

II

(Nezakonodajni akti)

UREDBE

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2019/1387

z dne 1. avgusta 2019

o spremembi Uredbe (EU) št. 965/2012 v zvezi z zahtevami za izračunavanje pristajalne zmogljivosti letal in standardi za ocenjevanje stanja na površini vzletno-pristajalne steze, posodobitvijo določene varnostne opreme na zrakoplovih in zahtev ter operacijami brez odobritve za operacije povečanega doleta

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. julija 2018 o skupnih pravilih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu ter spremembi uredb (ES) št. 2111/2005, (ES) št. 1008/2008, (EU) št. 996/2010, (EU) št. 376/2014 ter direktiv 2014/30/EU in 2014/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 552/2004 in (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91 ⁽¹⁾ in zlasti člena 31 Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Uredba Komisije (EU) št. 965/2012 ⁽²⁾ določa podrobna pravila o varnih zgornjih mejah v zvezi s pogoji za prilet in pristane, letenjem dvomotornih letal z enim nedelujočim motorjem brez odobritve za operacije povečanega doleta (ETOPS) in tehničnimi zahtevami za zapisovalnike leta na zrakoplovu. Navedena uredba določa tudi podrobna pravila o varnostnih vratih pilotske kabine pri letalih razreda zmogljivosti A z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) 19.
- (2) V poročilih o preiskavah nesreč je navedeno, da so različne metode za ocenjevanje stanja na površini vzletno-pristajalne steze pred pristankom in poročanje o njem po pristanku eden od pomembnih vzrokov za izlete z vzletno-pristajalne steze, zlasti kadar je ta mokra ali kontaminirana. Veljavni standardi v Uredbi (EU) št. 965/2012 za izračunavanje zmogljivosti letal ne pokrivajo ustrezno vseh stanj na površini mokre ali kontaminirane vzletno-pristajalne steze glede na metodo, ki se uporablja za ocenjevanje stanja na površini vzletno-pristajalne steze in poročanje o njem.
- (3) V zvezi s tem je Mednarodna organizacija civilnega letalstva (ICAO) spremenila več standardov in priporočenih praks v prilogah 6, 8, 14 in 15 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu (Čikaška konvencija) in jih dopolnila z obsežnimi smernicami. Namen navedenih dokumentov je uvesti splošno usklajeno obliko poročanja o stanju na površini vzletno-pristajalne steze, plovnostne standarde, potrebne za oceno pristajalne razdalje za letala, ter operative določbe o izračunavanju pristajalne zmogljivosti in poročanju o stanju na površini vzletno-pristajalne steze.
- (4) Uredbo (EU) št. 965/2012 bi bilo torej treba spremeniti zaradi obravnavanja varnostnih priporočil preiskovalnih organov ter izvajanja ustreznih standardov in priporočenih praks ICAO. Da bi izpolnili priporočila ICAO, bi morale spremenjene zahteve začeti veljati najpozneje 5. novembra 2020.

⁽¹⁾ UL L 212, 22.8.2018, str. 1.

⁽²⁾ Uredba Komisije (EU) št. 965/2012 z dne 5. oktobra 2012 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 296, 25.10.2012, str. 1).

- (5) Poleg tega je v drugih regulativnih sistemih dovoljeno, da letala nekaterih razredov zmogljivosti (A in B) za operacije komercialnega zračnega prevoza pristanejo v okviru skrajšane razpoložljive pristajalne razdalje na predvideni vzletno-pristajalni stezi, če imajo predhodno odobritev pristojnega organa in izpolnjujejo pogoje za zmanjševanje tveganja. Uredba (EU) št. 965/2012 bi morala določati pogoje, pod katerimi je mogoče izvajati navedene operacije ob zagotavljanju sprejemljive ravni varnosti. Ustrezni upravni obrazec za operativne odobritve bi bilo treba v skladu s tem spremeniti, da se vključijo navedene operacije.
- (6) V poročilih o preiskavah nesreč je navedeno, da bi lahko s stalnim zapisovanjem z zapisovalniki zvoka in povezanimi mikrofoni v pilotski kabini po prekinitvi napajanja iz glavnega sistema za pridobivanje električne energije v nekaterih primerih zagotovili koristne informacije. Za ublažitev posledic morebitne prekinitve napajanja iz glavnega sistema za pridobivanje električne energije bi bilo torej treba zahtevati nadomestni vir energije. To je v skladu z delom I Priloge 6 k Čikaški konvenciji.
- (7) Za nekatere kategorije lahkih letal in helikopterjev, ki se uporabljajo za operacije komercialnega zračnega prevoza, nedavno sprejeti standardi in priporočene prakse iz Priloge 6 k Čikaški konvenciji zahtevajo, da je zrakoplov med letom opremljen s snemalno opremo. Poleg tega so varnostnopriskovalni organi Agenciji Evropske unije za varnost v letalstvu (v nadaljnjem besedilu: Agencija) predložili dvanajst varnostnih priporočil glede potrebe po snemanju med letom za lahka letala in helikopterje.
- (8) V skladu z načelom sorazmernosti in na podlagi ocene tveganja bi morala biti obveznost namestitve zapisovalnika leta v nov zrakoplov povezana z velikostjo in kompleksnostjo zrakoplova ter vrsto operacije. Zato bi bilo treba nova lahka letala in helikopterje, ki se uporabljajo za operacije komercialnega zračnega prevoza ali komercialne specializirane operacije, opremiti z zapisovalniki leta, če izpolnjujejo nekatera merila glede največje teže pri vzletu, tipa pogona ali največjega dovoljenega števila oseb v zrakoplovu. Poleg tega bi bilo treba spremeniti zahteve glede obravnavanja (hranjenje, predložitev, zaščita in uporaba) zapisov zapisovalnikov leta, da bi vključili vrste zapisovalnikov leta, ki jih uvajajo nove zahteve glede namestitve zapisovalnika leta na zrakoplovu.
- (9) V zvezi z zahtevo glede namestitve varnostnih vrat pilotske kabine je ICAO spremenila standarde in priporočene prakse, tako da je spremenila mejne vrednosti mase, pri kateri je namestitev varnostnih vrat pilotske kabine obvezna. Zato bi bilo treba ustrezno spremeniti Uredbo (EU) št. 965/2012, da bi uskladili pravila za letalske operacije in zagotovili enake konkurenčne pogoje med Unijo in letalskimi prevozniki iz tretjih držav.
- (10) V Uredbi (EU) št. 965/2012 so opredeljena merila o izpolnjevanju pogojev (zgornja meja za največjo potrjeno vzletno maso in največje potrjeno operativno število potniških sedežev) za izvajanje letov brez odobritve ETOPS in z letali razreda zmogljivosti A na ruti, ki vključuje točko, ki je od ustreznega aerodroma oddaljena več kot 60 in manj kot 120 minut letenja pri potovalni hitrosti z enim nedelujočim motorjem. Letala razreda zmogljivosti A, ki izpolnjujejo navedena merila, se lahko uporabljajo na razdalji med 120 in 180 minutami letenja od ustreznega aerodroma, če pridobijo odobritev pristojnega organa in če je letalo prejelo odobritev načrta tipa za take operacije.
- (11) Več proizvajalcev letal že izdeluje ali načrtuje izdelavo letal razreda zmogljivosti A, ki presegajo navedena merila o izpolnjevanju pogojev za operacije brez odobritve ETOPS. Obstoječe določbe izkrivljajo konkurenco med operatorji za zračne taksi storitve z letali, ki ne dosežajo navedenih meril. Glede na to, da noben drug večji regulativni organ ni določil takšnih meril za operacije brez odobritve ETOPS, bi bilo treba ustrezno spremeniti Uredbo (EU) št. 965/2012.
- (12) Z najnovejšim tehnološkim napredkom na področju kisikove opreme za prvo pomoč v operacijah komercialnega zračnega prevoza je bila v zvezi s to opremo dosežena enakovredna raven varnosti, zato bi bilo treba Uredbo (EU) št. 965/2012 spremeniti, da bo uporaba te opreme dovoljena.
- (13) Zahteve za seznam minimalne opreme (MEL) iz Priloge III k Uredbi (EU) št. 965/2012 se ne uporabljajo za odobreno organizacijo za usposabljanje, zato bi bilo treba Uredbo (EU) št. 965/2012 spremeniti, da bi pristojnim organom omogočili izdajo odobritve, na podlagi katere odobrena organizacija za usposabljanje pripravi seznam minimalne opreme.
- (14) Zaradi nedavnih sprememb Uredbe Komisije (EU) št. 1321/2014 ⁽³⁾ bi bilo treba spremeniti Uredbo (EU) št. 965/2012, da bi popravili sklicevanja med uredbama.

⁽³⁾ Uredba Komisije (EU) št. 1321/2014 z dne 26. novembra 2014 o stalni plovnosti zrakoplovov in letalskih izdelkov, delov in naprav ter o potrjevanju organizacij in osebja, ki se ukvarjajo s temi nalogami (UL L 362, 17.12.2014, str. 1).

- (15) Agencija je pripravila osnutek izvedbenih pravil in jih z mnenjem št. 2/2019 predložila Komisiji v skladu s točkama (b) in (c) člena 75(2) in členom 76(1) Uredbe (EU) 2018/1139.
- (16) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem odbora, ustanovljenega s členom 127 Uredbe (EU) 2018/1139 –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Spremembe Uredbe (EU) št. 965/2012

- (1) Člen 9aa se nadomesti z naslednjim:

„Člen 9aa

Zahteve glede letalske posadke za vzdrževalne testne lete

Če je pilot pred 25. septembra 2019 opravljal funkcijo poveljujočega pilota na vzdrževalnem testnem letu, ki je v skladu z opredelitvijo iz točke SPO.SPEC.MCF.100 v Prilogi VIII kategoriziran kot vzdrževalni testni let razreda A, se mu upošteva izpolnjevanje zahtev iz točke SPO.SPEC.MCF.115(a)(1) navedene priloge. V tem primeru operator zagotovi, da poveljujoči pilot prejme informacije o vseh razlikah med operativnimi praksami, vzpostavljenimi pred 25. septembra 2019, in obveznostmi iz oddelka 5 poddela E Priloge VIII k tej uredbi, vključno s tistimi, ki temeljijo na povezanih postopkih, ki jih je vzpostavil prevoznik.“

- (2) priloge I, II, III, IV, V, VI, VII in VIII k Uredbi (EU) št. 965/2012 se spremenijo v skladu s Prilogo k tej uredbi.

Člen 2

Datum začetka veljavnosti in uporaba

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Naslednje točke iz Priloge se uporabljajo od 25. septembra 2019:

- točka 4(a),
- točka 6(b),
- točka 8(b).

Naslednje točke iz točke 4 Priloge se uporabljajo od 5. novembra 2020:

- točka (c),
- točka (d),
- točka (e),
- točka (f),
- točka (g),
- točka (n),
- točka (q).

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 1. avgusta 2019

Za Komisijo
Predsednik
Jean-Claude JUNCKER

PRILOGA

Priloge I, II, III, IV, VI, VII in VIII k Uredbi (EU) št. 965/2012 se spremenijo:

(1) Priloga I (Opredelitev izrazov, ki se uporabljajo v prilogah II do VIII) se spremeni:

(a) vstavi se naslednja točka 22a:

„22a. ‚zapisovalnik zvoka v pilotski kabini (CVR)‘ pomeni zapisovalnik leta z zaščito v primeru letalske nesreče, ki vključuje mikrofone ter druge zvočne in digitalne vhodne enote za zbiranje in zapisovanje zvočnega okolja pilotske kabine ter komunikacije s člani letalske posadke in med njimi;“;

(b) točka 25 se nadomesti z naslednjim:

„25. ‚kontaminirana vzletno-pristajalna steza‘ pomeni vzletno-pristajalno stezo, katere velik del površine (bodisi na ločenih predelih ali ne) je v okviru zahtevane dolžine in širine za uporabo prekrit z eno ali več snovmi, navedenimi med deskriptorji stanja na površini vzletno-pristajalne steze;“;

(c) točka 32 se črta;

(d) točka 42 se nadomesti z naslednjim:

„42. ‚suha vzletno-pristajalna steza‘ pomeni vzletno-pristajalno stezo, na površini katere ni vidne vlage in katere površina ni kontaminirana na predvidenem območju za uporabo;“;

(e) vstavi se naslednja točka 49b:

„49b. ‚zapisovalnik podatkov o letu (FDR)‘ pomeni zapisovalnik leta z zaščito v primeru letalske nesreče, ki uporablja kombinacijo virov podatkov za zbiranje in zapisovanje parametrov, ki izražajo stanje in zmogljivosti zrakoplova;“;

(f) vstavi se naslednja točka 49c:

„49c. ‚zapisovalnik leta‘ pomeni vsako vrsto zapisovalnika, ki je nameščen na zrakoplov zaradi lažje varnostne preiskave nesreč in incidentov;“;

(g) vstavi se naslednja točka 70a:

„70a. ‚pristajalna razdalja ob prihodu (LDTA)‘ pomeni pristajalno razdaljo, ki je dosegljiva pri običajnih operacijah na podlagi podatkov o pristajalni zmogljivosti in povezanih postopkih, določenih za prevladujoče razmere v času pristanka;“;

(h) vstavi se naslednja točka 103c:

„103c. ‚poročilo o stanju vzletno-pristajalne steze (RCR)‘ pomeni celovito standardizirano poročilo o stanju na površini vzletno-pristajalne steze in njegovem učinku na pristajalno in vzletno zmogljivost letala, opisanih s kodo za stanje vzletno-pristajalne steze;“;

(i) vstavi se naslednja točka 107a:

„107a. ‚zimskim razmeram prilagojena vzletno-pristajalna steza‘ pomeni vzletno-pristajalno stezo s suho zamrznjeno površino, pokrito s steptanim snegom ali ledom, ki je bila posipana s peskom ali drobnim kamenjem ali mehansko obdelana za izboljšanje trenja na njej;“;

(j) točka 128 se nadomesti z naslednjim:

„128. ‚mokra vzletno-pristajalna steza‘ pomeni vzletno-pristajalno stezo, katere površina je prekrita z vidno vlago ali vodo z globino do vključno 3 mm na predvidenem območju za uporabo;“;

(2) v Prilogi II (del ARO) se Dodatek II nadomesti z naslednjim:

„Dodatek II

OPERATIVNE SPECIFIKACIJE (za katere veljajo odobreni pogoji iz operativnega priročnika)				
Kontaktni podatki organa, ki je izdal odobritve Telefon ⁽¹⁾ : _____ ; Telefaks: _____ ; E-naslov: _____				
AOC ⁽²⁾ :		Ime operatorja ⁽³⁾ :		Datum ⁽⁴⁾ :
		Dba tržno ime		Podpis:
Operativne specifikacije#:				
Model zrakoplova ⁽⁵⁾ :				
Registrske oznake ⁽⁶⁾ :				
Vrste operacij: komercialne operacije				
☐ Potniki ☐ Tovor ☐ Drugo ⁽⁷⁾ : _____				
Območje operacije ⁽⁸⁾ :				
Posebne omejitve ⁽⁹⁾ :				
Posebne odobritve:	Da	Ne	Specifikacija ⁽¹⁰⁾	Opombe
Nevarno blago	☐	☐		
Operacije pri zmanjšani vidljivosti			Komercialni zračni prevoz ⁽¹¹⁾ ...	
Vzlet			RVR ⁽¹²⁾ : m	
Prilet in pristanež	☐	☐	DA/H: ft RVR: m	
RVSM ⁽¹³⁾ ☐ Ni relevantno	☐	☐		
ETOPS ⁽¹⁴⁾ ☐ Ni relevantno	☐	☐	Najdaljši preusmeritveni čas ⁽¹⁵⁾ : min.	
Specifikacije kompleksne navigacije za operacije PBN ⁽¹⁶⁾	☐	☐		⁽¹⁷⁾
Specifikacije minimalne navigacijske zmogljivosti	☐	☐		
Operacije z enomotornimi turbinskimi letali ponoči ali v instrumentalnih meteoroloških razmerah (SET-IMC)	☐	☐	⁽¹⁸⁾	
Helikopterske operacije z uporabo sistemov za nočno gledanje	☐	☐		
Helikopterske operacije z obešenim tovorom	☐			
Operacije helikopterske nujne medicinske pomoči	☐	☐		

Helikopterske operacije na morju	☐	☐		
Usposabljanje kabinskega osebja ⁽¹⁹⁾	☐	☐		
Izdaja potrdila CC ⁽²⁰⁾	☐	☐		
Uporaba aplikacij EFB tipa B	☐	☐	⁽²¹⁾	
Stalna plovnost	☐	☐	⁽²²⁾	
Drugo ⁽²³⁾				

- (1) Telefon in telefaks pristojnega organa, vključno s kodo države. Navedite e-naslov, če je na voljo.
- (2) Vnesite pripadajočo številko spričevala letalskega prevoznika (AOC).
- (3) Vnesite registrirano ime operatorja in njegovo tržno ime, če je drugačno. Pred tržno ime vpišite „dba“ (za „ki posluje kot“).
- (4) Datum izdaje operativnih specifikacij (dd-mm-llll) in podpis zastopnika pristojnega organa.
- (5) Vpišite oznako ICAO za znamko, model in serijo zrakoplova oziroma glavno serijo, če je bila serija označena (npr. Boeing-737-3K2 ali Boeing-777-232).
- (6) Registrske oznake so navedene bodisi v operativnih specifikacijah bodisi v operativnem priročniku. Če so navedene v operativnem priročniku, morajo zadevne operativne specifikacije vsebovati sklic na ustrezno stran v njem. Če se vse posebne odobritve ne nanašajo na model zrakoplova, se lahko registrske oznake zrakoplova vnesejo v stolpec „Opombe“ zadevne posebne odobritve.
- (7) Določite druge vrste prevoza (npr. nujna medicinska pomoč).
- (8) Navedite geografska območja odobrenih operacij (po geografskih koordinatah ali posebnih rutah, območjih z informacijami za letenje ali nacionalnih oz. regionalnih mejah).
- (9) Seznam veljavnih posebnih omejitev (npr. samo po pravilih VFR, samo podnevi itd.).
- (10) V tem stolpcu navedite najmanj stroga merila za vsako odobritev ali vrsto odobritve (z ustreznimi merili).
- (11) Vnos veljavne kategorije natančnega prileta: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB ali CAT IIIC. Vpišite minimalno vidljivost vzdolž vzletno-pristajalne steze (RVR) v metrih in višino odločitve (DH) v čevljih. Za vsako navedeno kategorijo prileta uporabite eno vrstico.
- (12) Vpišite odobrene najmanjše RVR za vzlet v metrih. Če so izdane različne odobritve, uporabite eno vrstico na odobritev.
- (13) Okence „Ni relevantno“ lahko odključate le, če je največja višina zrakoplova pod FL290.
- (14) Operacije povečanega doleta (ETOPS) se trenutno uporabljajo le za dvomotorne zrakoplove. Zato lahko odključate okence „Ni relevantno“, če ima model zrakoplova več ali manj kot dva motorja.
- (15) Navedete lahko tudi mejno razdaljo (v NM) in vrsto motorja.
- (16) Navigacija na podlagi zmogljivosti (PBN): za vsako posebno odobritev za kompleksno PBN (npr. RNP AR APCH) se uporabi ena vrstica, ustrezne omejitve pa se navedejo v stolpcih „Specifikacije“ ali „Opombe“ ali v obeh. Za postopek specifične odobritve posebnih postopkov za RNP AR APCH se lahko navedejo v operativnih specifikacijah ali operativnem priročniku. Če so navedene v operativnem priročniku, morajo zadevne operativne specifikacije vsebovati sklic na ustrezno stran v njem.
- (17) Navedite, ali je posebna odobritev omejena na nekatere konce vzletno-pristajalne steze ali aerodroma ali oboje.
- (18) Vpišite posebno kombinacijo osnovne konstrukcije zrakoplova ali motorja.
- (19) Odobritev za izvajanje tečaja usposabljanja in izpita, ki ju opravljajo kandidati za potrdilo kabinskega osebja, kot je določeno v Prilogi V (del CC) k Uredbi (EU) št. 1178/2011.
- (20) Odobritev za izdajo potrdil kabinskega osebja, kot je določeno v Prilogi V (del CC) k Uredbi (EU) št. 1178/2011.
- (21) Vstavite seznam aplikacij EFB tipa B in navedite strojno opremo EFB (za prenosne EFB). Seznam je naveden bodisi v operativnih specifikacijah bodisi v operativnem priročniku. Če so navedene v operativnem priročniku, morajo zadevne operativne specifikacije vsebovati sklic na ustrezno stran v njem.
- (22) Ime osebe ali organizacije, pristojne za zagotavljanje stalne plovnosti zrakoplova, in sklic na predpis, ki zahteva delo, tj. poddel G Priloge I (del M) k Uredbi (EU) št. 1321/2014.
- (23) Tu lahko vpišete tudi druge odobritve ali podatke, pri čemer uporabite eno vrstico (ali večvrstični blok) na dovoljenje (npr. operacije s kratkim pristankom, operacije strmega prileta, skrajšana zahtevana pristajalna razdalja, helikopterske operacije do območja javnega interesa ali z njega, helikopterske operacije nad neprijaznim okoljem zunaj gosto naseljenega območja, helikopterske operacije brez zmogljivosti za varen pristane v sili, operacije s povečanimi koti nagiba, največja dovoljena oddaljenost od ustreznega aerodroma za dvomotorna letala brez odobritve ETOPS).
- OBRAZEC EASA 139, 6. izdaja“;

(3) Priloga III (del ORO) se spremeni:

(a) točka ORO.GEN.310(f)(3) se nadomesti z naslednjim:

„3. da o vsaki okvari ali tehnični motnji v delovanju, ki se pojavi, medtem ko je zrakoplov pod njegovim operativnim nadzorom, obvesti organizacijo iz točke (d);“;

(b) točka ORO.SEC.100 se nadomesti z naslednjim:

„ORO.SEC.100 Varnost v pilotski kabini – letala

- (a) Na letalu, na katerem ima pilotska kabina varnostna vrata, je mogoče ta vrata zakleniti in zagotovi se način, kako lahko kabinsko osebje obvesti letalsko posadko v primeru sumljive dejavnosti ali kršitve varnosti v potniški kabini.
- (b) Vsa potniška letala, ki se uporabljajo za komercialni prevoz potnikov, so opremljena z odobrenimi varnostnimi vrati pilotske kabine, ki se lahko zaklenejo ali odklenejo z vsakega pilotskega mesta in so zasnovana tako, da izpolnjujejo veljavne zahteve glede plovnosti, kadar ta letala spadajo v eno od naslednjih kategorij:
 - 1. letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 54 500 kg;
 - 2. letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 45 500 kg in največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad 19; ali
 - 3. letala z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad 60.
- (c) Na vseh letalih, ki so v skladu s točko (b) opremljena z varnostnimi vrati pilotske kabine:
 - 1. se ta vrata zaprejo pred zagonom motorjev za vzlet in so zaklenjena, ko to zahtevajo varnostni postopki ali poveljujoči pilot, dokler se motorji po pristanku ne zaustavijo, razen če morajo pooblaščen osebe vstopiti ali izstopiti v skladu z nacionalnimi programi varnosti v civilnem letalstvu;
 - 2. zagotovijo se načini za opazovanje celotnega območja okrog vrat zunaj pilotske kabine z vsakega pilotskega sedeža, če je treba prepoznati osebe, ki prosijo za vstop, in odkriti sumljivo vedenje ali potencialno nevarnost.“;

(4) Priloga IV (del CAT) se spremeni:

(a) točka CAT.GEN.MPA.195 se nadomesti z naslednjim:

„CAT.GEN.MPA.195 Ravnanje z zapisi zapisovalnikov leta: hranjenje, predložitev, zaščita in uporaba

- (a) Po nesreči, resnem incidentu ali dogodku, ki ga opredeli preiskovalni organ, operator zrakoplova hrani prvotno zapisane podatke zapisovalnikov leta 60 dni ali dokler preiskovalni organ ne odredi drugače.
- (b) Operator izvede operativna preverjanja in pripravi ocene zapisov, da zagotovi stalno uporabnost zapisovalnikov leta, ki morajo biti na zrakoplovu v skladu s to uredbo.
- (c) Operator zagotovi, da se hranijo zapisi parametrov leta in sporočila iz komunikacije prek podatkovnih zvez, ki jih morajo beležiti zapisovalniki leta. Vendar se lahko zaradi testiranja in vzdrževanja zapisovalnikov leta v času testiranja izbriše največ ena ura najstarejših zapisov podatkov.
- (d) Operator hrani in posodablja dokumentacijo, ki vsebuje informacije, potrebne za pretvorbo neobdelanih podatkov o letu v parametre leta, izražene v tehničnih enotah.
- (e) Operator da na voljo vse zapise zapisovalnika leta, ki so bili shranjeni, če tako določi pristojni organ.
- (f) Brez poseganja v Uredbo (EU) št. 996/2010 in Uredbo (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta (*):
 - 1. Razen za zagotavljanje uporabnosti zapisovalnika leta se zvočni zapisi zapisovalnika leta ne razkrijejo ali uporabljajo, razen če so izpolnjeni vsi naslednji pogoji:
 - (i) obstaja postopek v zvezi z ravnanjem s takimi zvočnimi zapisi in njihovim dobesednim prepisom;

- (ii) vsi zadevni člani posadke in vzdrževalno osebje so dali svoje predhodno soglasje;
 - (iii) takšni zvočni zapisi se uporabljajo samo za ohranjanje ali izboljšanje varnosti.
- 1a. Pri pregledu zvočnih zapisov zapisovalnika leta za zagotovitev uporabnosti zapisovalnika leta operator zagotovi zasebnost navedenih zvočnih zapisov in poskrbi, da se ne razkrijejo ali uporabijo za namene, ki niso zagotavljanje uporabnosti zapisovalnika leta.
 2. Zapisi parametrov leta ali sporočil prek podatkovnih zvez zapisovalnika leta se uporabljajo samo za preiskavo nesreče ali incidenta, za katerega velja obvezno poročanje, razen če taki zapisi izpolnjujejo enega od naslednjih pogojev:
 - (i) operator take zapise uporabi samo za namene plovnosti ali vzdrževanja;
 - (ii) uporabijo se anonimno;
 - (iii) razkrijejo se po varnih postopkih.
 3. Razen za zagotavljanje uporabnosti zapisovalnika leta se zapisi slik pilotske kabine na zapisovalniku leta ne razkrijejo ali uporabijo, razen če so izpolnjeni vsi naslednji pogoji:
 - (i) obstaja postopek v zvezi z ravnanjem s takimi zapisi slik;
 - (ii) vsi zadevni člani posadke in vzdrževalno osebje so dali svoje predhodno soglasje;
 - (iii) taki zapisi slik se uporabljajo samo za ohranjanje ali izboljšanje varnosti.
 - 3a. Kadar se zapisi slik pilotske kabine, nastali z zapisovalnikom leta, pregledujejo zaradi zagotavljanja uporabnosti zapisovalnika leta:
 - (i) se navedene slike ne razkrijejo ali uporabijo za namene, ki niso zagotavljanje uporabnosti zapisovalnika leta;
 - (ii) če je verjetno, da bodo na slikah deloma vidni člani posadke, operator zagotovi zasebnost navedenih slik.

(*) Uredba (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. aprila 2016 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Direktive 95/46/ES (Splošna uredba o varstvu podatkov) (UL L 119, 4.5.2016, str. 1).“

(b) točka CAT.OP.MPA.140 se spremeni:

— točka (a) se nadomesti z naslednjim:

„(a) Razen če pristojni organ tega ne odobri v skladu s poddelom F Priloge V (del SPA), operator ne uporablja dvomotornega letala na ruti, ki vključuje točko, katere oddaljenost od ustreznega aerodroma pri standardnih razmerah v brezvetrju presega ustrezno razdaljo za posamezni tip letala, med drugim:

1. pri letalih razreda zmogljivosti A z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) 20 ali več razdaljo, ki jo letalo preleti v 60 minutah pri potovalni hitrosti z enim nedelujočim motorjem (OEI), določeni v skladu s točko (b);
2. pri letalih razreda zmogljivosti A z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) 19 ali manj, razdaljo, ki jo preleti letalo v 120 minutah, ali na podlagi odobritve pristojnega organa v do 180 minutah za turboreaktivna letala, pri potovalni hitrosti z enim nedelujočim motorjem (OEI), določeni v skladu s točko (b);
3. pri letalih razreda zmogljivosti B ali C, kar koli od navedenega je manj:
 - (i) razdaljo, ki jo letalo preleti v 120 minutah pri potovalni hitrosti z enim nedelujočim motorjem (OEI), določeni v skladu s točko (b);
 - (ii) 300 NM.“

— točka (d) se nadomesti z naslednjim:

„(d) Operator za pridobitev odobritve iz točke (a)(2) predloži dokaze, da:

1. so bili vzpostavljeni postopki za načrtovanje in odpremo letov;

2. so bili za zagotovitev doseganja predvidenih ravni stalne plovnosti in zanesljivosti letala, vključno z njegovimi motorji, določeni posebna navodila in postopki za vzdrževanje ter vključeni v operatorjev program vzdrževanja zrakoplova v skladu s Prilogo I (del M) k Uredbi (EU) št. 1321/2014, ki vključujejo:

- (i) program porabe motornega olja;
- (ii) program za spremljanje stanja motorja;“;

- (c) točka CAT.OP.MPA.300 se nadomesti z naslednjim:

„CAT.OP.MPA.300 Pogoji pri priletu in pristanku – letala

Vodja zrakoplova se pred začetkom prileta za pristanek:

- (a) prepriča, da glede na razpoložljive podatke vreme na aerodromu in stanje vzletno-pristajalne steze, ki jo namerava uporabiti, ne bosta ovirala varnega prileta, pristanka ali neuspelega prileta, ob upoštevanju zmogljivostnih informacij iz operativnega priročnika;
 - (b) oceni pristajalno razdaljo v skladu s točko CAT.OP.MPA.303.“;
- (d) vstavi se naslednja točka CAT.OP.MPA.301:

„CAT.OP.MPA.301 Pogoji pri priletu in pristanku – helikopterji

Vodja zrakoplova se pred začetkom prileta za pristanek prepriča, da glede na razpoložljive podatke vreme na aerodromu in stanje območja končnega prileta in vzleta (FATO), ki ga namerava uporabiti, ne bosta ovirala varnega prileta, pristanka ali neuspelega prileta, ob upoštevanju zmogljivostnih informacij iz operativnega priročnika.“;

- (e) vstavi se naslednja točka CAT.OP.MPA.303:

„CAT.OP.MPA.303 Pregled pristajalne razdalje med letom ob času prihoda – letala

- (a) Prilet za pristanek se ne nadaljuje, razen če razpoložljiva pristajalna razdalja (LDA) na predvideni vzletno-pristajalni stezi ustreza vsaj 115 % pristajalne razdalje ob predvidenem času pristanka, določene v skladu z zmogljivostnimi informacijami za oceno pristajalne razdalje ob času prihoda (LDTA), in se prilet za pristanek izvaja z letali razreda zmogljivosti A, certificiranimi v skladu s katero koli od naslednjih certifikacijskih specifikacij, navedenih na certifikatu tipa:

1. CS-25 ali enakovredno specifikacijo;
2. CS-23 na ravni 4 z ravno zmogljivosti ‚velika hitrost‘ ali enakovredno specifikacijo.

- (b) Pri letalih razreda zmogljivosti A, razen letal iz točke (a), se prilet za pristanek ne nadaljuje, razen v naslednjih primerih:

1. razpoložljiva pristajalna razdalja (LDA) na predvideni vzletno-pristajalni stezi ustreza vsaj 115 % pristajalne razdalje ob predvidenem času pristanka, določene v skladu z zmogljivostnimi informacijami za oceno pristajalne razdalje ob času prihoda (LDTA);
2. če zmogljivostne informacije za oceno pristajalne razdalje ob času prihoda (LDTA) niso na voljo, razpoložljiva pristajalna razdalja (LDA) na predvideni vzletno-pristajalni stezi ob predvidenem času pristanka ustreza vsaj zahtevani pristajalni razdalji v skladu s točko CAT.POL.A.230 ali točko CAT.POL.A.235, kot je ustrezno.

- (c) Pri letalih razreda zmogljivosti B se prilet za pristanek ne nadaljuje, razen v naslednjih primerih:

1. razpoložljiva pristajalna razdalja (LDA) na predvideni vzletno-pristajalni stezi ustreza vsaj 115 % pristajalne razdalje ob predvidenem času pristanka, določene v skladu z zmogljivostnimi informacijami za oceno pristajalne razdalje ob času prihoda (LDTA);
2. če zmogljivostne informacije za oceno pristajalne razdalje ob času prihoda (LDTA) niso na voljo, razpoložljiva pristajalna razdalja (LDA) na predvideni vzletno-pristajalni stezi ob predvidenem času pristanka ustreza vsaj zahtevani pristajalni razdalji v skladu s točko CAT.POL.A.330 ali točko CAT.POL.A.335, kot je ustrezno.

- (d) Pri letalih razreda zmogljivosti B se prilet za pristanek ne nadaljuje, razen v naslednjih primerih:
1. razpoložljiva pristajalna razdalja (LDA) na predvideni vzletno-pristajalni stezi ustreza vsaj 115 % pristajalne razdalje ob predvidenem času pristanka, določene v skladu z zmogljivostnimi informacijami za oceno pristajalne razdalje ob času prihoda (LDTA);
 2. če zmogljivostne informacije za oceno pristajalne razdalje ob času prihoda (LDTA) niso na voljo, razpoložljiva pristajalna razdalja (LDA) na predvideni vzletno-pristajalni stezi ob predvidenem času pristanka ustreza vsaj zahtevani pristajalni razdalji v skladu s točko CAT.POL.A.430 ali točko CAT.POL.A.435, kot je ustrezno.
- (e) Zmogljivostne informacije za oceno pristajalne razdalje ob času prihoda (LDTA) temeljijo na odobrenih podatkih iz letalskega priročnika letala. Kadar odobreni podatki v AFM niso zadostni glede ocene pristajalne razdalje ob času prihoda (LDTA), se dopolnijo z drugimi podatki, ki so določeni bodisi v skladu z veljavnimi certifikacijskimi standardi za letala bodisi v skladu z AMC, ki jih izda Agencija.
- (f) Operator v operativnem priročniku določi zmogljivostne informacije za oceno pristajalne razdalje ob času prihoda (LDTA) in predpostavke za njihovo pripravo, vključno z drugimi podatki, ki se v skladu s točko (e) lahko uporabljajo za dopolnjevanje podatkov, ki jih vsebuje letalski priročnik letala.“;
- (f) vstavi se naslednja točka CAT.OP.MPA.311:

„CAT.OP.MPA.311 Poročanje o zaviralnem učinku na vzletno-pristajalni stezi

Kadar zaviralni učinek na vzletno-pristajalni stezi med vožnjo po tleh pri pristanku ni tako dober kot učinek, naveden v poročilu operatorja aerodroma o stanju vzletno-pristajalne steze, vodja zrakoplova o tem obvesti službe zračnega prometa s posebnim poročilom iz zrakoplova takoj, ko je to izvedljivo.“;

- (g) v točki CAT.POL.A.105 se točka (d) nadomesti z naslednjim:
- „(d) Operator pri ocenjevanju zahtev za vzlet iz ustreznih poglavij upošteva natančnost kart.“;
- (h) točka (e) v točki CAT.POL.A.105 se črta;
- (i) v točki CAT.POL.A.215 se točke (b), (c) in (d) nadomestijo z naslednjim:
- „(b) Gradient neto poti leta na ruti je pozitiven vsaj na višini 1 000 ft nad terenom in vsemi ovirami vzdolž rute v razdalji 9,3 km (5 NM) na obeh straneh načrtovane rute letenja.
- (c) Neto pot leta na ruti letalu omogoča nadaljevanje leta s potovalne višine do aerodroma, kjer je možen pristanek v skladu s točko CAT.POL.A.230 ali CAT.POL.A.235, kot je ustrezno. Neto pot leta na ruti je v navpični smeri vsaj 2 000 ft oddaljena od terena in vseh ovir vzdolž rute v razdalji 9,3 km (5 NM) na obeh straneh načrtovane rute letenja, ob upoštevanju naslednjih elementov:
1. odpoved motorja se predpostavlja na najbolj kritični točki rute;
 2. upoštevajo se učinki vetra na pot leta;
 3. izpuščanje goriva v zraku je dovoljeno v obsegu, ki je skladen z zahtevo, da je treba aerodrom, primeren za nadomestni aerodrom, na katerem naj bi letalo po odpovedi motorja predvidoma pristalo, doseči z zahtevano rezervo goriva v skladu s točko CAT.OP.MPA.150, če se uporabi varnostni postopek;
 4. aerodrom, na katerem naj bi letalo po odpovedi motorja predvidoma pristalo, izpolnjuje naslednja merila:
 - (i) izpolnjene so zahteve glede zmogljivosti za predvideno pristajalno maso;
 - (ii) vremenska poročila ali napovedi in poročila o stanju vzletno-pristajalne steze kažejo, da je ob predvidenem času pristanka mogoč varen pristanek;
 5. če letalski priročnik letala ne vsebuje podatkov o neto poti leta na ruti, se bruto pot leta na ruti z enim nedelujočim motorjem (OEI) zmanjša za 1,1-odstotni gradient vzpenjanja za dvomotorna letala, 1,4-odstotni za trimotorna letala in 1,6-odstotni za štirimotorna letala.
- (d) Operator poveča zgornje meje širine iz točk (b) in (c) na 18,5 km (10 NM), če navigacijska natančnost ne izpolnjuje vsaj specifikacije navigacije RNAV 5.“;

- (j) točka CAT.POL.A.220 se nadomesti z naslednjim:

„CAT.POL.A.220 Na ruti – letala s tremi ali več motorji, pri čemer dva ne delujeta

- (a) Letalo s tremi ali več motorji ni na nobeni točki načrtovane rute letenja oddaljeno od aerodroma, ki izpolnjuje zahteve iz točk CAT.POL.A.230 ali CAT.POL.A.235(a) za predvideno pristajalno maso, za več kot 90 minut, pri čemer vsi motorji delujejo s potovalno močjo ali potiskom, kot je ustrezno, pri standardni temperaturi v brezvetrju, razen če izpolnjuje zahteve iz odstavkov (b) do (f).
- (b) Podatki o neto poti leta na ruti z dvema nedelujočima motorjema letalu omogočajo nadaljevanje leta v pričakovanih meteoroloških razmerah od točke, na kateri se predvideva hkratna okvara dveh motorjev, do aerodroma, na katerem bo lahko pristalo in se popolnoma ustavilo, če bo uporabilo predpisani postopek za pristanek z dvema nedelujočima motorjema. Neto pot leta na ruti je v navpični smeri vsaj 2 000 ft oddaljena od terena in vseh ovir na ruti v širini 9,3 km (5 NM) na obeh straneh načrtovane rute letenja. Na nadmorskih višinah in v meteoroloških razmerah, v katerih je potrebna uporaba sistemov za preprečevanje zaledenitve, se upošteva učinek njihove uporabe na podatke o neto poti leta na ruti. Če navigacijska natančnost ne izpolnjuje vsaj specifikacije navigacije RNAV 5, operator poveča predpisane zgornje meje širine iz drugega stavka na 18,5 km (10 NM).
- (c) Predpostavlja se, da se bosta dva motorja pokvarila na najbolj kritični točki tistega dela rute, na kateri se letalo uporablja več kot 90 minut, pri čemer vsi motorji delujejo s potovalno močjo ali potiskom, kot je ustrezno, pri standardni temperaturi v brezvetrju, od aerodroma iz točke (a).
- (d) Neto pot leta ima pozitiven gradient na višini 1 500 ft nad aerodromom, na katerem se predvideva pristanek po odpovedi dveh motorjev.
- (e) Izpuščanje goriva v zraku je dovoljeno v obsegu, ki je skladen z zahtevo, da je treba aerodrom doseči z zahtevano rezervo goriva iz točke (f), če se uporabi varnostni postopek.
- (f) Predvidena masa letala na točki, na kateri se predvideva okvara dveh motorjev, ni manjša od mase, ki vključuje dovolj goriva za nadaljevanje leta do predvidenega aerodroma za pristajanje, kamor naj bi prispelo na višini vsaj 450 m (1 500 ft) neposredno nad pristajalnim območjem ter nato letelo 15 minut s potovalno močjo ali potiskom, kot je ustrezno.“;
- (k) točka CAT.POL.A.230 se nadomesti z naslednjim:

„CAT.POL.A.230 Pristanek – suhe vzletno-pristajalne steze

- (a) Pristajalna masa letala, določena v skladu s točko CAT.POL.A.105(a) za predvideni čas pristanka na namembnem in katerem koli nadomestnem aerodromu, omogoča pristanek s popolno zaustavitvijo z višine 50 ft nad pragom:
1. za turboreaktivna letala v okviru 60 % razpoložljive pristajalne razdalje (LDA);
 2. za turbopropelerska letala v okviru 70 % razpoložljive pristajalne razdalje (LDA);
 3. z odstopanjem od točk (a)(1) in (a)(2) za letala, ki so odobrena za operacije s skrajšano pristajalno razdaljo iz točke CAT.POL.A.255, v okviru 80 % razpoložljive pristajalne razdalje (LDA).
- (b) Za operacije strmega prileta operator uporablja podatke o pristajalnih razdaljah, faktorizirane v skladu s točko (a)(1) ali (a)(2), kot je ustrezno, na podlagi višine zaslona, ki znaša manj kot 60 ft, vendar ne manj kot 35 ft, in izpolnjuje zahteve iz točke CAT.POL.A.245.
- (c) Za operacije s kratkim pristankom operator uporablja podatke o pristajalnih razdaljah, faktorizirane v skladu s točko (a)(1) ali (a)(2), kot je ustrezno, in izpolnjuje zahteve iz točke CAT.POL.A.250.
- (d) Operator pri določitvi pristajalne mase upošteva:
1. največ 50 % komponente čelnega vetra ali najmanj 150 % komponente hrbtnega vetra;
 2. popravki so navedeni v letalskem priročniku letala.

- (e) Za odpremo letala bo letalo:
1. pristalo na najugodnejši vzletno-pristajalni stezi v brezvetrju;
 2. pristalo na vzletno-pristajalni stezi, ki mu bo najverjetneje dodeljena ob upoštevanju verjetne hitrosti in smeri vetra ter značilnosti v zvezi z njegovim upravljanjem na tleh in drugih pogojev, kot so pripomočki za pristajanje in teren.
- (f) Če operator ne more izpolniti predpostavke iz točke (e)(2) za namembni aerodrom, se lahko letalo odpošlje le, če je določen nadomestni aerodrom, ki omogoča popolno skladnost z eno od naslednjimi točk:
1. točkami (a) do (d), če je vzletno-pristajalna steza ob predvidenem času prihoda suha;
 2. točkami CAT.POL.A.235(a) do (d), če je vzletno-pristajalna steza ob predvidenem času prihoda mokra ali kontaminirana.;
- (l) točka CAT.POL.A.235 se nadomesti z naslednjim:

„CAT.POL.A.235 Pristanek – mokre in kontaminirane vzletno-pristajalne steze

- (a) Če ustrezna vremenska poročila ali napovedi ali oboje kažejo, da bi lahko bila vzletno-pristajalna steza ob predvidenem času prihoda mokra, razpoložljiva pristajalna razdalja (LDA) ustreza eni od naslednjih dolžin:
1. pristajalni razdalji iz letalskega priročnika letala za uporabo na mokrih vzletno-pristajalnih stezah v času odpreme letala, vendar ne sme biti krajša od zahtevane razdalje iz točke CAT.POL.A.230(a)(1) ali (a)(2), kot je ustrezno;
 2. če pristajalna razdalja za uporabo na mokrih vzletno-pristajalnih stezah v času odpreme letala v letalskem priročniku letala ni določena, vsaj 115 % zahtevane pristajalne razdalje, določene v skladu s točko CAT.POL.A.230(a)(1) ali (a)(2), kot je ustrezno;
 3. pristajalni razdalji, ki je krajša od zahtevane razdalje iz točke (a)(2), vendar ne krajša od zahtevane razdalje iz točke CAT.POL.A.230(a)(1) ali (a)(2), kot je ustrezno, če ima vzletno-pristajalna steza posebne izboljšane torne lastnosti in letalski priročnik letala vključuje posebne dodatne informacije o pristajalnih razdaljah na taki vrsti vzletno-pristajalne steze;
 4. z odstopanjem od točk (a)(1), (a)(2) in (a)(3) za letala, odobrena za operacije s skrajšano pristajalno razdaljo iz točke CAT.POL.A.255, pristajalni razdalji, določeni v skladu s točko CAT.POL.A.255(b)(2)(v) (B).
- (b) Če ustrezna vremenska poročila ali napovedi kažejo, da bi lahko bila vzletno-pristajalna steza ob predvidenem času prihoda kontaminirana, razpoložljiva pristajalna razdalja (LDA) ustreza eni od naslednjih dolžin:
1. vsaj pristajalni razdalji, določeni v skladu s točko (a), ali vsaj 115 % pristajalne razdalje, določene v skladu z odobrenimi podatki o pristajalni razdalji na kontaminirani vzletno-pristajalni stezi, ali enakovredni razdalji, katera koli je daljša;
 2. na zimskim razmeram prilagojeni vzletno-pristajalni stezi se lahko uporabi pristajalna razdalja, ki je krajša od zahtevane pristajalne razdalje iz točke (b)(1), vendar ne krajša od zahtevane razdalje iz točke (a), če letalski priročnik letala vsebuje posebne dodatne informacije o pristajalnih razdaljah na kontaminiranih vzletno-pristajalnih stezah. Takšna pristajalna razdalja ustreza vsaj 115 % pristajalne razdalje, določene v letalskem priročniku letala.
- (c) Z odstopanjem od točke (b) 15-odstotno povečanje ni potrebno, če je že vključeno v odobrene podatke o pristajalnih razdaljah ali enakovredne zahteve.
- (d) V zvezi s točkama (a) in (b) se ustrezno uporabijo merila iz točk CAT.POL.A.230(b), (c) in (d).
- (e) Za odpremo letala bo letalo:
1. pristalo na najugodnejši vzletno-pristajalni stezi v brezvetrju;
 2. pristalo na vzletno-pristajalni stezi, ki mu bo najverjetneje dodeljena ob upoštevanju verjetne hitrosti in smeri vetra ter značilnosti v zvezi z njegovim upravljanjem na tleh in drugih pogojev, kot so pripomočki za pristajanje in teren.
- (f) Če operator ne more izpolniti točke (e)(1) za namembni aerodrom, na katerem ustrezna vremenska poročila ali napovedi kažejo, da bi lahko bila vzletno-pristajalna steza ob predvidenem času prihoda kontaminirana, in na katerem je pristajanje odvisno od določene komponente vetra, se letalo lahko odpošlje le, če sta določena dva nadomestna aerodroma.

- (g) Če operator ne more izpolniti točke (e)(2) za namembni aerodrom, na katerem ustrezna vremenska poročila ali napovedi kažejo, da bi lahko bila vzletno-pristajalna steza ob predvidenem času prihoda mokra ali kontaminirana, se letalo lahko odpošlje le, če je določen nadomestni aerodrom.
- (h) Za točki (f) in (g) določeni nadomestni aerodromi omogočajo skladnost z eno od naslednjih točk:
1. točkami CAT.POL.A.230(a) do (d), če je vzletno-pristajalna steza ob predvidenem času prihoda suha;
 2. točkami CAT.POL.A.235(a) do (d), če je vzletno-pristajalna steza ob predvidenem času prihoda mokra ali kontaminirana.“;
- (m) v točki CAT.POL.A.250(b) se vstavi naslednja točka 11a:
- „11a. operacije s skrajšano zahtevano pristajalno razdaljo v skladu s CAT.POL.A.255 so prepovedane;“;
- (n) vstavi se naslednja točka CAT.POL.A.255:

„CAT.POL.A.255 Odobritev operacij s skrajšano pristajalno razdaljo

- (a) Operator letala lahko izvaja operacije pristanka v okviru 80 % razpoložljive pristajalne razdalje (LDA), če izpolnjuje naslednje pogoje:
1. letalo ima največje operativno število potniških sedežev (MOPSC) 19 ali manj;
 2. letalo ima v letalskem priročniku letala izjavo o izpolnjevanju pogojev za skrajšano zahtevano pristajalno razdaljo;
 3. letalo se uporablja za izredne operacije komercialnega zračnega prevoza na zahtevo;
 4. pristajalna masa letala omogoča pristanek s popolno zaustavitvijo v okviru te skrajšane pristajalne razdalje;
 5. operator je dobil predhodno dovoljenje pristojnega organa.
- (b) Operator za pridobitev odobritve iz točke (a)(5) predloži dokaze o eni od naslednjih okoliščin:
1. da je bila opravljena ocena tveganja, ki je dokazala, da je bila dosežena enakovredna raven varnosti, kot je predvideno v točki CAT.POL.A.230(a)(1) ali (2), kot je ustrezno;
 2. da so izpolnjeni naslednji pogoji:
 - (i) postopki posebnega pristopa, kot so strmi prileti, načrtovane višine zaslona nad 60 ft ali pod 35 ft, operacije pri zmanjšani vidljivosti, prileti zunaj meril stabiliziranega prileta, odobreni pod točko CAT.OP.MPA.115(a), so prepovedani;
 - (ii) operacije s kratkim pristankom v skladu s točko CAT.POL.A.250 so prepovedane;
 - (iii) pristanek na kontaminirani vzletno-pristajalni stezi je prepovedan;
 - (iv) letalski posadki je zagotovljeno ustrezno usposabljanje ter njihovo preverjanje in spremljanje;
 - (v) operator je vzpostavil program aerodroma za analizo pristankov, da bi zagotovil izpolnjevanje naslednjih pogojev:
 - (A) ob predvidenem času prihoda ni napovedan hrbtni veter;
 - (B) če je napovedano, da bo vzletno-pristajalna steza ob predvidenem času prihoda mokra, se pristajalna razdalja pri odpremi bodisi določi v skladu s točko CAT.OP.MPA.303(a) ali (b), kot je ustrezno, bodisi ustreza 115 % pristajalne razdalje, določene za suhe vzletno-pristajalne steze, kar je daljše;
 - (C) ob predvidenem času prihoda ni napovedano, da bo stanje vzletno-pristajalne steze kontaminirano;
 - (D) ob predvidenem času prihoda niso napovedane slabe vremenske razmere;
 - (vi) celotna oprema, ki vpliva na pristajalno zmogljivost, je operativna pred začetkom leta;

- (vii) letalska posadka je sestavljena iz vsaj dveh kvalificiranih in usposobljenih pilotov, ki imata nedavne izkušnje z operacijami s skrajšano zahtevano pristajalno razdaljo;
 - (viii) na podlagi prevladujočih razmer za predvideni let vodja zrakoplova sprejme končno odločitev o izvajanju operacij s skrajšano zahtevano pristajalno razdaljo in se lahko odloči, da tega ne bo izvedel, če meni, da je to potrebno zaradi varnosti;
 - (ix) dodatni pogoji na aerodromu, če jih določi pristojni organ, ki je certificiral aerodrom, ob upoštevanju orografskih značilnosti na območju prileta, razpoložljivih navigacijskih pripomočkov za prilet ter premislekov o neuspelem priletu in zaustavljenem pristanku.“;
- (o) točka CAT.POL.A.330 se nadomesti z naslednjim:

„CAT.POL.A.330 Pristanek – suhe vzletno-pristajalne steze

- (a) Pristajalna masa letala, določena v skladu s CAT.POL.A.105(a) za predvideni čas pristanka na namembnem in katerem koli nadomestnem aerodromu, omogoča pristanek s popolno zaustavitvijo z višine 50 ft nad pragom v okviru 70 % razpoložljive pristajalne razdalje (LDA).
 - (b) Z odstopanjem od točke (a) in, kadar je točka CAT.POL.A.355 izpolnjena, pristajalna masa letala, določena v skladu s točko CAT.POL.A.105(a) za predvideni čas pristanka na namembnem aerodromu, omogoča pristanek s popolno zaustavitvijo z višine 50 ft nad pragom v okviru 80 % razpoložljive pristajalne razdalje (LDA).
 - (c) Operator pri določitvi pristajalne mase upošteva:
 - 1. nadmorsko višino aerodroma;
 - 2. največ 50 % komponente čelnega vetra ali najmanj 150 % komponente hrbtnega vetra;
 - 3. vrsto površine vzletno-pristajalne steze;
 - 4. nagib vzletno-pristajalne steze v smeri pristanka.
 - (d) Za operacije strmega prileta operator uporablja podatke o pristajalnih razdaljah, faktorizirane v skladu s točko (a) na podlagi višine zaslona, ki znaša manj kot 60 ft, vendar ne manj kot 35 ft, in izpolnjuje zahteve iz točke CAT.POL.A.345.
 - (e) Za operacije s kratkim pristankom operator uporablja podatke o pristajalnih razdaljah, faktorizirane v skladu s točko (a), in zahteve iz točke CAT.POL.A.350.
 - (f) Za odpremo letala letalo:
 - 1. pristane na najugodnejši vzletno-pristajalni stezi v brezvetrju;
 - 2. pristane na vzletno-pristajalni stezi, ki mu bo najverjetneje dodeljena ob upoštevanju verjetne hitrosti in smeri vetra ter značilnosti v zvezi z njegovim upravljanjem na tleh in drugih pogojev, kot so pripomočki za pristajanje in teren.
 - (g) Če operator ne more izpolniti predpostavke iz točke (f)(2) za namembni aerodrom, se lahko letalo odpošlje le, če je določen nadomestni aerodrom, ki omogoča popolno skladnost s točkami (a) do (f).“;
- (p) točka CAT.POL.A.335 se nadomesti z naslednjim:

„CAT.POL.A.335 Pristanek – mokre in kontaminirane vzletno-pristajalne steze

- (a) Če ustrezna vremenska poročila ali napovedi kažejo, da bi lahko bila vzletno-pristajalna steza ob predvidenem času prihoda mokra, se kot razpoložljiva pristajalna razdalja (LDA) uporabi ena od naslednjih dolžin:
 - 1. pristajalna razdalja, določena v letalskem priročniku letala za uporabo na mokrih vzletno-pristajalnih stezah v času odpreme, vendar ne krajša od zahtevane pristajalne razdalje iz točke CAT.POL.A.330;
 - 2. če zahtevana pristajalna razdalja ni določena v letalskem priročniku letala za uporabo na mokrih vzletno-pristajalnih stezah v času odpreme, vsaj 115 % zahtevane pristajalne razdalje, določene v skladu s točko CAT.POL.A.330(a);

3. pristajalna razdalja, ki je krajša od zahtevane razdalje iz točke (a)(2), vendar ne krajša od razdalje iz točke CAT.POL.A.330(a), kot je ustrezno, če ima vzletno-pristajalna steza posebne lastnosti za povečanje trenja in letalski priročnik letala vsebuje posebne dodatne informacije o pristajalnih razdaljah na taki vrsti vzletno-pristajalne steze;
 4. z odstopanjem od točk (a)(1), (a)(2) in (a)(3) za letala, odobrena za operacije s skrajšano pristajalno razdaljo iz točke CAT.POL.A.355, pristajalna razdalja, določena v skladu s točko CAT.POL.A.355(b)(7) (iii).
- (b) Če ustrezna vremenska poročila ali napovedi kažejo, da bi lahko bila vzletno-pristajalna steza ob predvidenem času prihoda kontaminirana, pristajalna razdalja ne presega razpoložljive pristajalne razdalje (LDA). Operator v operativnem priročniku določi podatke o pristajalni razdalji, ki jih je treba uporabljati.“;
- (q) vstavi se naslednja točka CAT.POL.A.355:

„CAT.POL.A.355 Odobritev operacij s skrajšano pristajalno razdaljo

- (a) Za operacije s pristajalno maso letala, ki omogoča pristanek s popolno zaustavitvijo v okviru 80 % razpoložljive pristajalne razdalje (LDA), je potrebna predhodna odobritev pristojnega organa. Ta odobritev se pridobi za vsako vzletno-pristajalno stezo, na kateri se izvajajo operacije s skrajšano zahtevano pristajalno razdaljo.
- (b) Za pridobitev odobritve iz točke (a) operator opravi oceno tveganja, s katero dokaže, da je dosežena raven varnosti enakovredna tisti, ki je predvidena v točki CAT.POL.A.330(a), in da so izpolnjeni vsaj naslednji pogoji:
 1. država aerodroma je ugotovila obstoj javnega interesa in operativne potrebe po taki operaciji, bodisi zaradi oddaljenosti aerodroma bodisi zaradi fizičnih omejitev v zvezi s podaljšanjem vzletno-pristajalne steze;
 2. operacije s kratkim pristankom v skladu s točko CAT.POL.A.350 in prileti zunaj meril stabiliziranega prileta, odobreni pod točko CAT.OP.MPA.115(a), so prepovedani;
 3. pristanek na kontaminirani vzletno-pristajalni stezi je prepovedan;
 4. poseben nadzorni postopek za cono dotika je določen v operativnem priročniku in se izvaja; ta postopek zajema ustrezna navodila za neuspehi prilet in zaustavljeni pristanek, kadar ni mogoče doseči dotika na določenem območju;
 5. vzpostavljen je ustrezen program aerodroma za usposabljanje in preverjanje letalske posadke;
 6. letalska posadka je kvalificirana in ima nedavne izkušnje z operacijami s skrajšano zahtevano pristajalno razdaljo na zadevnem aerodromu;
 7. operator je vzpostavil program aerodroma za analizo pristankov, da bi zagotovil izpolnjevanje naslednjih pogojev:
 - (i) ob predvidenem času prihoda ni napovedan hrbtni veter;
 - (ii) če je napovedano, da bo vzletno-pristajalna steza ob predvidenem času prihoda mokra, se pristajalna razdalja pri odpremi bodisi določi v skladu s točko CAT.OP.MPA.303(c), bodisi ustreza 115 % pristajalne razdalje, določene za suhe vzletno-pristajalne steze, kar je daljše;
 - (iii) ob predvidenem času prihoda ni napovedano, da bo stanje vzletno-pristajalne steze kontaminirano;
 - (iv) ob predvidenem času prihoda niso napovedane slabe vremenske razmere;
 8. vzpostavljeni so operativni postopki za zagotavljanje, da:
 - (i) je celotna oprema, ki vpliva na pristajalno zmogljivost in pristajalno razdaljo, operativna pred začetkom leta;
 - (ii) letalska posadka pravilno uporablja naprave za zmanjševanje hitrosti;
 9. so določena posebna navodila in postopki za vzdrževanje za naprave za zmanjševanje hitrosti na letalu, da se poveča zanesljivost teh sistemov;

10. končni prilet in pristaneč se izvajata le v vizualnih meteoroloških razmerah (VMC);
11. dodatni pogoji na aerodromu, če jih določi pristojni organ, ki je certificiral aerodrom, ob upoštevanju orografskih značilnosti na območju prileta, razpoložljivih navigacijskih pripomočkov za prilet ter premislekov o neuspelem priletu in zaustavljenem pristanku.“;
- (r) v točki CAT.POL.A.415 se točki (d) in (e) nadomestita z naslednjim:
- „(d) Zgornje meje širine, določene v točki (a), se povečajo na 18,5 km (10 NM), če navigacijska natančnost ne izpolnjuje vsaj zahtevane specifikacije navigacije RNAV 5.
- (e) izpuščanje goriva v zraku je dovoljeno v obsegu, ki je skladen z zahtevo, da je treba aerodrom, primeren za nadomestni aerodrom, na katerem naj bi letalo po odpovedi motorja predvidoma pristalo, doseči z zahtevano rezervo goriva v skladu s točko CAT.OP.MPA.150, če se uporabi varnostni postopek.“;
- (s) točka CAT.POL.A.420 se nadomesti z naslednjim:

„CAT.POL.A.420 Na ruti – letala s tremi ali več motorji, pri čemer dva ne delujeta

- (a) Letalo s tremi ali več motorji ni na nobeni točki načrtovane rute letenja oddaljeno od aerodroma, ki izpolnjuje zahteve iz točke CAT.POL.A.430 za predvideno pristajalno maso, za več kot 90 minut, pri čemer vsi motorji delujejo s potovalno močjo ali potiskom, kot je ustrezno, pri standardni temperaturi v brezvetrju, razen če izpolnjuje zahteve iz točk (b) do (e) te točke.
- (b) Pot leta pri dveh nedelujočih motorjih letalu v pričakovanih meteoroloških razmerah omogoča nadaljevanje leta v območju, ki je brez ovir v širini 9,3 km (5 NM) na obeh straneh načrtovane rute letenja pri navpičnem intervalu vsaj 2 000 ft, do aerodroma, ki izpolnjuje zahteve glede zmogljivosti, ki se uporabljajo za predvideno pristajalno maso.
- (c) Predpostavlja se, da se bosta dva motorja pokvarila na najbolj kritični točki tistega dela rute, na kateri se letalo uporablja več kot 90 minut, pri čemer vsi motorji delujejo s potovalno močjo ali potiskom, kot je ustrezno, pri standardni temperaturi v brezvetrju, od aerodroma iz točke (a).
- (d) Predvidena masa letala na točki, na kateri se predvideva okvara dveh motorjev, ni manjša od mase, ki vključuje dovolj goriva za nadaljevanje leta do predvidenega aerodroma za pristaneč, kamor naj bi prispelo na višini vsaj 450 m (1 500 ft) neposredno nad pristajalnim območjem ter nato letelo 15 minut s potovalno močjo ali potiskom, kot je ustrezno.
- (e) Razpoložljiva hitrost vzpenjanja letala je hitrost, ki je za 150 ft na minuto manjša od navedene.
- (f) Zgornje meje širine, določene v točki (b), se povečajo na 18,5 km (10 NM), če navigacijska natančnost ne izpolnjuje vsaj zahtevane specifikacije navigacije RNAV 5.
- (g) Izpuščanje goriva v zraku je dovoljeno v obsegu, ki je skladen z zahtevo, da je treba aerodrom doseči z zahtevano rezervo goriva v skladu z zahtevo iz točke (d), če se uporabi varnostni postopek.“;
- (t) v točki CAT.POL.A.430(a) se točka 4 nadomesti z naslednjim:
- „(4) nagiba vzletno-pristajalne steze v smeri pristanka.“;
- (u) v točki CAT.POL.A.435 se točka (a) nadomesti z naslednjim:
- „(a) Če ustrezna vremenska poročila ali napovedi kažejo, da bi lahko bila vzletno-pristajalna steza ob predvidenem času prihoda mokra, se kot razpoložljiva pristajalna razdalja (LDA) uporabi ena od naslednjih dolžin:
1. pristajalna razdalja, določena v letalskem priročniku letala za uporabo na mokrih vzletno-pristajalnih stezah v času odpreme, vendar ne krajša od zahtevane razdalje iz točke CAT.POL.A.430;
 2. če zahtevana pristajalna razdalja ni določena v letalskem priročniku letala za uporabo na mokrih vzletno-pristajalnih stezah v času odpreme, vsaj 115 % zahtevane pristajalne razdalje, določene v skladu s točko CAT.POL.A.430.“;
- (v) v točki CAT.IDE.A.185 se doda naslednja točka (i):
- „(i) Letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 27 000 kg in z individualnim spričevalom o plovnosti, prvič izdanim 5. septembra 2022 ali pozneje, bodo opremljena z alternativnim virom energije, na katerega se bosta zapisovalnik zvoka v pilotski kabini in mikrofoni v pilotski kabini samodejno preklopila v primeru popolne prekinitve dotoka energije v zapisovalnike zvoka v pilotski kabini iz drugih virov.“;

(w) vstavi se naslednja točka CAT.IDE.A.191:

„CAT.IDE.A.191 Lahek zapisovalnik leta

(a) Turbinska letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) 2 250 kg ali več in letala z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad 9 so opremljena z zapisovalnikom leta, če so izpolnjeni vsi naslednji pogoji:

1. ne spadajo na področje uporabe točke CAT.IDE.A.190(a);
2. individualno spričevalo o plovnosti jim je bilo prvič izdano 5. septembra 2022 ali pozneje.

(b) Zapisovalnik leta s podatki o letu ali slikami zapisuje informacije, ki omogočajo določitev poti leta in hitrosti zrakoplova.

(c) Zapisovalnik leta lahko shrani podatke o letu in slike, zapisane vsaj v zadnjih petih urah.

(d) Zapisovalnik leta samodejno začne zapisovanje, preden se letalo lahko začne premikati s svojo močjo, in ga samodejno preneha, ko se letalo ne more več premikati s svojo močjo.

(e) Če zapisovalnik leta zapisuje slike ali zvok iz pilotske kabine, se zagotovi funkcija, ki jo lahko upravlja vodja zrakoplova in s katero spremeni slikovne in zvočne zapise, zabeležene pred uporabo te funkcije, tako da teh zapisov ni mogoče pridobiti z običajnimi tehnikami za ponovno predvajanje ali kopiranje.“;

(x) točka CAT.IDE.A.230.(b) se nadomesti z naslednjim:

„(b) Zaloga kisika iz točke (a) zadostuje za preostali del leta po znižanju tlaka v kabini, ko je višina kabine nad 8 000 ft, vendar ne več kot 15 000 ft, vsaj za 2 % potnikov na letalu, nikakor pa ne za manj kot eno osebo.“;

(y) točka CAT.IDE.A.230(d) se nadomesti z naslednjim:

„(d) Kisikova oprema za prvo pomoč lahko ustvari masni pretok do vsake osebe.“;

(z) točka CAT.IDE.A.345 se spremeni:

i. Naslov člena se nadomesti z naslednjim:

„CAT.IDE.A.345 Komunikacijska, navigacijska in nadzorna oprema za operacije po pravilih IFR ali VFR na rutah, na katerih navigacije ni mogoče izvajati ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov“

ii. točka CAT.IDE.A.345(a) se nadomesti z naslednjim:

„(a) Letala, ki se uporabljajo po pravilih IFR ali VFR na rutah, na katerih navigacije ni mogoče izvajati ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov, so opremljena z radiokomunikacijsko, navigacijsko in nadzorno opremo v skladu z veljavnimi zahtevami za zračni prostor.“

(aa) vstavi se naslednja točka CAT.IDE.H.191:

„CAT.IDE.H.191 Lahek zapisovalnik leta

(a) Turbinski helikopterji z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) 2 250 kg ali več so opremljeni z zapisovalnikom leta, če so izpolnjeni vsi naslednji pogoji:

1. ne spadajo na področje uporabe iz točke CAT.IDE.H.190(a);
2. individualno spričevalo o plovnosti jim je bilo prvič izdano 5. septembra 2022 ali pozneje.

(b) Zapisovalnik leta s podatki o letu ali slikami zapisuje informacije, ki omogočajo določitev poti leta in hitrosti zrakoplova.

(c) Zapisovalnik leta lahko shrani podatke o letu in slike, zapisane vsaj v zadnjih petih urah.

- (d) Zapisovalnik leta samodejno začne zapisovanje, preden se lahko helikopter začne premikati s svojo močjo, in ga samodejno preneha, ko se helikopter ne more več premikati s svojo močjo.
- (e) Če zapisovalnik leta zapisuje slike ali zvok iz pilotske kabine, se zagotovi funkcija, ki jo lahko upravlja vodja zrakoplova in s katero spremeni slikovne in zvočne zapise, zabeležene pred uporabo te funkcije, tako da teh zapisov ni mogoče pridobiti z običajnimi tehnikami za ponovno predvajanje ali kopiranje.“;

(bb) točka CAT.IDE.H.345 se spremeni:

- i. Naslov člena se nadomesti z naslednjim:

„CAT.IDE.H.345 Komunikacijska, navigacijska in nadzorna oprema za operacije po pravilih IFR ali VFR na rutah, na katerih navigacije ni mogoče izvajati ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov“

- ii. točka CAT.IDE.H.345(a) se nadomesti z naslednjim:

„(a) Helikopterji, ki se uporabljajo po pravilih IFR ali VFR na rutah, na katerih navigacije ni mogoče izvajati ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov, so opremljeni z radiokomunikacijsko, navigacijsko in nadzorno opremo v skladu z veljavnimi zahtevami za zračni prostor.“

(5) Priloga V (del SPA) se spremeni:

- (a) točka SPA.SET-IMC.105(b) se nadomesti z naslednjim:

„(b) za zagotovitev doseganja predvidenih ravni stalne plovnosti in zanesljivosti letala in njegovega pogonskega sistema so bili določeni posebna navodila in postopki za vzdrževanje ter vključeni v operatorjev program vzdrževanja zrakoplova v skladu z Uredbo (EU) št. 1321/2014, pri čemer vključujejo:

1. program spremljanja trendov motorja, razen pri letalih, ki jim je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano po 31. decembru 2004 in imajo avtomatski sistem za spremljanje trendov;
2. program zanesljivosti pogonskega sistema in pripadajočih sistemov;“;

(6) Priloga VI (del NCC) se spremeni:

- (a) točka NCC.GEN.101 se nadomesti z naslednjim:

„Odobrene organizacije za usposabljanje, ki morajo izpolnjevati zahteve iz te priloge, izpolnjujejo tudi:

- (a) ORO.GEN.310, kot je ustrezno; in
- (b) ORO.MLR.105.“;

- (b) točka NCC.GEN.145 se nadomesti z naslednjim:

„NCC.GEN.145 Ravnanje z zapisi zapisovalnikov leta: hranjenje, predložitev, zaščita in uporaba

- (a) Po nesreči, resnem incidentu ali dogodku, ki ga opredeli preiskovalni organ, operator zrakoplova hrani prvotno zapisane podatke zapisovalnikov leta 60 dni ali dokler preiskovalni organ ne odredi drugače.
- (b) Operator izvede operativna preverjanja in pripravi ocene zapisov, da zagotovi stalno uporabnost zapisovalnikov leta, ki morajo biti na zrakoplovu.
- (c) Operator zagotovi, da se shranijo zapisi parametrov leta in sporočila iz komunikacije prek podatkovnih zvez, ki morajo biti zapisani na zapisovalnikih leta. Vendar se lahko zaradi testiranja in vzdrževanja zapisovalnikov leta v času testiranja izbriše največ ena ura najstarejših zapisov podatkov.
- (d) Operator hrani in posodablja dokumentacijo, ki vsebuje informacije, potrebne za pretvorbo neobdelanih podatkov o letu v parametre leta, izražene v tehničnih enotah.

- (e) Operator da na voljo vse zapise zapisovalnika leta, ki so bili shranjeni, če tako določi pristojni organ.
- (f) Brez poseganja v uredbi (EU) št. 996/2010 in (EU) 2016/679:
1. Razen za zagotavljanje uporabnosti zapisovalnika leta se zvočni zapisi zapisovalnika leta ne razkrijejo ali uporabljajo, razen če so izpolnjeni vsi naslednji pogoji:
 - (i) obstaja postopek v zvezi z ravnanjem s takimi zvočnimi zapisi in njihovim dobesednim prepisom;
 - (ii) vsi zadevni člani posadke in vzdrževalno osebje so dali svoje predhodno soglasje;
 - (iii) takšni zvočni zapisi se uporabljajo samo za ohranjanje ali izboljšanje varnosti.
 - 1a. Kadar se zvočni zapisi zapisovalnika leta pregledajo za zagotovitev uporabnosti zapisovalnika leta, operator zagotovi zasebnost teh zvočnih zapisov in poskrbi, da se ne razkrijejo ali uporabijo za namene, ki niso zagotavljanje uporabnosti zapisovalnika leta.
 2. Zapisi parametrov leta ali sporočil prek podatkovnih zvez zapisovalnika leta se uporabljajo samo za preiskavo nesreče ali incidenta, za katerega velja obvezno poročanje, razen če taki zapisi izpolnjujejo enega od naslednjih pogojev:
 - (i) operator take zapise uporabi samo za namene plovnosti ali vzdrževanja;
 - (ii) uporabijo se anonimno;
 - (iii) razkrijejo se po varnih postopkih.
 3. Razen za zagotavljanje uporabnosti zapisovalnika leta se slike pilotske kabine, zapisane na zapisovalniku leta, ne razkrijejo ali uporabijo, razen če so izpolnjeni naslednji pogoji:
 - (i) obstaja postopek v zvezi z ravnanjem s takimi zapisi slik;
 - (ii) vsi zadevni člani posadke in vzdrževalno osebje so dali svoje predhodno soglasje;
 - (iii) taki zapisi slik se uporabljajo samo za ohranjanje ali izboljšanje varnosti.
 - 3a. Kadar se zapisi slik pilotske kabine, nastali z zapisovalnikom leta, pregledujejo zaradi zagotavljanja uporabnosti zapisovalnika leta:
 - (i) se navedene slike ne razkrijejo ali uporabijo za namene, ki niso zagotavljanje uporabnosti zapisovalnika leta;
 - (ii) če je verjetno, da bodo na slikah deloma vidni člani posadke, operator zagotovi zasebnost teh slik.“;
- (c) točka NCC.OP.225 se nadomesti z naslednjim:

„NCC.OP.225 Pogoji pri priletu in pristanku – letala

Poveljujoči pilot se pred začetkom prileta za pristanek prepriča, da po podatkih, ki so mu na voljo, vreme na aerodromu ali območju delovanja ter stanje vzletno-pristajalne steze, ki jo namerava uporabiti, ne bosta ovirala varnega prileta, pristanka ali neuspelega prileta.“;

- (d) vstavi se naslednja točka NCC.OP.226:

„NCC.OP.226 Pogoji pri priletu in pristanku – helikopterji

Poveljujoči pilot se pred začetkom prileta za pristanek prepriča, da po podatkih, ki so mu na voljo, vreme na aerodromu ali območju delovanja ter stanje območja končnega prileta in vzleta (FATO), ki ga namerava uporabiti, ne bosta ovirala varnega prileta, pristanka ali neuspelega prileta.“;

(7) Priloga VII (del NCO) se spremeni:

(a) točka NCO.OP.205 se nadomesti z naslednjim:

„NCO.OP.205 Pogoji pri priletu in pristanku – letala

Poveljujoči pilot se pred začetkom prileta za pristanek prepriča, da po podatkih, ki so mu na voljo, vreme na aerodromu ali območju delovanja ter stanje vzletno-pristajalne steze, ki jo namerava uporabiti, ne bosta ovirala varnega prileta, pristanka ali neuspelega prileta.“;

(b) vstavi se naslednja točka NCO.OP.206:

„NCO.OP.206 Pogoji pri priletu in pristanku – helikopterji

Poveljujoči pilot se pred začetkom prileta za pristanek prepriča, da po podatkih, ki so mu na voljo, vreme na aerodromu ali območju delovanja ter stanje območja končnega prileta in vzleta (FATO), ki ga namerava uporabiti, ne bosta ovirala varnega prileta, pristanka ali neuspelega prileta.“;

(c) točka NCO.SPEC.MCF.105(a) se nadomesti z naslednjim:

„(b) Z odstopanjem od točke NCO.GEN.105(a)(4) te priloge je mogoče vzdrževalni testni let izvajati z zrakoplovom, ki je bil sproščen v uporabo z nepopolnim vzdrževanjem v skladu s točko M.A.801(f) Priloge I (del M), 145.A.50(e) Priloge II (del 145) ali ML.A.801(f) Priloge Vb (del ML) k uredbi Komisije (EU) št. 1321/2014.“;

(d) točka NCO.SPEC.MCF.130 se nadomesti z naslednjim:

„NCO.SPEC.MCF.130 Simulirani neobičajni postopki in postopki v sili med letom

Z odstopanjem od točke NCO.SPEC.145 lahko poveljujoči pilot simulira situacije, za katere je potrebna uporaba neobičajnih postopkov ali postopkov v sili s strokovnjakom za nalogo na zrakoplovu, če je simulacija potrebna za izpolnitev namena leta in je bila opredeljena na kontrolnem seznamu iz točke NCO.SPEC.MCF.110 ali v operativnih postopkih.“;

(8) Priloga VIII (del SPO) se spremeni:

(a) točka SPO.GEN.140(A)(10) se nadomesti z naslednjim:

„10. tehnični dnevnik zrakoplova v skladu z Uredbo (EU) št. 1321/2014, če je ustrezno“;

(b) točka SPO.GEN.145 se nadomesti z naslednjim:

„SPO.GEN.145 Ravnanje z zapisi zapisovalnikov leta: hranjenje, predložitev, zaščita in uporaba

(a) Po nesreči, resnem incidentu ali dogodku, ki ga opredeli preiskovalni organ, operator zrakoplova hrani prvotno zapisane podatke zapisovalnikov leta 60 dni ali dokler preiskovalni organ ne odredi drugače.

(b) Operator izvede operativna preverjanja in pripravi ocene zapisov, da zagotovi stalno uporabnost zapisovalnikov leta, ki morajo biti na zrakoplovu.

(c) Operator zagotovi, da se shranijo zapisi parametrov leta in sporočila iz komunikacije prek podatkovnih zvez, ki morajo biti zapisani na zapisovalnikih leta. Vendar se lahko zaradi testiranja in vzdrževanja zapisovalnikov leta v času testiranja izbriše največ ena ura najstarejših zapisov podatkov.

(d) Operator hrani in posodablja dokumentacijo, ki vsebuje informacije, potrebne za pretvorbo neobdelanih podatkov o letu v parametre leta, izražene v tehničnih enotah.

(e) Operator da na voljo vse zapise zapisovalnika leta, ki so bili shranjeni, če tako določi pristojni organ.

- (f) Brez poseganja v uredbi (EU) št. 996/2010 in (EU) 2016/679, razen za zagotavljanje uporabnosti zapisovalnika leta:
1. zvočni zapisi zapisovalnika leta se ne razkrijejo ali uporabijo, razen če so izpolnjeni naslednji pogoji:
 - (i) obstaja postopek v zvezi z ravnanjem s takimi zvočnimi zapisi in njihovim dobesednim prepisom;
 - (ii) vsi zadevni člani posadke in vzdrževalno osebje so dali svoje predhodno soglasje;
 - (iii) takšni zvočni zapisi se uporabljajo samo za ohranjanje ali izboljšanje varnosti.
 - 1a. Kadar se zvočni zapisi zapisovalnika leta pregledajo za zagotovitev uporabnosti zapisovalnika leta, operator zagotovi zasebnost teh zvočnih zapisov in poskrbi, da se ne razkrijejo ali uporabijo za namene, ki niso zagotavljanje uporabnosti zapisovalnika leta.
 2. Zapisi parametrov leta ali sporočil prek podatkovnih zvez na zapisovalniku leta se uporabljajo le za preiskavo nesreče ali incidenta, za katera velja obvezno poročanje. Ta omejitev se ne uporablja, razen če ti zapisi izpolnjujejo enega od naslednjih pogojev:
 - (i) operator take zapise uporabi samo za namene plovnosti ali vzdrževanja;
 - (ii) uporabijo se anonimno;
 - (iii) razkrijejo se po varnih postopkih.
 3. Razen za zagotavljanje uporabnosti zapisovalnika leta se zapisi slik pilotske kabine na zapisovalniku leta ne razkrijejo ali uporabijo, razen če so izpolnjeni vsi naslednji pogoji:
 - (i) obstaja postopek v zvezi z ravnanjem s takimi zapisi slik;
 - (ii) vsi zadevni člani posadke in vzdrževalno osebje so dali svoje predhodno soglasje;
 - (iii) taki zapisi slik se uporabljajo samo za ohranjanje ali izboljšanje varnosti.
 - 3a. Kadar se zapisi slik pilotske kabine, nastali z zapisovalnikom leta, pregledujejo zaradi zagotavljanja uporabnosti zapisovalnika leta:
 - (i) se te slike ne razkrijejo ali uporabijo za namene, ki niso zagotavljanje uporabnosti zapisovalnika leta;
 - (ii) če je verjetno, da bodo na slikah deloma vidni člani posadke, operator zagotovi zasebnost teh slik.“;
- (c) točka SPO.OP.210 se nadomesti:

„SPO.OP.210 Pogoji pri priletu in pristanku – letala

Poveljujoči pilot se pred začetkom prileta za pristanek prepriča, da po podatkih, ki so mu na voljo, vreme na aerodromu ali območju delovanja ter stanje vzletno-pristajalne steze, ki jo namerava uporabiti, ne bosta ovirala varnega prileta, pristanka ali neuspelega prileta.“;

- (d) vstavi se naslednja točka SPO.OP.211:

„SPO.OP.211 Pogoji pri priletu in pristanku – helikopterji

Poveljujoči pilot se pred začetkom prileta za pristanek prepriča, da po podatkih, ki so mu na voljo, vreme na aerodromu ali območju delovanja ter stanje območja končnega prileta in vzleta (FATO), ki ga namerava uporabiti, ne bosta ovirala varnega prileta, pristanka ali neuspelega prileta.“;

- (e) vstavi se naslednja točka SPO.IDE.A.146:

„SPO.IDE.A.146 Lahek zapisovalnik leta

- (a) turbinska letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) 2 250 kg ali več in letala z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad 9 so opremljena z zapisovalnikom leta, če so izpolnjeni vsi naslednji pogoji:
1. ne spadajo na področje uporabe iz točke SPO.IDE.A.145(a);

2. uporabljajo se za operacije komercialnega prevoza;
 3. individualno spričevalo o plovnosti jim je bilo prvič izdano 5. septembra 2022 ali pozneje.
- (b) Zapisovalnik leta s podatki o letu ali slikami zapisuje informacije, ki omogočajo določitev poti leta in hitrosti zrakoplova.
- (c) Zapisovalnik leta lahko shrani podatke o letu in slike, zapisane vsaj v zadnjih petih urah.
- (d) Zapisovalnik leta samodejno začne zapisovanje, preden se letalo lahko začne premikati s svojo močjo, in ga samodejno preneha, ko se letalo ne more več premikati s svojo močjo.
- (e) Če zapisovalnik leta zapisuje slike ali zvok iz pilotske kabine, se zagotovi funkcija, ki jo lahko upravlja poveljujoči pilot in s katero spremeni slike in zvočne zapise, zabeležene pred uporabo te funkcije, tako da teh zapisov ni mogoče pridobiti z običajnimi tehnikami za ponovno predvajanje ali kopiranje.”;
- (f) vstavi se naslednja točka SPO.IDE.H.146:

„SPO.IDE.H.146 Lahek zapisovalnik leta

- (a) Turbinski helikopterji z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) 2 250 kg ali več so opremljeni z zapisovalnikom leta, če so izpolnjeni vsi naslednji pogoji:
1. spadajo na področje uporabe iz točke SPO.IDE.H.145(a);
 2. uporabljajo se za operacije komercialnega prevoza;
 3. individualno spričevalo o plovnosti jim je bilo prvič izdano 5. septembra 2022 ali pozneje.
- (b) Zapisovalnik leta s podatki o letu ali slikami zapisuje informacije, ki omogočajo določitev poti leta in hitrosti zrakoplova.
- (c) Zapisovalnik leta lahko shrani podatke o letu in slike, zapisane vsaj v zadnjih petih urah.
- (d) Zapisovalnik leta samodejno začne zapisovanje, preden se lahko helikopter začne premikati s svojo močjo, in ga samodejno preneha, ko se helikopter ne more več premikati s svojo močjo.
- (e) Če zapisovalnik leta zapisuje slike ali zvok iz pilotske kabine, se zagotovi funkcija, ki jo lahko upravlja poveljujoči pilot in s katero spremeni slike in zvočne zapise, zabeležene pred uporabo te funkcije, tako da teh zapisov ni mogoče pridobiti z običajnimi tehnikami za ponovno predvajanje ali kopiranje.”;
- (g) točka SPO.SPE.MCF.100(a) se nadomesti z naslednjim:
- „(a) Vzdrževalni testni let „razreda A“ za lete, pri katerih se pričakuje uporaba neobičajnih postopkov ali postopkov v sili, kot so določeni v letalskem priročniku zrakoplova, ali kadar je namen leta dokazati delovanje nadomestnega sistema ali drugih varnostnih naprav“;
-