään 1 000 jalan korkeudessa maastosta ja esteistä, jotka sijaitsevat reitin varrella enintään 9,3 kilometrin (5 meripeninkulman) etäisyydellä kummalla tahansa puolen aiottua lentorataa.
- c) Lentokoneella on voitava matkalennon nettolentoradan mukaan jatkaa lentoa matkalentokorkeudesta lentopaikalle, jolle on mahdollista suorittaa lasku CAT.POL.A.230 tai CAT.POL.A.235 kohdan mukaisesti. Matkalennon nettolentoradan on ylitettävä maasto ja kaikki reitin varrella enintään 9,3 kilometrin (5 meripeninkulman) etäisyydellä kummalla tahansa puolen aiottua lentorataa sijaitsevat esteet vähintään 2 000 jalan korkeusvaralla ottaen huomioon seuraavat tekijät:
- 1) moottorin oletetaan vikaantuvan reitin kriittisimmässä kohdassa;
 - 2) tuulen vaikutus lentorataan otetaan huomioon;
 - 3) polttoainetta voidaan poistaa turvallista menetelmää käyttäen niin paljon, että saavutetaan lentopaikka, jolle lentokoneen oletetaan laskeutuvan moottorin vikaannuttua siten, että CAT.OP.MPA.150 kohdan mukaisesti varalentopaikalla vaadittu varapolttoaine on vielä jäljellä;
 - 4) lentopaikan, jolle lentokoneella oletetaan laskeuduttavan moottorin vikaannuttua, on täytettävä seuraavat edellytykset:
 - i) suoritusarvovaatimukset täytyvät laskumassan ollessa arvioidun suuruinen;
 - ii) sääanomien tai -ennusteiden sekä kiitotien kuntoa koskevien tietojen mukaan lasku voidaan suorittaa turvallisesti arvioituna laskuajankohtana;
 - 5) jos lentokäsikirjassa ei ole tietoja matkalennon nettolentoradasta, matkalennon bruttolentoradasta yhden moottorin ollessa epäkunnossa on kaksimoottorisilla lentokoneilla vähennettävä 1,1 prosentin nousugradientti, kolmimoottorisilla lentokoneilla 1,4 prosentin nousugradientti ja nelimoottorisilla lentokoneilla 1,6 prosentin nousugradientti.
- d) Lentotoiminnan harjoittajan on suurennettava b ja c alakohdassa säädetty sivuttaisvara 18,5 kilometriin (10 meripeninkulmaan), ellei suunnistustarkkuus ole vähintään RNAV 5 -suunnistusvaatimusten mukainen.”

j) Korvataan CAT.POLA.220 kohta seuraavasti:

"CAT.POLA.220 Matkalento – kolmi- tai useampimoottoriset lentokoneet, kaksi moottoria epäkunnossa

- a) Kolmi- tai useampimoottorinen lentokone ei saa aiotun lentoreitin missään kohdassa olla yli 90 minuutin etäisyydellä sellaisesta lentopaikasta, jolla CAT.POLA.230 tai CAT.POLA.235 kohdan a alakohdan mukaiset vaatimukset täyttyvät arvioidulla laskumassalla, lennettäessä standardilämpötilassa tyyneellä säällä kaikkien moottorien toimiessa tapauksen mukaan matkalentoteholla tai -työntövoimalla, ellei tämän kohdan b-f alakohtaa noudateta.
- b) Matkalennon nettolentorata-arvojen mukaan lentokoneella on voitava odotettavissa olevissa sääolosuhteissa jatkaa lentoa kahden moottorin ollessa epäkunnossa siitä kohdasta, jossa kahden moottorin oletetaan vikaantuvan samanaikaisesti, sellaiselle lentopaikalle, jolle on mahdollista suorittaa lasku ja pysähtyä käyttäen menetelmää, jota on noudatettava kahden moottorin ollessa epäkunnossa. Matkalennon nettolentoradan on ylitettävä maasto ja kaikki reitin varrella enintään 9,3 kilometrin (5 meripeninkulman) etäisyydellä kummalla tahansa puolen aiottua lentorataa sijaitsevat esteet vähintään 2 000 jalan korkeusvaralla. Jos lentokorkeus tai sääolosuhteet edellyttävät, että jäänesto- tai jäänpoistojärjestelmien on oltava toiminnassa, niiden vaikutus matkalennon nettolentorata-arvoihin on otettava huomioon. Jos suunnistustarkkuus ei ole vähintään RNAV 5 -suunnistusvaatimusten mukainen, lentotoiminnan harjoittajan on suurennettava toisessa virkkeessä tarkoitettu sivuttaisvara 18,5 kilometriin (10 meripeninkulmaan).
- c) Kahden moottorin oletetaan vikaantuvan sen reitin osan kriittisimmässä kohdassa, jossa lentokoneella lennetään yli 90 minuutin lentoaikaa standardilämpötilassa tyyneellä säällä vastaavalla etäisyydellä a alakohdasta tarkoitettu lentopaikasta, kun kaikki moottorit toimivat tapauksen mukaan matkalentoteholla tai -työntövoimalla.
- d) Nettolentoradan gradientin on oltava positiivinen 1 500 jalan korkeudessa sen lentopaikan yläpuolella, jolle lasku oletetaan suoritettavan kahden moottorin vikaannuttua.
- e) Polttoainetta voidaan poistaa turvallista menetelmää käyttäen niin paljon, että f alakohdassa tarkoitettu vaadittu varapolttoaine on lentopaikalle saavuttaessa jäljellä.
- f) Lentokoneen arvioituun massaansa siinä kohdassa, jossa kahden moottorin oletetaan vikaantuvan, on sisällyttävä vähintään polttoainemäärä, joka riittäisi oletetulle laskulentoalennusreitille lentämiseen siten, että saavutaan suoraan laskualueen yläpuolelle vähintään 450 metrin (1 500 jalan) korkeudelle siitä, ja tämän jälkeen 15 minuutin lentoon tapauksen mukaan matkalentoteholla tai -työntövoimalla."

k) Korvataan CAT.POLA.230 kohta seuraavasti:

"CAT.POLA.230 Lasku – kuiva kiitotie

- a) Lentokoneen CAT.POLA.105 kohdan a alakohdan mukaisesti määritetyn laskumassan on oltava sellainen, että arvioituna laskuajankohtana on mahdollista suorittaa lasku määrälentopaikalle tai mille tahansa varalentoalennusreitille 50 jalan korkeudelta kynnnyksen yläpuolelta ja pysähtyä seuraavilla matkoilla:
 - (1) suihkumoottorilentokoneilla enintään 60 prosenttia laskuun käytettävissä olevasta matkasta (LDA);
 - (2) potkuriturbiinilentokoneilla enintään 70 prosenttia laskuun käytettävissä olevasta matkasta;
 - (3) poiketen siitä, mitä a alakohdan 1 ja 2 alakohdassa säädetään, CAT.POLA.255 kohdan mukaiseen lyhennetyn laskumatkan lentotoimintaan hyväksytyillä lentokoneilla enintään 80 prosenttia laskuun käytettävissä olevasta matkasta.
- b) Jyrkän lähestymisen toiminnassa lentotoiminnan harjoittajan on käytettävä a alakohdan 1 tai 2 alakohdan mukaisesti laskettuja laskumatka-arvoja, jotka perustuvat alle 60 jalan mutta kuitenkin vähintään 35 jalan kynnnyksen ylityskorkeuteen, sekä noudatettava CAT.POLA.245 kohdan säännöksiä.
- c) Lyhyen laskumatkan toiminnassa lentotoiminnan harjoittajan on käytettävä a alakohdan 1 tai 2 alakohdan mukaisesti laskettuja laskumatka-arvoja sekä noudatettava CAT.POLA.250 kohdan säännöksiä.
- d) Määrittäessään laskumassaa lentotoiminnan harjoittajan on otettava huomioon
 - (1) enintään 50 prosenttia vastatuulikomponentista tai vähintään 150 prosenttia myötätuulikomponentista;
 - (2) lentokäsikirjan mukaiset korjaukset.

- e) Lentoa valmisteltaessa lentokoneella oletetaan
- (1) suoritettavan lasku suotuisimmalle kiitotielle tyynellä säällä;
 - (2) suoritettavan lasku kiitotielle, jota todennäköisimmin käytetään, ottaen huomioon tuulen nopeus ja suunta, lentokoneen maakäsittelyominaisuudet sekä muut asiaan vaikuttavat seikat, kuten laskeutumisen apulaitteet ja maasto.
- f) Jos lentotoiminnan harjoittaja ei pysty noudattamaan e alakohdan 2 alakohtaa määrälentopaikalla, lennon saa aloittaa vain, jos on valittu varalentopaikka, jolla on mahdollista noudattaa yhtä seuraavista:
- (1) a–d alakohta, jos kiitotie on arvioituna saapumisajankohtana kuiva;
 - (2) CAT.POLA.235 kohdan a–d alakohta, jos kiitotie on arvioituna saapumisajankohtana märkä tai epäpuhdas.”
- l) Korvataan CAT.POLA.235 kohta seuraavasti:

”CAT.POLA.235 Lasku – märkä tai epäpuhdas kiitotie

- a) Jos asianmukaiset sääsanomat tai -ennusteet tai molemmat osoittavat, että kiitotie saattaa olla arvioituna saapumisajankohtana märkä, laskuun käytettävissä olevan matkan on oltava jokin seuraavista matkoista:
- (1) lennon aloitusajankohtana määrällä kiitotiellä käytettävä lentokäsikirjan mukainen laskumatka, joka ei kuitenkaan saa olla lyhyempi kuin tapauksen mukaan CAT.POLA.230 kohdan a alakohdan 1 tai 2 alakohdassa vaadittu laskumatka;
 - (2) jos lentokäsikirjassa ei ole lennon aloitusajankohtana määrällä kiitotiellä käytettävää laskumatkaa, vähintään 115 prosenttia tapauksen mukaan CAT.POLA.230 kohdan a alakohdan 1 tai 2 alakohdan mukaisesti määritetystä vaaditusta laskumatkasta;
 - (3) a alakohdan 2 alakohdassa vaadittua lyhyempi laskumatka, mutta kuitenkin vähintään CAT.POLA.230 kohdan a alakohdan 1 tai 2 alakohdassa vaadittu laskumatka, jos kiitotiellä on erityisiä kitkaa parantavia ominaisuuksia ja lentokäsikirjassa annetaan kyseiselle kiitotietyyppille erityisiä lisätietoja laskumatkasta;
 - (4) poiketen siitä, mitä a alakohdan 1, 2 ja 3 alakohdassa säädetään, CAT.POLA.255 kohdan mukaiseen lyhennetyn laskumatkan lentotoimintaan hyväksytyillä lentokoneilla CAT.POLA.255 kohdan b alakohdan 2 alakohdan v alakohdan B alakohdan mukaisesti määritetty laskumatka.
- b) Jos asianmukaiset sääsanomat tai -ennusteet osoittavat, että kiitotie saattaa olla arvioituna saapumisajankohtana epäpuhdas, laskuun käytettävissä olevan matkan on oltava jokin seuraavista matkoista:
- (1) vähintään a alakohdan mukaisesti määritetty laskumatka tai vähintään 115 prosenttia hyväksytyjen epäpuhtaalla kiitotien laskumatka-arvojen tai vastaavien perusteella määritetystä laskumatkasta, sen mukaan kumpi näistä on suurempi;
 - (2) erikoiskäsitellyllä talvikiitotiellä voidaan käyttää b alakohdan 1 alakohdassa vaadittua lyhyempää mutta kuitenkin vähintään a alakohdassa vaadittua laskumatkaa, jos lentokäsikirjassa annetaan erityisiä lisätietoja laskumatkoista epäpuhtaalla kiitotiellä. Tällaisen laskumatkan on oltava vähintään 115 prosenttia lentokäsikirjan mukaisesta laskumatkasta.
- c) Poiketen siitä, mitä b alakohdassa säädetään, 15 prosentin lisäystä ei tarvitse tehdä, jos se sisältyy jo hyväksytyihin laskumatka-arvoihin tai vastaaviin.
- d) CAT.POLA.230 kohdan b, c ja d alakohdan perusteita sovelletaan vastaavasti a ja b alakohtaan.
- e) Lentoa valmisteltaessa lentokoneella oletetaan
- (1) suoritettavan lasku suotuisimmalle kiitotielle tyynellä säällä;
 - (2) suoritettavan lasku kiitotielle, jota todennäköisimmin käytetään, ottaen huomioon tuulen nopeus ja suunta, lentokoneen maakäsittelyominaisuudet sekä muut asiaan vaikuttavat seikat, kuten laskeutumisen apulaitteet ja maasto.
- f) Jos lentotoiminnan harjoittaja ei pysty noudattamaan e alakohdan 1 alakohdan säännöksiä määrälentopaikalla, jolla asianmukaiset sääsanomat tai -ennusteet osoittavat kiitotien saattavan olla arvioituna saapumisajankohtana epäpuhdas ja sille laskeutuminen on riippuvaista tietyistä tuulikomponentista, lento voidaan aloittaa vasta, jos on valittu kaksi varalentopaikkaa.

- g) Jos lentotoiminnan harjoittaja ei pysty noudattamaan e alakohdan 2 alakohdan säännöksiä määrälentopaikalla, jolla asianmukaiset sääsanomat tai -ennusteet osoittavat kiitotien saattavan olla arvioituna saapumisajankohtana märkä tai epäpuhdas, lento voidaan aloittaa vasta, jos on valittu varalentopaikka.
- h) Valitun varalentopaikan tai valittujen varalentopaikkojen on f ja g alakohdan osalta mahdollistettava yhden vaatimuksen noudattaminen seuraavista:
- (1) CAT.POL.A.230 kohdan a–d alakohta, jos kiitotie on arvioituna saapumisajankohtana kuiva;
 - (2) CAT.POL.A.235 kohdan a–d alakohta, jos kiitotie on arvioituna saapumisajankohtana märkä tai epäpuhdas.”
- m) Lisätään CAT.POL.A.250 kohdan b alakohdan jälkeen 11 a alakohta seuraavasti:
- ”11 a) CAT.POL.A.255 kohdan mukainen lyhennetyn laskumatkan lentotoiminta on kielletty.”
- n) Lisätään CAT.POL.A.255 kohta seuraavasti:

”CAT.POL.A.255 Lyhennetyn laskumatkan lentotoiminnan hyväksyminen

- a) Lentokonetta käyttävä lentotoiminnan harjoittaja voi harjoittaa lentotoimintaa, jossa laskumatka on enintään 80 prosenttia laskuun käytettävissä olevasta matkasta (LDA), jos seuraavat edellytykset täyttyvät:
- 1) lentokoneen suurin käytettävä matkustajapaikkaluku on enintään 19;
 - 2) lentokoneella voidaan lentokäsikirjan mukaan käyttää lyhennettyä laskumatkaa;
 - 3) lentokonetta käytetään kaupallisessa ilmajetetuksessa (CAT), joka ei ole aikataulunmukaista ja tapahtuu tilauksesta;
 - 4) lentokoneen laskumassa mahdollistaa pysähtymisen lyhennetyllä laskumatkalla;
 - 5) lentotoiminnan harjoittaja on saanut etukäteen toimivaltaisen viranomaisen hyväksynnän.
- b) Saadakseen a alakohdan 5 alakohdassa tarkoitetun hyväksynnän lentotoiminnan harjoittajan on esitettävä todisteet jommastakummasta seuraavista olosuhteista:
- 1) riskinarviointi on suoritettu sen osoittamiseksi, että tapauksen mukaan CAT.POL.A.230 kohdan a alakohdan 1 tai 2 alakohdassa tarkoitettua vastaava turvallisuustaso saavutetaan;
 - 2) kaikki seuraavat edellytykset täyttyvät:
 - i) erikoislähestymismenetelmät, kuten jyrkät lähestymiset, yli 60 jalan tai alle 35 jalan suunnitellut kynnyksenylityskorkeudet, huonon näkyvyyden lentotoiminta, lähestyminen muutoin kuin CAT.OP.MPA.115 kohdan a alakohdan mukaisesti hyväksytyjen vakaan lähestymisen kriteerien mukaisesti, ovat kiellettyjä;
 - ii) CAT.POL.A.250 kohdan mukainen lyhyen laskumatkan toiminta on kielletty;
 - iii) lasku epäpuhtaalle kiitotielle on kielletty;
 - iv) ohjaamomiehistöä varten on olemassa riittävä koulutus-, tarkastuslento- ja seurantaprosessi;
 - v) lentotoiminnan harjoittaja on laatinut lentopaikan laskeutumisanalyysohjelman (ALAP) sen varmistamiseksi, että seuraavat ehdot täyttyvät:
 - A) oletettuna saapumisajankohtana ei ennusteta myötätuulta;
 - B) jos kiitotien ennustetaan oletettuna saapumisajankohtana olevan märkä, laskumatka määritetään lentoa valmisteltaessa tapauksen mukaan CAT.OP.MPA.303 kohdan a tai b alakohdan mukaisesti, tai sen on oltava 115 prosenttia kuivalle kiitotielle määritetystä laskumatkasta sen mukaan, kumpi matkoista on pidempi;
 - C) kiitotien ei oletettuna saapumisajankohtana ennusteta olevan epäpuhdas;
 - D) sääolosuhteiden ei oletettuna saapumisajankohtana ennusteta olevan huonot;
 - vi) kaikki laskun suoritusarvoihin vaikuttavat laitteet ovat toimintakuntoisia ennen lennon aloittamista;

- vii) ohjaamomiehistöön kuuluu vähintään kaksi pätevää ja koulutettua lentäjää, joilla on viimeaikaista kokemusta lyhennetyn laskumatkan lentotoiminnasta;
 - viii) ilma-aluksen päällikkö tekee lopullisen päätöksen lyhennetyn laskumatkan lentotoiminnasta aiotun lennon olosuhteiden perusteella, ja hän voi päättää olla käyttämättä lyhennettyä laskumatkaa, jos hän katsoo sen olevan turvallisuuden kannalta eduksi;
 - ix) noudatetaan lentopaikan sertifoineen toimivaltaisen viranomaisen lentopaikalle mahdollisesti asettamia lisäehtoja, joissa otetaan huomioon lähestymisalueen pinnanmuodostus, käytettävissä olevat lähestymislaitteet sekä lähestymisen tai laskun keskeytykseen liittyvät näkökohdat.”
- o) Korvataan CAT.POLA.330 kohta seuraavasti:

”CAT.POLA.330 Lasku – kuiva kiitotie

- a) Lentokoneen CAT.POLA.105 kohdan a alakohdan mukaisesti määritetyn laskumassan on oltava sellainen, että arvioituna laskuajankohtana on mahdollista suorittaa lasku määrälentopaikalle tai mille tahansa varalentopaikalle 50 jalan korkeudelta kynnyksen yläpuolelta ja pysähtyä siten, että laskuun käytettävissä olevasta matkasta käytetään enintään 70 prosenttia.
 - b) Poiketen siitä, mitä a alakohdassa säädetään, kun CAT.POLA.355 kohtaa noudatetaan, lentokoneen CAT.POLA.105 kohdan a alakohdan mukaisesti määritetyn laskumassan on oltava sellainen, että arvioituna laskuajankohtana on mahdollista suorittaa lasku määrälentopaikalle 50 jalan korkeudelta kynnyksen yläpuolelta ja pysähtyä siten, että laskuun käytettävissä olevasta matkasta käytetään enintään 80 prosenttia.
 - c) Määrittäessään laskumassaa lentotoiminnan harjoittajan on otettava huomioon
 - 1) lentopaikan korkeus merenpinnasta;
 - 2) enintään 50 prosenttia vastatuulikomponentista tai vähintään 150 prosenttia myötätuulikomponentista;
 - 3) kiitotien pinnan laatu;
 - 4) kiitotien kaltevuus laskusuunnassa.
 - d) Jyrkän lähestymisen lentotoiminnassa lentotoiminnan harjoittajan on käytettävä a alakohdan mukaisesti laskettuja laskumatka-arvoja, jotka perustuvat alle 60 jalan mutta kuitenkin vähintään 35 jalan kynnyksen ylityskorkeuteen, sekä noudatettava CAT.POLA.345 kohdan säännöksiä.
 - e) Lyhyen laskumatkan lentotoiminnassa lentotoiminnan harjoittajan on käytettävä a alakohdan mukaisesti laskettuja laskumatka-arvoja sekä noudatettava CAT.POLA.350 kohdan säännöksiä.
 - f) Lentoa valmisteltaessa lentokoneella oletetaan
 - 1) suoritettavan lasku suotuisimmalle kiitotielle tyynellä säällä;
 - 2) suoritettavan lasku kiitotielle, jota todennäköisimmin käytetään, ottaen huomioon tuulen nopeus ja suunta, lentokoneen maakäsittelyominaisuudet sekä muut asiaan vaikuttavat seikat, kuten laskeutumisen apulaitteet ja maasto.
 - g) Jos lentotoiminnan harjoittaja ei pysty noudattamaan f alakohdan 2 alakohtaa määrälentopaikalla, lennon saa aloittaa vain, jos on valittu varalentopaikka, jolla a–f alakohtaa voidaan noudattaa kaikilta osin.”
- p) Korvataan CAT.POLA.335 kohta seuraavasti:

”CAT.POLA.335 Lasku – märkä tai epäpuhdas kiitotie

- a) Jos asianmukaiset sääsanomat tai -ennusteet osoittavat, että kiitotie saattaa olla arvioituna saapumisajankohtana märkä, laskuun käytettävissä olevan matkan on oltava jokin seuraavista matkoista:
 - (1) lennon aloitusajankohtana määrällä kiitotiellä käytettävä lentokäsikirjan mukainen laskumatka, joka ei kuitenkaan saa olla lyhyempi kuin CAT.POLA.330 kohdassa vaadittu;
 - (2) jos lentokäsikirjassa ei ole lennon aloitusajankohtana määrällä kiitotiellä käytettävää laskumatkaa, vähintään 115 prosenttia CAT.POLA.330 kohdan a alakohdan mukaisesti määritetystä vaadittavasta laskumatkasta;

- (3) edellä a alakohdan 2 alakohdassa vaadittua lyhyempi laskumatka, mutta kuitenkin vähintään CAT.POL.A.330 kohdan a alakohdassa vaadittu laskumatka, jos kiitotiellä on erityisiä kitkaa parantavia ominaisuuksia ja lentokäsikirjassa annetaan kyseiselle kiitotietyyppille erityisiä lisätietoja laskumatkasta;
- (4) poiketen siitä, mitä a alakohdan 1, 2 ja 3 alakohdassa säädetään, CAT.POL.A.355 kohdan mukaiseen lyhennetyn laskumatkan lentotoimintaan hyväksytyillä lentokoneilla CAT.POL.A.355 kohdan b alakohdan 7 alakohdan iii alakohdan mukaisesti määritetty laskumatka.
- b) Jos asianmukaiset sääsanomat tai -ennusteet osoittavat, että kiitotie saattaa olla arvioituna saapumisajankohtana epäpuhdas, laskumatka ei saa ylittää laskuun käytettävissä olevaa matkaa. Lentotoiminnan harjoittajan on määrättävä käytettävät laskumatka-arvot toimintakäsikirjassa.”
- q) Lisätään CAT.POL.A.355 kohta seuraavasti:

”CAT.POL.A.355 Lyhennetyn laskumatkan lentotoiminnan hyväksyminen

- a) Lentotoiminta, jossa lentokoneen laskumassa mahdollistaa pysähtymisen siten, että laskuun käytettävissä olevasta matkasta käytetään 80 prosenttia, edellyttää toimivaltaisen viranomaisen ennakkohyväksyntää. Hyväksyntä on saatava jokaiselle kiitotielle, jolla harjoitetaan lyhennetyn laskumatkan lentotoimintaa.
- b) Saadakseen a alakohdassa tarkoitetun hyväksynnän lentotoiminnan harjoittajan on tehtävä riskinarviointi sen osoittamiseksi, että CAT.POL.A.330 kohdan a alakohdassa tarkoitettua vastaava turvallisuustaso saavutetaan ja vähintään seuraavat edellytykset täyttyvät:
- 1) lentopaikan sijaintivaltio on määrittänyt, että toiminta on yleisen edun mukaista ja operatiivisesti välttämätöntä joko lentopaikan syrjäisen sijainnin tai kiitotien pidennykseen liittyvien fyysisten rajoitusten vuoksi;
 - 2) CAT.POL.A.350 kohdan mukainen lyhyen laskumatkan lentotoiminta ja lähestyminen muutoin kuin CAT.OP.MPA.115 kohdan a alakohdan mukaan hyväksytyjen vakaan lähestymisen kriteerien mukaisesti ovat kiellettyjä;
 - 3) lasku epäpuhtaalle kiitotielle on kielletty;
 - 4) toimintakäsikirjassa on määritetty erityinen kosketuskohta-alueen valvontamenetelmä ja se on käytössä; menetelmän on sisällettävä asianmukaiset ohjeet ylösvedosta ja laskun keskeytyksestä, kun maakosketus määritellyllä alueella ei ole mahdollista;
 - 5) ohjaamomiesthistöä varten on olemassa riittävä lentopaikkakohtainen koulutus- ja tarkastuslento-ohjelma;
 - 6) ohjaamomiesthistöllä on pätevyys ja viimeaikaista kokemusta lyhennetyn laskumatkan lentotoiminnasta kyseisellä lentopaikalla;
 - 7) lentotoiminnan harjoittaja on laatinut lentopaikan laskeutumisanalyysiohjelman (ALAP) sen varmistamiseksi, että seuraavat ehdot täyttyvät:
 - i) oletettuna saapumisajankohtana ei ennusteta myötätuulta;
 - ii) jos kiitotien ennustetaan oletettuna saapumisajankohtana olevan märkä, laskumatka määritetään lentoa valmisteltaessa CAT.OP.MPA.303 kohdan c alakohdan mukaisesti, tai sen on oltava 115 prosenttia kuivalle kiitotielle määritetystä laskumatkasta sen mukaan, kumpi matkoista on pidempi;
 - iii) kiitotien ei oletettuna saapumisajankohtana ennusteta olevan epäpuhdas;
 - iv) sääolosuhteiden ei oletettuna saapumisajankohtana ennusteta olevan huonot;
 - 8) käytössä on toimintamenetelmät sen varmistamiseksi, että:
 - i) kaikki laskun suoritusarvoihin ja laskumatkaan vaikuttavat laitteet ovat toimintakuntoisia ennen lennon aloittamista;
 - ii) ohjaamomiesthistö käyttää hidastuslaitteita oikein;
 - 9) lentokoneen hidastuslaitteille on erityiset huolto-ohjeet ja toimintamenetelmät, joilla parannetaan näiden järjestelmien luotettavuutta;

- 10) loppulähestyminen ja lasku tapahtuu ainoastaan näkösääolosuhteissa (VMC);
- 11) lentopaikan sertifiointeen toimivaltaisen viranomaisen lentopaikalle mahdollisesti asettamat lisäehdot, joissa otetaan huomioon lähestymisalueen pinnanmuodostus, käytettävissä olevat lähestymislaitteet sekä lähestymisen tai laskun keskeytykseen liittyvät näkökohdat.”
- r) Korvataan CAT.POL.A.415 kohdan d ja e alakohta seuraavasti:
- ”d) Edellä a alakohdassa säädetty sivuttaisvara on suurennettava 18,5 kilometriin (10 meripeninkulmaan), ellei suunnistustarkkuus ole vähintään RNAV 5 -suunnistusvaatimusten mukainen.”
- e) Polttoainetta voidaan poistaa turvallista menetelmää käyttäen niin paljon, että saavutetaan lentopaikka, jolle lentokoneen oletetaan laskeutuvan moottorin vikaannuttua siten, että CAT.OP.MPA.150 kohdan mukaisesti varalentopaikalla vaadittu varapolttoaine on vielä jäljellä;”
- s) Korvataan CAT.POL.A.420 kohta seuraavasti:

”CAT.POL.A.420 Matkalento – kolmi- tai useampimoottoriset lentokoneet, kaksi moottoria epäkunnossa

- a) Kolmi- tai useampimoottorinen lentokone ei saa aiotun lentoreitin missään kohdassa olla yli 90 minuutin etäisyydellä sellaisesta lentopaikasta, jolla CAT.POL.A.430 kohdan mukaiset vaatimukset täyttyvät arvioidulla laskumassalla, lennettäessä standardilämpötilassa tyyneellä säällä kaikkien moottorien toimiessa tapauksen mukaan matkalentoteholla tai -työntövoimalla, ellei tämän kohdan b–e alakohtaa noudateta.
- b) Lentoradalla, jota pystytään noudattamaan kahden moottorin ollessa epäkunnossa, lentokoneen on voitava jatkaa lentoa odotettavissa olevissa sääolosuhteissa siten, että kaikki kummalla tahansa puolen aiotua lentorataa enintään 9,3 kilometrin (5 meripeninkulman) etäisyydellä sijaitsevat esteet ylitetään vähintään 2 000 jalan korkeusvaralla, sellaiselle lentopaikalle, jolla suoritusarvovaatimukset täyttyvät laskumassan ollessa arvioidun suuruinen.
- c) Kahden moottorin oletetaan vikaantuvan sen reitin osan kriittisimmässä kohdassa, jossa lentokoneella lennetään yli 90 minuutin lentoaikaa standardilämpötilassa tyyneellä säällä vastaavalla etäisyydellä a alakohdasta tarkoitettuun lentopaikasta, kun kaikki moottorit toimivat tapauksen mukaan matkalentoteholla tai -työntövoimalla.
- d) Lentokoneen arvioituun massaansa siinä kohdassa, jossa kahden moottorin oletetaan vikaantuvan, on sisällyttävä vähintään polttoainemäärä, joka riittäisi oletetulle laskulentopaikalle lentämiseen siten, että saavutetaan suoraan laskualueen yläpuolelle vähintään 450 metrin (1 500 jalan) korkeudelle siitä, ja tämän jälkeen 15 minuutin lentoon tapauksen mukaan matkalentoteholla tai -työntövoimalla.
- e) Lentokoneella saavutettavissa olevan kohoamisnopeuden on oltava 150 jalkaa minuutissa pienempi kuin määritetty kohoamisnopeus.
- f) Edellä b alakohdassa säädetty sivuttaisvara on suurennettava 18,5 kilometriin (10 meripeninkulmaan), ellei suunnistustarkkuus ole vähintään RNAV 5 -suunnistusvaatimusten mukainen.
- g) Polttoainetta voidaan poistaa turvallista menetelmää käyttäen niin paljon, että d alakohdan mukaisesti vaadittu varapolttoaine on lentopaikalle saavuttaessa jäljellä.”
- t) Korvataan CAT.POL.A.430 kohdan a alakohtaan 4 alakohta seuraavasti:
- ”4) kiitotien kaltevuus laskusuunnassa.”
- u) Korvataan CAT.POL.A.435 kohdan a alakohta seuraavasti:
- ”a) Jos asianmukaiset sääsanomat tai -ennusteet osoittavat, että kiitotie saattaa olla arvioituna saapumisa-jankohtana märkä, laskuun käytettävissä olevan matkan on oltava jokin seuraavista matkoista:
- 1) lennon aloitusajankohtana määrällä kiitotiellä käytettävä lentokäsikirjan mukainen laskumatka, joka ei kuitenkaan saa olla lyhyempi kuin CAT.POL.A.430 kohdassa vaadittu;
 - 2) jos lentokäsikirjassa ei ole lennon aloitusajankohtana määrällä kiitotiellä käytettävää laskumatkaa, vähintään 115 prosenttia CAT.POL.A.430 kohdan mukaan määritetystä vaaditusta laskumatkasta.”
- v) Lisätään CAT.IDE.A.185 kohtaan i alakohta seuraavasti:
- ”i) Lentokoneissa, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on yli 27 000 kg ja joille on ensimmäisen kerran myönnetty ilma-aluskohtainen lentokelpoisuustodistus 5. syyskuuta 2022 tai sen jälkeen, on oltava varavirtalähde, jota ohjaamoäänitin ja ohjaamotilan ääniä tallentava mikrofoni alkavat automaattisesti käyttää, jos kaikki muu virta ohjaamoäänittimeen katkeaa.”

w) Lisätään CAT.IDE.A.191 kohta seuraavasti:

"CAT.IDE.A.191 Kevyt lennonrekisteröintilaite

- a) Turbiinimoottorilentokoneet, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on vähintään 2 250 kg, ja lentokoneet, joiden suurin käytettävä matkustajapaikkaluku on enemmän kuin 9, on varustettava lennonrekisteröintilaitteella, jos seuraavat ehdot täyttyvät:
- 1) ne eivät kuulu CAT.IDE.A.190 kohdan a alakohdan soveltamisalaan;
 - 2) niille on ensimmäisen kerran myönnetty ilma-aluskohtainen lentokelpoisuustodistus 5. syyskuuta 2022 tai sen jälkeen.
- b) Lennonrekisteröintilaitteen on tallennettava lentotietojen tai kuvien avulla tiedot, jotka riittävät lentoradan ja ilma-aluksen nopeuden määrittämiseen.
- c) Lennonrekisteröintilaitteen on kyettävä säilyttämään lentotiedot ja kuvat vähintään viimeksi kuluneiden 5 tunnin ajalta.
- d) Lennonrekisteröintilaitteen on aloitettava tallennus automaattisesti ennen kuin lentokone voi liikkua omalla voimallaan ja lopetettava tallennus automaattisesti sen jälkeen, kun lentokone ei enää voi liikkua omalla voimallaan.
- e) Jos lennonrekisteröintilaite tallentaa kuvia tai ääntä ohjaamosta, ilma-aluksen päällikön käytettävissä on oltava toiminto, joka muuttaa ennen tämän toiminnon käyttöä tallennettuja kuva- ja äänitallenteita niin, ettei niitä voi palauttaa tavanomaisilla toisto- tai kopiointitekniikoilla."

x) Korvataan CAT.IDE.A.230 kohdan b alakohta seuraavasti:

"b) Edellä a alakohdassa tarkoitettua happea on varattava koko sitä paineistuksen menetyksen jälkeistä lentoaikaa varten, jolloin matkustamon painekorkeus olisi yli 8 000 jalkaa mutta ei yli 15 000 jalkaa, vähintään 2 prosentille matkustajista mutta joka tapauksessa vähintään yhdelle henkilölle."

y) Korvataan CAT.IDE.A.230 kohdan d alakohta seuraavasti:

"d) Ensiapuhappilaitteiden on kyettävä tuottamaan jokaiselle käyttäjälle massavirtaus."

z) Muutetaan CAT.IDE.A.345 kohta seuraavasti:

i. Korvataan kohdan otsikko seuraavasti:

"CAT.IDE.A.345 Yhteydenpito-, suunnistus- ja valvontalaitteet IFR-lentotoimintaa varten sekä VFR-lentotoimintaa varten reiteillä, joilla ei suunnisteta näkyvien kiintopisteiden avulla"

ii. Korvataan CAT.IDE.A.345 kohdan a alakohta seuraavasti:

"a) Lentokoneissa, joita käytetään mittarilentosääntöjen (IFR) mukaisesti tai näkölentosääntöjen (VFR) mukaisesti sellaisilla reiteillä, joilla ei voida suunnistaa näkyvien kiintopisteiden avulla, on oltava sovellettavien ilmatilavaatimusten mukaiset radioviestintä-, suunnistus- ja valvontalaitteet."

(aa) Lisätään CAT.IDE.H.191 kohta seuraavasti:

"CAT.IDE.H.191 Kevyt lennonrekisteröintilaite

- a) Turbiinimoottorihelikopterit, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on vähintään 2 250 kg, on varustettava lennonrekisteröintilaitteella, jos seuraavat ehdot täyttyvät:
- 1) ne eivät kuulu CAT.IDE.H.190 kohdan a alakohdan soveltamisalaan;
 - 2) niille on ensimmäisen kerran myönnetty ilma-aluskohtainen lentokelpoisuustodistus 5. syyskuuta 2022 tai sen jälkeen.
- b) Lennonrekisteröintilaitteen on tallennettava lentotietojen tai kuvien avulla tiedot, jotka riittävät lentoradan ja ilma-aluksen nopeuden määrittämiseen.
- c) Lennonrekisteröintilaitteen on kyettävä säilyttämään lentotiedot ja kuvat vähintään viimeksi kuluneiden 5 tunnin ajalta.

- d) Lennonrekisteröintilaitteen on aloitettava tallennus automaattisesti ennen kuin helikopteri voi liikkua omalla voimallaan ja lopetettava tallennus automaattisesti sen jälkeen, kun helikopteri ei enää voi liikkua omalla voimallaan.
- e) Jos lennonrekisteröintilaitte tallentaa kuvia tai ääntä ohjaamosta, ilma-aluksen päällikön käytettävissä on oltava toiminto, joka muuttaa ennen tämän toiminnon käyttöä tallennettuja kuva- ja äänitallenteita niin, ettei niitä voi palauttaa tavanomaisilla toisto- tai kopiointitekniikoilla.”

(bb) Muutetaan CAT.IDE.H.345 kohta seuraavasti:

- i. Korvataan kohdan otsikko seuraavasti:

”CAT.IDE.H.345 Yhteydenpito-, suunnistus- ja valvontalaitteet IFR-lentotoimintaa varten sekä VFR-lentotoimintaa varten reiteillä, joilla ei suunnisteta näkyvien kiintopisteiden avulla”

- ii. Korvataan CAT.IDE.H.345 kohdan a alakohta seuraavasti:

”a) Helikoptereissa, joita käytetään mittarilentosääntöjen (IFR) mukaisesti tai näkölentosääntöjen (VFR) mukaisesti sellaisilla reiteillä, joilla ei voida suunnistaa näkyvien kiintopisteiden avulla, on oltava sovellettavien ilmatilavaatimusten mukaiset radioviestintä-, suunnistus- ja valvontalaitteet.”

5) Muutetaan liite V (osa SPA) seuraavasti:

- a) Korvataan SPA.SET-IMC.105 kohdan b alakohta seuraavasti:

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

- 1) moottorin kunnonvalvontaohjelma, lukuun ottamatta lentokoneita, joille on ensimmäisen kerran myönnetty ilma-aluskohtainen lentokelpoisuustodistus 31 päivän joulukuuta 2004 jälkeen ja joissa on automaattinen kunnonvalvontajärjestelmä;
- 2) työntövoimajärjestelmän ja siihen liittyvien järjestelmien luotettavuusohjelma;”

6) Muutetaan liite VI (osa NCC) seuraavasti:

- a) Korvataan NCC.GEN.101 kohta seuraavasti:

”Hyväksytyjen koulutusorganisaatioiden, joiden on noudatettava tätä liitettä, on noudatettava myös seuraavia kohtia:

- a) ORO.GEN.310 tapauksen mukaan; ja
- b) ORO.MLR.105.”

- b) Korvataan NCC.GEN.145 kohta seuraavasti:

”NCC.GEN.145 Lennonrekisteröintilaitteen tallenteiden käsittely: säilyttäminen, toimittaminen, suojaaminen ja käyttö

- a) Tutkintaviranomaisen toteaman onnettomuuden, vakavan vaaratilanteen tai poikkeaman tapahduttua ilma-alusta käyttävän lentotoiminnan harjoittajan on säilytettävä lennonrekisteröintilaitteisiin tallentuneet alkuperäiset tiedot 60 päivän ajan tai kunnes tutkintaviranomainen toisin määrää.
- b) Lentotoiminnan harjoittajan on tehtävä tallenteiden toiminnallisia tarkastuksia ja arviointeja sen varmistamiseksi, että vaadittavat lennonrekisteröintilaitteet ovat jatkuvasti toimintakunnossa.
- c) Lentotoiminnan harjoittajan on varmistettava, että lennonrekisteröintilaitteella tallennettaviksi vaadittujen lentoparametrien ja tiedonsiirtoyhteydellä välitettyjen sanomien tallenteet säilytetään. Lennonrekisteröintilaitteiden testausta ja huoltoa varten voidaan kuitenkin poistaa enintään 1 tunti testaushetkellä vanhinta tallennettua dataa.
- d) Lentotoiminnan harjoittajan on säilytettävä ja pidettävä ajan tasalla asiakirjat, joissa esitetään tarvittavat tiedot käsittelemättömien lentotietojen muuntamiseksi teknisinä mittayksikköinä ilmaistuuksi lentoparametreiksi.

- e) Lentotoiminnan harjoittajan on toimitettava säilytetyt lennonrekisteröintilaitteen tallenteet, jos toimivaltainen viranomais näin määrää.
- f) Rajoittamatta asetusten (EU) N:o 996/2010 ja (EU) 2016/679 soveltamista
- 1) lennonrekisteröintilaitteen äänitallenteita ei lennonrekisteröintijärjestelmän toimintakuntoisuuden varmistamista lukuun ottamatta saa luovuttaa eikä käyttää, elleivät seuraavat ehdot täyty:
 - i) käytössä on tällaisten äänitallenteiden ja niiden puhtaaksikirjoitusten käsittelyä koskeva menetelmä;
 - ii) kaikilta miehistön jäseniltä ja huoltohenkilöstöltä, joita asia koskee, on saatu etukäteen suostumus;
 - iii) tällaisia äänitallenteita käytetään ainoastaan turvallisuuden ylläpitämiseen tai parantamiseen.
 - 1 a) Lentotoiminnan harjoittajan on lennonrekisteröintilaitteen äänitallenteita lennonrekisteröintilaitteen toimintakunnon varmistamiseksi tarkastettaessa suojattava äänitallenteiden yksityisyys ja varmistettava, ettei tallenteita luovuteta tai käytetä muihin tarkoituksiin kuin lennonrekisteröintilaitteen toimintakunnon varmistamiseen.
 - 2) Lennonrekisteröintilaitteen tallentamia lentoparametreja tai tiedonsiirtoyhteydellä välitettyjä sanomia ei saa käyttää muuhun tarkoitukseen kuin sellaisen onnettomuuden tai vaaratilanteen tutkintaan, josta ilmoittaminen on pakollista, paitsi jos tallenteet täyttävät jonkin seuraavista edellytyksistä:
 - i) lentotoiminnan harjoittaja käyttää niitä ainoastaan lentokelpoisuuteen tai huoltoon liittyviin tarkoituksiin;
 - ii) ne tehdään tunnistamattomiksi;
 - iii) ne luovutetaan asianmukaisin turvajärjestelyin.
 - 3) Lennonrekisteröintijärjestelmän toimintakuntoisuuden varmistamista lukuun ottamatta lennonrekisteröintilaitteen tallentamia kuvia ohjaamosta ei saa luovuttaa eikä käyttää, elleivät seuraavat ehdot täyty:
 - i) käytössä on tällaisten kuvatallenteiden käsittelyä koskeva menetelmä;
 - ii) kaikilta miehistön jäseniltä ja huoltohenkilöstöltä, joita asia koskee, on saatu etukäteen suostumus;
 - iii) tällaisia kuvatallenteita käytetään ainoastaan turvallisuuden ylläpitämiseen tai parantamiseen.
 - 3 a) Kun lennonrekisteröintilaitteen tallentamat kuvat ohjaamosta tarkastetaan lennonrekisteröintilaitteen toimintakelpoisuuden varmistamiseksi,
 - i) kuvia ei saa luovuttaa eikä käyttää muihin tarkoituksiin kuin lennonrekisteröintilaitteen toimintakelpoisuuden varmistamiseen;
 - ii) jos on todennäköistä, että kuvissa näkyy miehistön kehon osia, lentotoiminnan harjoittajan on huolehdittava kuvien yksityisyydestä.”
- c) Korvataan NCC.OP.225 kohta seuraavasti:

”NCC.OP.225 Lähestymis- ja laskuolosuhteet – lentokoneet

Ennen lähestymisen aloittamista laskua varten ilma-aluksen päällikön on varmistuttava siitä, että lentopaikan tai toimintapaikan sääolosuhteet ja käytettäväksi aiotun kiitotien kunto ovat saatavilla olevien tietojen mukaan sellaiset, ettei niiden pitäisi olla turvallisen lähestymisen, laskun tai keskeytetyn lähestymisen esteenä.”

- d) Lisätään NCC.OP.226 kohta seuraavasti:

”NCC.OP.226 Lähestymis- ja laskuolosuhteet – helikopterit

Ennen lähestymisen aloittamista laskua varten ilma-aluksen päällikön on varmistuttava siitä, että lentopaikan tai toimintapaikan sääolosuhteet ja käytettäväksi aiotun loppulähestymis- ja lentoonlähtöalueen (FATO) kunto ovat saatavilla olevien tietojen mukaan sellaiset, ettei niiden pitäisi olla turvallisen lähestymisen, laskun tai keskeytetyn lähestymisen esteenä.”

7) Muutetaan liite VII (osa NCO) seuraavasti:

a) Korvataan NCO.OP.205 kohta seuraavasti:

”NCO.OP.205 Lähestymis- ja laskuolosuhteet – lentokoneet

Ennen lähestymisen aloittamista laskua varten ilma-aluksen päällikön on varmistuttava siitä, että lentopaikan tai toimintapaikan sääolosuhteet ja käytettäväksi aiotun kiitotien kunto ovat saatavilla olevien tietojen mukaan sellaiset, etteivät ne estä turvallista lähestymistä, laskua tai keskeytettyä lähestymistä.”

b) Lisätään NCO.OP.206 kohta seuraavasti:

”NCO.OP.206 Lähestymis- ja laskuolosuhteet – helikopterit

Ennen lähestymisen aloittamista laskua varten ilma-aluksen päällikön on varmistuttava siitä, että lentopaikan tai toimintapaikan sääolosuhteet ja käytettäväksi aiotun loppulähestymis- ja lentoonlähtöalueen (FATO) kunto ovat saatavilla olevien tietojen mukaan sellaiset, etteivät ne estä turvallista lähestymistä, laskua tai keskeytettyä lähestymistä.”

c) Korvataan NCO.SPEC.MCF.105 kohdan a alakohdan a seuraavasti:

”b) Poiketen siitä, mitä tämän liitteen NCO.GEN.105 kohdan a alakohdan 4 alakohdassa säädetään, huollon jälkeisen koelennon voi suorittaa ilma-aluksella, jolle on annettu huoltotodiste huollosta, jota ei ole voitu suorittaa loppuun, komission asetuksen (EU) N:o 1321/2014 liitteessä I (M osa) olevan M.A.801 kohdan f alakohdan, liitteessä II (145 osa) olevan 145.A.50 kohdan e alakohdan tai liitteessä Vb (ML osa) olevan ML.A.801 kohdan f alakohdan mukaisesti.”

d) Korvataan NCO.SPEC.MCF.130 kohta seuraavasti:

”NCO.SPEC.MCF.130 Poikkeus- ja hätämenetelmien jäljittely lennolla

Poiketen siitä, mitä NCO.SPEC.145 kohdassa säädetään, ilma-aluksen päällikkö voi jäljitellä poikkeus- tai hätämenetelmien noudattamista edellyttäviä tilanteita tehtäväasiantuntijan ollessa ilma-aluksessa, jos jäljittely on tarpeen lennon tarkoituksen saavuttamiseksi ja jos se sisältyy NCO.SPEC.MCF.110 kohdassa tarkoitettuun tarkistuslistaan tai toimintamenetelmiin.”

8) Muutetaan liite VIII (osa SPO) seuraavasti:

a) Korvataan SPO.GEN.140 kohdan A alakohdan 10 alakohdan a seuraavasti:

”10) ilma-aluksen tekninen matkapäiväkirja asetuksen (EU) N:o 1321/2014 mukaisesti;”

b) Korvataan SPO.GEN.145 kohta seuraavasti:

”SPO.GEN.145 Lennonrekisteröintilaitteen tallenteiden käsittely: säilyttäminen, toimittaminen, suojaaminen ja käyttö

a) Tutkintaviranomaisen toteaman onnettomuuden, vakavan vaaratilanteen tai poikkeaman tapahduttua ilma-alusta käyttävän lentotoiminnan harjoittajan on säilytettävä lennonrekisteröintilaitteisiin tallentuneet alkuperäiset tiedot 60 päivän ajan tai kunnes tutkintaviranomainen toisin määrää.

b) Lentotoiminnan harjoittajan on tehtävä tallenteiden toiminnallisia tarkastuksia ja arviointeja sen varmistamiseksi, että vaadittavat lennonrekisteröintilaitteet ovat jatkuvasti toimintakunnossa.

c) Lentotoiminnan harjoittajan on varmistettava, että lennonrekisteröintilaitteella tallennettaviksi vaadittujen lentoparametrien ja tiedonsiirtoyhteydellä välitettyjen sanomien tallenteet säilytetään. Lennonrekisteröintilaitteiden testausta ja huoltoa varten voidaan kuitenkin poistaa enintään 1 tunti testausaikaa vanhinta tallennettua dataa.

d) Lentotoiminnan harjoittajan on säilytettävä ja pidettävä ajan tasalla asiakirjat, joissa esitetään tarvittavat tiedot käsittelemättömien lentotietojen muuntamiseksi teknisinä mittayksikköinä ilmaistuiksi lentoparametreiksi.

e) Lentotoiminnan harjoittajan on toimitettava säilytetyt lennonrekisteröintilaitteen tallenteet, jos toimivaltainen viranomainen näin määrää.

- f) Rajoittamatta asetusten (EU) N:o 996/2010 ja (EU) 2016/679 soveltamista ja lukuun ottamatta lennonrekisteröintijärjestelmän toimintakuntoisuuden varmistamista
- 1) lennonrekisteröintilaitteen äänitallenteita ei saa luovuttaa eikä käyttää, elleivät seuraavat ehdot täyty:
 - i) käytössä on tällaisten äänitallenteiden ja niiden puhtaaksikirjoitusten käsittelyä koskeva menetelmä;
 - ii) kaikilta miehistön jäseniltä ja huoltohenkilöstöltä, joita asia koskee, on saatu etukäteen suostumus;
 - iii) tällaisia äänitallenteita käytetään ainoastaan turvallisuuden ylläpitämiseen tai parantamiseen.
 - 1 a) Lentotoiminnan harjoittajan on lennonrekisteröintilaitteen äänitallenteita lennonrekisteröintilaitteen toimintakunnan varmistamiseksi tarkastettaessa suojattava äänitallenteiden yksityisyys ja varmistettava, ettei tallenteita luovuteta tai käytetä muihin tarkoituksiin kuin lennonrekisteröintilaitteen toimintakunnan varmistamiseen.
 - 2) Lennonrekisteröintilaitteen tallentamia lentoparametreja tai tiedonsiirtoyhteydellä välitettyjä sanomia ei saa käyttää muuhun tarkoitukseen kuin sellaisen onnettomuuden tai vaaratilanteen tutkintaan, josta ilmoittaminen on pakollista. Tätä rajoitusta ei kuitenkaan sovelleta, jos tallenteet täyttävät jonkin seuraavista edellytyksistä:
 - i) lentotoiminnan harjoittaja käyttää niitä ainoastaan lentokelpoisuuteen tai huoltoon liittyviin tarkoituksiin;
 - ii) ne tehdään tunnistamattomiksi;
 - iii) ne luovutetaan asianmukaisin turvajärjestelyin.
 - 3) Lennonrekisteröintilaitteen tallentamia kuvia ohjaamosta ei lennonrekisteröintijärjestelmän toimintakuntoisuuden varmistamista lukuun ottamatta saa luovuttaa eikä käyttää, elleivät seuraavat ehdot täyty:
 - i) käytössä on tällaisten kuvatallenteiden käsittelyä koskeva menetelmä;
 - ii) kaikilta miehistön jäseniltä ja huoltohenkilöstöltä, joita asia koskee, on saatu etukäteen suostumus;
 - iii) tällaisia kuvatallenteita käytetään ainoastaan turvallisuuden ylläpitämiseen tai parantamiseen.
 - 3 a) Kun lennonrekisteröintilaitteen tallentamat kuvat ohjaamosta tarkastetaan lennonrekisteröintilaitteen toimintakelpoisuuden varmistamiseksi,
 - i) kuvia ei saa luovuttaa eikä käyttää muihin tarkoituksiin kuin lennonrekisteröintilaitteen toimintakelpoisuuden varmistamiseen;
 - ii) jos on todennäköistä, että kuvissa näkyy miehistön kehon osia, lentotoiminnan harjoittajan on huolehdittava kuvien yksityisyydestä.”
- c) Korvataan SPO.OP.210 kohta seuraavasti:

”SPO.OP.210 Lähestymis- ja laskuolosuhteet – lentokoneet

Ennen lähestymisen aloittamista laskua varten ilma-aluksen päällikön on varmistuttava siitä, että lentopaikan tai toimintapaikan sääolosuhteet ja käytettäväksi aiotun kiitotien kunto ovat saatavilla olevien tietojen mukaan sellaiset, ettei niiden pitäisi olla turvallisen lähestymisen, laskun tai keskeytetyn lähestymisen esteenä.”

- d) Lisätään SPO.OP.211 kohta seuraavasti:

”SPO.OP.211 Lähestymis- ja laskuolosuhteet – helikopterit

Ennen lähestymisen aloittamista laskua varten ilma-aluksen päällikön on varmistuttava siitä, että lentopaikan tai toimintapaikan sääolosuhteet ja käytettäväksi aiotun loppulähestymis- ja lentoonlähtöalueen (FATO) kunto ovat saatavilla olevien tietojen mukaan sellaiset, ettei niiden pitäisi olla turvallisen lähestymisen, laskun tai keskeytetyn lähestymisen esteenä.”

- e) Lisätään SPO.IDE.A.146 kohta seuraavasti:

”SPO.IDE.A.146 Kevyt lennonrekisteröintilaitte

- a) Turbiinimoottorilentokoneet, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on vähintään 2 250 kg, ja lentokoneet, joiden suurin käytettävä matkustajapaikkaluku on enemmän kuin 9, on varustettava lennonrekisteröintilaitteella, jos seuraavat ehdot täyttyvät:

- 1) ne eivät kuulu SPO.IDE.A.145 kohdan a alakohdan soveltamisalaan;

- 2) niitä käytetään kaupalliseen lentotoimintaan;
 - 3) niille on ensimmäisen kerran myönnetty ilma-aluskohtainen lentokelpoisuustodistus 5. syyskuuta 2022 tai sen jälkeen.
- b) Lennonrekisteröintilaitteen on tallennettava lentotietojen tai kuvien avulla tiedot, jotka riittävät lentoradan ja ilma-aluksen nopeuden määrittämiseen.
 - c) Lennonrekisteröintilaitteen on kyettävä säilyttämään lentotiedot ja kuvat vähintään viimeksi kuluneiden 5 tunnin ajalta.
 - d) Lennonrekisteröintilaitteen on aloitettava tallennus automaattisesti ennen kuin lentokone voi liikkua omalla voimallaan ja lopetettava tallennus automaattisesti sen jälkeen, kun lentokone ei enää voi liikkua omalla voimallaan.
 - e) Jos lennonrekisteröintilaitte tallentaa kuvia tai ääntä ohjaamosta, ilma-aluksen päälliköllä on oltava käytettävissään toiminto, joka muuttaa ennen tämän toiminnon käyttöä tallennettuja kuva- ja äänitallenteita niin, ettei niitä voi palauttaa tavanomaisilla toisto- tai kopiointitekniikoilla.”
- f) Lisätään SPO.IDE.H.146 kohta seuraavasti:

”SPO.IDE.H.146 Kevyt lennonrekisteröintilaitte

- a) Turbiinimoottorihelikopterit, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on vähintään 2 250 kg, on varustettava lennonrekisteröintilaitteella, jos seuraavat ehdot täyttyvät:
 - 1) ne kuuluvat SPO.IDE.H.145 kohdan a alakohdan soveltamisalaan;
 - 2) niitä käytetään kaupalliseen lentotoimintaan;
 - 3) niille on ensimmäisen kerran myönnetty ilma-aluskohtainen lentokelpoisuustodistus 5. syyskuuta 2022 tai sen jälkeen.
 - b) Lennonrekisteröintilaitteen on tallennettava lentotietojen tai kuvien avulla tiedot, jotka riittävät lentoradan ja ilma-aluksen nopeuden määrittämiseen.
 - c) Lennonrekisteröintilaitteen on kyettävä säilyttämään lentotiedot ja kuvat vähintään viimeksi kuluneiden 5 tunnin ajalta.
 - d) Lennonrekisteröintilaitteen on aloitettava tallennus automaattisesti ennen kuin helikopteri voi liikkua omalla voimallaan ja lopetettava tallennus automaattisesti sen jälkeen, kun helikopteri ei enää voi liikkua omalla voimallaan.
 - e) Jos lennonrekisteröintilaitte tallentaa kuvia tai ääntä ohjaamosta, ilma-aluksen päälliköllä on oltava käytettävissään toiminto, joka muuttaa ennen tämän toiminnon käyttöä tallennettuja kuva- ja äänitallenteita niin, ettei niitä voi palauttaa tavanomaisilla toisto- tai kopiointitekniikoilla.”
- g) Korvataan SPO.SPE.MCF.100 kohdan a alakohta seuraavasti:
- ”a) ”Tason A” huollon jälkeinen koelento on lento, jolla voidaan odottaa käytettävän ilma-aluksen lentokäsikirjassa määriteltyjä poikkeus- tai hätämenetelmiä, tai lento, joka on tarpeen varajärjestelmän tai muiden turvalaitteiden toimivuuden osoittamiseksi;”
-

ISSN 1977-0812 (sähköinen julkaisu)
ISSN 1725-261X (painettu julkaisu)



Euroopan unionin julkaisutoimisto
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

FI