KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUS (EU) 2021/2237,

annettu 15 päivänä joulukuuta 2021,

asetuksen (EU) N:o 965/2012 muuttamisesta jokasään lentotoimintaa sekä ohjaamomiehistön koulutusta ja tarkastuslentoja koskevien vaatimusten osalta

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 23 artiklan 1 kohdan, 27 artiklan 1 kohdan ja 31 artiklan,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Ilma-alusten käyttöön osallistuvien lentotoiminnan harjoittajien ja henkilöstön sekä kansallisten toimivaltaisten viranomaisten olisi noudatettava asetuksessa (EU) 2018/1139 vahvistettuja lentotoimintaa koskevia keskeisiä vaatimuksia.

(2) Komission asetuksessa (EU) N:o 965/2012 ([2]) vahvistetaan lentotoimintaa koskevat yksityiskohtaiset säännöt. Jokasään lentotoimintaa säätteleviä nykyisiä sääntöjä olisi päivitettävä sen varmistamiseksi, että ne vastaavat ilma-alusten uusien järjestelmien viimeaikaista teknistä kehitystä ja lentotoiminta-alan parhaita käytäntöjä.

(3) Jotta voidaan varmistaa siviili-ilmailun turvallisuuden korkea taso unionissa, on tarpeen käsitellä jokasään lentotoimintaa kaikilla asiaankuuluvilla ilmailun osa-alueilla, mukaan lukien lentokelpoisuus, lentotoiminta, ohjaamomiehistön lupakirjat ja lentopaikat, ja ottaa huomioon maailmanlaajuinen ilmailualan kokemus sekä tieteellinen ja tekninen kehitys lentotoiminnassa. Sen vuoksi uusilla säännöillä olisi parannettava yhdenmukaisuutta Yhdysvaltojen ilmailuhallinnon vaatimusten kanssa ja sisällytettävä unionin lainsäädäntöön niin pitkälti kuin mahdollista Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) hyväksymien standardien viimeisimmät muutokset eli ICAOn liitteen 6 osan I (11. painos), osan II (10. painos) ja osan III (9. painos) muutokset, jotka koskevat jokasään lentotoimintaa ja mittarilähestymisen terminologiaa.

(4) Lisäksi olisi mahdollistettava turvallinen helikopterilentotoiminta mittarilentosääntöjen (IFR) mukaisesti, mukaan lukien Point-in-Space-lähestymisten ja -lähtöjen käyttö. Tähän mennessä helikopteritoimintaa on harjoitettu pääasiassa näkölentosääntöjen mukaisesti, minkä vuoksi helikopterien toimintasääntöjä jatkokehitettiin. Tällä hetkellä on kuitenkin käytettävissä uusia helikoptereille tarkoitettuja Point-in-Space-lähestymis- ja lähtömenetelmiä sekä matalan korkeuden helikopterireittejä, joiden ansiosta helikoptereilla voidaan lentää IFR-lentosääntöjen mukaisesti. Sen vuoksi toimintasääntöjä olisi muutettava.

(5) Jotta turvallisuutta voitaisiin parantaa kustannustehokkaasti, olisi vahvistettava uudet koulutusvaatimukset helikoptereilla harjoitettavaa erityislentotoimintaa (SPO) ja usean ohjaajan lentotoimintaa varten sekä lisättävä simulaattorien käyttöä ja laajennettava helikoptereilla harjoitettavaan kaupalliseen ilmakuljetukseen (CAT) liittyvässä koulutuksessa ja tarkastuslennoilla käytettävien tapahtumien valikoimaa.

(6) Uusien sääntöjen olisi oltava suorituskyky- ja riskiperusteisia, jotta ne mukautuvat tekniikan jatkuvaan kehittymiseen. Niiden ei pitäisi olla teknologiariippuvaisia, ja niitä tulisi voida mukauttaa tuleviin muutoksiin, jolloin vältetään riippuvuus tietyistä teknologisista ratkaisuista.

([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).

(7) Uusien sääntöjen olisi mahdollistettava tehokkuushyödyt, jotka perustuvat teknologian kehittymiseen ja EFVS-järjestelmien kaltaisten uusien kehittyneiden teknologioiden operatiiviseen käyttöön sekä jokasään lentotoimintaa tukevien kehittyneiden uusien toimintamenetelmien soveltamiseen. Olisi myös pyrittävä käyttämään innovatiivisia koulutusvälineitä ohjaamomiehistön koulutukseen ja tarkastuslentoihin.

(8) Jokasään lentotoimintaa sekä ohjaamomiehistön koulutusta ja tarkastuslentoja koskevilla uusilla säännöillä olisi edistettävä tasapuolisten toimintaedellytysten tarjoamista kaikille toimijoille unionin sisämarkkinoilla ja parannettava unionin ilmailualan kilpailukykyä.

(9) Lentopaikkojen toimintaminimit olisi mahdollisimman pitkälti yhdenmukaistettava kaupallisessa ilmakuljetuksessa (CAT), vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla harjoitettavassa muussa kuin kaupallisessa lentotoiminnassa (NCC) ja erityislentotoiminnassa (SPO). Vaatimuksia, jotka koskevat jokasään lentotoimintaa muussa kuin kaupallisessa lentotoiminnassa, jota harjoitetaan muilla kuin vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla (NCO), olisi myös yksinkertaistettava mittarilentosääntöjen käyttöön kannustamiseksi.

(10) Operatiivisen kokemuksen perusteella ja ottaen huomioon lentotoiminnan luonne ja siihen liittyvät pienemmät riskit, ne ohjaamomiehistön koulutusta ja tarkastuslentoja koskevat vaatimusten helpotukset, jotka aiemmin olivat käytettävissä vain kaupallisessa ilmakuljetuksessa, olisi laajennettava kattamaan myös erityislentotoiminta ja vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla harjoitettava muu kuin kaupallinen lentotoiminta. Operatiivinen kehitys on osoittanut, että vaadittu turvallisuustaso voidaan säilyttää väljemmillä ja joustavammilla vaatimuksilla. Pienten helikoptereiden käyttäjille olisi vastaavasti annettava jonkin verran lisää joustovaraa, kun on kyse eri ilma-alustyypeillä tai -versioilla harjoitettavasta lentotoiminnasta. Pienille yksinkertaisille yksimoottorisille helikopteri-tyypeille, jotka käyttäytyvät samankaltaisesti niin normaalitilanteissa kuin hätä- ja pakkotilanteissa, olisi myös sallittava joitakin yksinkertaistuksia, jotka nykyisin ovat mahdollisia lentokoneen luokkakelpuutuksen sisällä.

(11) Sen vuoksi asetusta (EU) N:o 965/2012 olisi muutettava, jotta asetuksen (EU) 2018/1139 liitteessä V esitetyt lentotoimintaa koskevat keskeiset vaatimukset voidaan panna täysimääräisesti täytäntöön.

(12) Euroopan lentoturvallisuusvirasto on laatinut täytäntöönpanosääntöjen luonnokset, jotka se on toimittanut komissiolle lausunnon nro 2/2021 ([3]) yhteydessä asetuksen (EU) 2018/1139 76 artiklan 1 kohdan mukaisesti.

(13) Tässä asetuksessa säädetyt 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

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

1) Korvataan 5 artiklan 2 kohdan a alakohdan iv alakohta seuraavasti:

”iv) huonon näkyvyyden lentotoiminta (LVO) tai operatiivisin hyvityksin harjoitettava lentotoiminta;”

2) Muutetaan 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*.

Sitä sovelletaan 30 päivästä lokakuuta 2022.

([3]) https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions

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

Tehty Brysselissä 15 päivänä joulukuuta 2021.

Komission puolesta
Puheenjohtaja
Ursula VON DER LEYEN

LIITE

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

1) Muutetaan liite I seuraavasti:

a) Lisätään 6 kohta seuraavasti:

”6) ’lentopaikan toimintaminimeillä’ lentopaikan käytettävyyden rajoituksia:

a) lentoonlähdön osalta, ilmaistuna kiitotienäkyvyytenä (RVR) ja/tai näkyvyytenä ja tarvittaessa pilvikorkeutena;

b) laskun osalta 2D-mittarilähestymisestä, ilmaistuna näkyvyytenä ja/tai kiitotienäkyvyytenä, minimilaskeutumiskorkeutena (MDA/H) ja tarvittaessa pilvikorkeutena;

c) laskun osalta 3D-mittarilähestymisestä, ilmaistuna näkyvyytenä ja/tai kiitotienäkyvyytenä ja ratkaisukorkeutena merenpinnasta/vertailutasosta mitattuna (DA/H) lentotoiminnan tyypin ja/tai kategorian mukaan;”

b) Poistetaan 11 alakohta;

c) Poistetaan 13 ja 16 alakohta;

d) Lisätään 18 a alakohta seuraavasti:

”18 a) ’pilvikorkeudella’ 6 000 metrin (20 000 jalan) korkeuden alapuolella olevan alimman, enemmän kuin puoli taivasta peittävän pilvikerroksen alarajan pystysuoraa etäisyyttä maasta tai vedestä;”

e) Korvataan 20 alakohta seuraavasti:

”20) ’kiertolähestymisellä’ kiertolähestymismenetelmän näkölento-osuutta;”

f) Lisätään 20 a alakohta seuraavasti:

”20 a) ’kiertolähestymismenetelmällä’ tyypin A mittarilähestymistä, jolla ilma-alus tuodaan sopivaan asemaan laskua varten silloin, kun kiitotien tai loppulähestymis- ja lentoonlähtöalueen (FATO) sijainti ei ole sopiva suoraan lähestymiseen;”

g) Korvataan 27 alakohta seuraavasti:

”27) ’jatkuvan liu’un loppulähestymisellä’ (CDFA) vakaan lähestymisen menetelmää, jossa ei-tarkkuusmittarilähestymisen (NPA) loppulähestymissegmentti (FAS) lennetään jatkuvasti korkeutta vähentäen, ilman koneen oikaisemista vaakalentoon, loppulähestymisrastin ylityskorkeudesta tai sitä ylemmästä korkeudesta

a) suoran lähestymisen osalta pisteeseen, joka on noin 15 metriä (50 jalkaa) laskukiitotien kynnyksen yläpuolella tai pisteeseen, jossa loppuloivennus aloitetaan; tai

b) kiertolähestymismenetelmien osalta, kunnes saavutetaan MDA/H tai korkeus, jossa näkölentäminen on mahdollista;”

h) Lisätään 35 a alakohta seuraavasti:

”35 a) ’ratkaisukorkeudella (DA tai DH)’ sitä 3D-mittarilähestymisessä määriteltyä merenpinnasta tai vertailutasosta mitattua korkeutta, jossa keskeytetyn lähestymisen menetelmä on aloitettava, jos lähestymisen jatkamiseksi vaadittua näköyhteyttä ei ole saatu;”

i) Korvataan 46 alakohta seuraavasti:

”46) ’EFVS-järjestelmällä’ elektronista laitetta, jolla ohjaamomiehistölle annetaan kuvannusantureita käyttämällä reaaliaikainen sensorista johdettu tai parannettu näyttö ulkoisesta pinnanmuodostuksesta (paikan tai alueen luonnolliset piirteet ja ihmisen rakennelmat erityisesti siten, että niiden suhteelliset sijainnit ja korkeustaso näkyvät); EFVS-järjestelmä on yhdistetty lennonohjausjärjestelmään ja se näkyy tuulilasinäytössä tai vastaavassa näyttöjärjestelmässä; jos EFVS-järjestelmä on sertifioitu sovellettavien lentokelpoisuusvaatimusten mukaisesti ja lentotoiminnan harjoittajalla on tarvittava erityishyväksyntä (jos sitä vaaditaan), järjestelmää voidaan käyttää EFVS-lentotoiminnassa ja se voi mahdollistaa operatiivisin hyvityksin harjoitettavan lentotoiminnan;”

j) Lisätään 46 a ja 46 b alakohta seuraavasti:

”46 a) ’EFVS-lentotoiminnalla’ lentotoimintaa, jossa lähestymisen tai laskun suorittamiseksi, vaadittujen kiintopisteiden tunnistamiseksi tai laskukiitoa varten on näkyvyysolosuhteiden vuoksi käytettävä luonnollisen näkökentän sijasta EFVS-järjestelmää;

46 b) ’EFVS 200 -lentotoiminnalla’ operatiivisin hyvityksin harjoitettavaa lentotoimintaa, jossa 200 jalan korkeuteen asti FATOn tai kiitotien kynnyksen yläpuolelle on näkyvyysolosuhteiden vuoksi käytettävä EFVS-järjestelmää. Tästä pisteestä laskeutumiseen asti käytetään luonnollista näkökenttää. Kiitotienäkyvyyden on oltava vähintään 550 metriä;”

k) Korvataan 47 alakohta seuraavasti:

”47) ’EVS-järjestelmällä’ elektronista laitetta, jolla ohjaamomiehistölle annetaan kuvannusantureita käyttämällä reaaliaikainen kuva todellisesta ulkoisesta pinnanmuodostuksesta (paikan tai alueen luonnolliset piirteet tai ihmisen rakennelmat erityisesti siten, että niiden suhteelliset sijainnit ja korkeustaso näkyvät);”

l) Lisätään 48 b alakohta seuraavasti:

”48 b) ’loppulähestymissegmentillä’ (FAS) mittarilähestymismenetelmän (IAP) osaa, jossa hakeudutaan lähestymislinjalle ja vähennetään korkeutta laskua varten;”

m) Lisätään 52 a alakohta seuraavasti:

”52 a) ’ylösvedolla’ siirtymistä lähestymisestä vakaaseen nousuun. Tähän sisältyvät MDA/H:ssa tai DA/H:ssa tai sen yläpuolella taikka DA/H:n alapuolella suoritettavat liikkeet (laskun keskeytykset);”

n) Korvataan 55 alakohta seuraavasti:

”55) ’tuulilasinäyttöön perustuvalla laskeutumisjärjestelmällä’ (HUDLS) ilma-aluksessa olevaa kokonaisjärjestelmää, joka antaa ohjaajalle tuulilasinäytöllä ohjausta, jotta ohjaaja kykenee joko ohjaamaan ilma-alusta tai seuraamaan automaattiohjausta lentoonlähdön aikana (tapauksen mukaan), lähestymisen ja laskun (ja tapauksen mukaan laskukiidon) tai ylösvedon aikana. Järjestelmään sisältyvät kaikki anturit, tietokoneet, voimanlähteet, näytöt ja valitsimet;”

o) Poistetaan 56 alakohta;

p) Lisätään 69 d ja 69 e alakohta seuraavasti:

”69 d) ’mittarilähestymisellä’ lähestymistä ja laskua käyttäen mittarilähestymismenetelmän (IAP) mukaisia suuntaopastuslaitteita. Mittarilähestyminen voidaan suorittaa seuraavilla kahdella tavalla:

a) kaksiulotteinen (2D) -mittarilähestyminen käyttäen ainoastaan sivusuuntaopastusta; ja

b) kolmiulotteinen (3D) -mittarilähestyminen käyttäen sekä sivu- että pystysuuntaopastusta;

69 e) ’mittarilähestymismenetelmällä’ (IAP) ennalta määrättyä mittareiden avulla suoritettavaa lentoliikkeiden sarjaa, jota noudatettaessa säilyvät määritetyt estevarat ja joka alkaa alkulähestymisrastilta tai määritellyn lähestymisreitin alusta ja jatkuu kohtaan, josta lasku voidaan suorittaa, ja tämän jälkeen, ellei laskua suoriteta, sellaiseen asemaan, jossa sovelletaan odotus- tai reittiestevarakriteereitä. Mittarilähestymismenetelmät luokitellaan seuraavasti:

a) ’ei-tarkkuuslähestymismenetelmä’ (NPA) tarkoittaa mittarilähestymismenetelmää, joka on suunniteltu tyypin A 2D-mittarilähestymiseen;

b) ’pystysuuntaopastettu lähestymismenetelmä’ (APV) tarkoittaa suorituskykyyn perustuvan navigoinnin (PBN) mittarilähestymismenetelmää, joka on suunniteltu tyypin A 3D-mittarilähestymiseen;

c) ’tarkkuuslähestymismenetelmä’ (PA) tarkoittaa mittarilähestymismenetelmää, joka perustuu tyypin A tai B 3D-mittarilähestymistä varten suunniteltuihin navigointijärjestelmiin;”

q) Lisätään 72 b alakohta seuraavasti:

”72 b) ’reittitarkastuslennolla’ lentotoiminnan harjoittajan järjestämää ja ohjaajan tai teknisen miehistön jäsenen suorittamaa tarkastuslentoa, jolla osoitetaan kyky suorittaa normaali reittilento toimintakäsikirjan menetelmien mukaisesti;”

r) Korvataan 74 ja 75 alakohta seuraavasti:

”74) ’huonon näkyvyyden lentotoiminnalla’ (LVO) lähestymistä tai lentoonlähtöä kiitotiellä, jolla kiitotienäkyvyys on alle 550 metriä, tai käyttäen alle 200 jalan ratkaisukorkeutta;

75) ’huonon näkyvyyden lentoonlähdöllä’ (LVTO) lentoonlähtöä silloin, kun kiitotienäkyvyys on alle 550 metriä;”

s) Poistetaan 76 alakohta;

t) Lisätään 78 c alakohta seuraavasti:

”78 c ’minimilaskeutumiskorkeudella’ (MDA tai MDH) 2D-mittarilähestymiselle tai kiertolähestymismenetelmälle määritettyä korkeutta, jonka alapuolelle ei saa laskeutua ennen kuin vaadittu näköyhteys on saatu”;

u) Poistetaan 83 alakohta;

v) Lisätään 85 a alakohta seuraavasti:

”85 a) ’estevarakorkeudella’ (OCA tai OCH) sitä alhaisinta korkeutta merenpinnasta (OCA) tai kiitotien kynnyksen tai lentopaikan korkeustasosta (OCH), jota käytetään asianmukaisten estevarakriteerien noudattamisen varmistamiseen;”

w) Lisätään 91 a alakohta seuraavasti:

”91 a) ’operatiivisella hyvityksellä’ edistyksellisillä ilma-aluksilla harjoitettavasta toiminnasta annettavaa hyvitystä, joka mahdollistaa pienemmät lentopaikan toimintaminimit kuin ne, jotka lentotoiminnan harjoittaja tavanomaisesti asettaisi perustason ilma-alukselle ja joka perustuu saatavilla olevaa ulkoista infrastruktuuria hyödyntävien edistyksellisten ilma-alusjärjestelmien suorituskykyyn. Pienempiin toimintaminimeihin voivat kuulua alhaisempi ratkaisukorkeus (DA/DH) tai minimilaskeutumiskorkeus (MDA/MDH), pienemmät näkyvyysvaatimukset tai alennetut vaatimukset maalaitteille, tai näiden yhdistelmä;”

x) Korvataan 92 alakohta seuraavasti:

”92) ’lentotoiminnan harjoittajan tarkastuslennolla’ lentotoiminnan harjoittajan järjestämää ja ohjaajan tai teknisen miehistön jäsenen suorittamaa tarkastuslentoa, jolla osoitetaan kyky suorittaa normaalimenetelmät sekä poikkeus- ja hätätilannemenetelmät;”

y) Lisätään 120 c, 120 d ja 120 e kohta seuraavasti:

”120 c) ’ammattitaitoon johtavalla koulutuksella’ koulutusta, jonka tarkoituksena on saavuttaa loppuvaiheen suorituskykytavoitteet ja joka antaa riittävän varmuuden siitä, että koulutettu henkilö kykenee johdonmukaisesti suorittamaan tietyt tehtävät turvallisesti ja tehokkaasti;

120 d) ’tyypin A mittarilähestymismenetelmällä’ mittarilähestymismenetelmää, jossa minimilaskeutumiskorkeus (MDH) tai ratkaisukorkeus (DH) on vähintään 250 jalkaa;

120 e) ’tyypin B mittarilähestymismenetelmällä’ menetelmää, jossa ratkaisukorkeus (DH) on alle 250 jalkaa. Tyypin B mittarilähestymismenetelmät jaetaan seuraaviin kategorioihin:

a) kategoria I (CAT I): ratkaisukorkeus (DH) on vähintään 200 jalkaa ja joko näkyvyys on vähintään 800 metriä tai kiitotienäkyvyys vähintään 550 metriä;

b) kategoria II (CAT II): ratkaisukorkeus (DH) on alle 200 jalkaa mutta vähintään 100 jalkaa ja kiitotienäkyvyys vähintään 300 metriä;

c) kategoria III (CAT III): ratkaisukorkeus (DH) on alle 100 jalkaa tai ratkaisukorkeutta ei ole ja kiitotienäkyvyys on alle 300 metriä tai kiitotienäkyvyyden rajoituksia ei ole;”

z) Lisätään 124 a alakohta seuraavasti:

”124 a) ’näkyvyydellä’ (VIS) ilmaliikenteen käyttöön tarkoitettua näkyvyyttä, joka on suurempi seuraavista vaihtoehtoisista etäisyyksistä:

a) suurin etäisyys, jolta riittävän kokoinen lähellä maata oleva musta kohde voidaan nähdä ja tunnistaa, kun havainto tehdään valoisaa taustaa vasten; ja

b) suurin etäisyys, jolta voimakkuudeltaan noin 1 000 kandelan valot voidaan nähdä ja tunnistaa valaisematonta taustaa vasten;”

a) Korvataan 125 ja 126 alakohta seuraavasti:

”125) ’näkölähestymismenetelmällä’ IFR-lennolla suoritettavaa lähestymistä, jossa mittarilähestymismenetelmää tai osaa siitä ei suoriteta loppuun ja lähestyminen tapahtuu näköyhteydessä maahan;

126) ’sääolosuhteiltaan hyväksyttävällä lentopaikalla’ riittävää lentopaikkaa, jonka osalta sääsanomat tai -ennusteet tai niiden yhdistelmä osoittavat, että sääolosuhteet täyttävät vaaditut lentopaikan toimintaminimit aiottuna käyttöajankohtana, ja kiitotien pinnan kuntoa koskevien tietojen mukaan lasku voidaan suorittaa turvallisesti;”

2) Korvataan liitteessä II oleva lisäys II seuraavasti:

"Lisäys II

TOIMINTAEHDOT **(lisäksi toimintakäsikirjan hyväksyttyjä 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-aluksen malli ([5]): Rekisteritunnukset ([6]):				
Lentotoiminnan lajit: Kaupallinen ilmakuljetus ☐ Matkustajaliikenne ☐ Rahtiliikenne ☐ Muut ([7]): _____				
Toiminta-alue ([8]):				
Erityisrajoitukset ([9]):				
Erityishyväksynnät:	Kyllä	Ei	Tarkennus ([10])	Huomautukset
Vaaralliset aineet:	☐	☐		
Huonon näkyvyyden lentotoiminta Lentoonlähtö Lähestyminen ja lasku Operatiiviset hyvitykset	 ☐ ☐ ☐	 ☐ ☐ ☐	 RVR ([11]):.. m CAT ([12])…. DA/H: ft, RVR:.. m CAT ([13])….DA/H: ft, RVR:... m	
RVSM ([14]) ☐ N/A	☐	☐		
ETOPS ([15]) ☐ N/A	☐	☐	Sallittu enimmäislentoaika varalentopaikalle ([16]): min.	
PBN-toiminnan erityishyväksynnät ([17])	☐	☐		([18])
Minimisuunnistustarkkuusvaatimukset	☐	☐		
Lentotoiminta yksimoottorisilla turbiinilentokoneilla yöllä tai mittarisääolosuhteissa (SET-IMC)	☐	☐	([19])	
Helikopterilentotoiminta pimeänäköjärjestelmän avulla	☐	☐		
Helikopterivinssaus	☐	☐		
Kiireellinen lääkintälentotoiminta helikoptereilla (HEMS)	☐	☐		
Helikopterilentotoiminta merialueella	☐	☐		
Matkustamomiehistön koulutus ([20])	☐	☐		

Matkustamomiehistön kelpoisuustodistusten myöntäminen ([21])	☐	☐		
B-tyypin EFB-sovellusten käyttö	☐	☐	([22])	
Lentokelpoisuuden ylläpito	☐	☐	([23])	
Muut ([24])				

([1]) Toimivaltaisen viranomaisen puhelinnumerot maatunnuksineen. Sähköpostiosoite ja faksinumero, 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 erityishyväksynnät 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]) Lentoonlähdössä sallittu pienin RVR metreinä. Jos hyväksyntöjä on useita, jokainen hyväksyntä voidaan merkitä omalle rivilleen.
([12]) Tarkkuuslähestymisen kategoria: CAT II tai CAT III. Pienin kiitotienäkyvyys (RVR) ilmoitetaan metreinä ja ratkaisukorkeus (DH) jalkoina (ft). Yksi rivi jokaista lueteltavaa lähestymiskategoriaa kohti.
([13]) Sovellettava operatiivinen hyvitys: SA CAT I, SA CAT II, EFVS, jne. Pienin kiitotienäkyvyys (RVR) ilmoitetaan metreinä ja ratkaisukorkeus (DH) jalkoina (ft). Yksi rivi jokaista lueteltavaa hyvitystä kohti.
([14]) Kohtaan ”ei sovellu” (N/A) voidaan merkitä rasti vain, jos ilma-aluksen lakikorkeus on lentopinnan FL290 alapuolella.
([15]) 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.
([16]) Kohdassa voidaan ilmoittaa myös suurin sallittu etäisyys lentopaikasta (meripeninkulmina) sekä moottorityyppi.
([17]) 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 erillishyväksynnät voidaan luetella toimintaehdoissa tai toimintakäsikirjassa. Jälkimmäisessä tapauksessa toimintaehdoissa on viitattava kyseiseen toimintakäsikirjan sivuun.
([18]) Täsmennetään, onko erityishyväksyntä rajattu tiettyihin kiitotien lähestymis-/lähtösuuntiin ja/tai lentopaikkoihin.
([19]) Merkitään kyseessä oleva runko-/moottoriyhdistelmä.
([20]) Hyväksyntä asetuksen (EU) N:o 1178/2011 liitteessä V (osa CC) tarkoitetun matkustamomiehistön kelpoisuustodistuksen hakijoiden koulutuksen ja kokeiden järjestämistä varten.
([21]) Hyväksyntä asetuksen (EU) N:o 1178/2011 liitteessä V (osa CC) tarkoitettujen matkustamomiehistön kelpoisuustodistusten myöntämistä varten.
([22]) Luettelo B-tyypin EFB-sovelluksista ja viittaukset EFB-laitteistoon (kannettaviin EFB-laitteisiin). Luettelo sisällytetään joko toimintaehtoihin tai toimintakäsikirjaan. Jälkimmäisessä tapauksessa toimintaehdoissa on viitattava kyseiseen toimintakäsikirjan sivuun.
([23]) 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.
([24]) Tähän kohtaan voidaan merkitä muut hyväksynnät tai tiedot niin, että jokaista hyväksyntää kohti käytetään yksi rivi (tai yksi useita rivejä sisältävä kenttä), (esim. lyhyen laskumatkan toiminta, jyrkät lähestymiset, 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 7”

3) Muutetaan liite III seuraavasti:

a) Muutetaan ORO.FC.100 kohta seuraavasti:

i) Lisätään f alakohta seuraavasti:

"f) Helikopteritoimintaa koskevat erityisvaatimukset

Jos helikopteria käytetään kahden ohjaajan miehistöllä, kullakin ohjaajalla on oltava joko

1) todistus hyväksytysti suoritetusta asetuksen (EU) N:o 1178/2011 mukaisesta usean ohjaajan miehistöyhteistyökurssista (MCC) helikoptereilla; tai

2) vähintään 500 tuntia lentoaikaa ohjaajana usean ohjaajan lentotoiminnassa;"

ii) Korvataan d alakohta seuraavasti:

(ei koske suomenkielistä toisintoa)

b) Korvataan ORO.FC.105 kohta seuraavasti:

"**ORO.FC.105 Ilma-aluksen päällikön nimeäminen**

a) Lentotoiminnan harjoittajan on asetuksen (EU) 2018/1139 liitteessä V olevan 8.6 kohdan mukaisesti nimettävä ilma-aluksen päälliköksi tai kaupallisessa ilmakuljetustoiminnassa päälliköksi (commander) yksi ohjaamomiehistöön kuuluva ohjaaja, jolla on asetuksen (EU) N:o 1178/2011 liitteen I (osa FCL) mukainen ilma-aluksen päällikön kelpoisuus.

b) Lentotoiminnan harjoittaja saa nimetä ohjaamomiehistön jäsenen toimimaan ilma-aluksen päällikkönä vain, jos seuraavat edellytykset täyttyvät:

1) ohjaamomiehistön jäsenellä on toimintakäsikirjassa määrätty vähimmäiskokemus;

2) ohjaamomiehistön jäsen tuntee riittävästi reitin tai alueen ja käytettävät lentopaikat, myös varalentopaikat, laitteet ja välineet sekä menetelmät;

3) kun kyseessä on usean ohjaajan lentotoiminta, ohjaamomiehistön jäsen on suorittanut lentotoiminnan harjoittajan päällikkökurssin perämiehestä ilma-aluksen päälliköksi ylennettäessä.

c) Kun kyseessä on lentokoneilla tai helikoptereilla harjoitettava kaupallinen lentotoiminta, ilma-aluksen päällikön tai ohjaajan, jonka tehtäväksi lennon suorittaminen voidaan siirtää, on oltava suorittanut lennettävää reittiä tai aluetta sekä käytettäviä lentopaikkoja, laitteita ja välineitä sekä menetelmiä koskeva perehdyttämiskoulutus, ja hänen on pidettävä yllä tuntemustaan seuraavasti:

1) Lentopaikan tuntemusta on pidettävä yllä toimimalla kyseisellä lentopaikalla vähintään kerran 12 kalenterikuukauden aikana.

2) Reitin tai alueen tuntemusta on pidettävä yllä lentämällä kyseisellä reitillä tai alueella 36 kuukauden aikana. Lisäksi vaaditaan reitti- tai aluetuntemusta koskevaa kertauskoulutusta, jos reitillä tai alueella ei ole toimittu 12 kuukauteen tämän 36 kuukauden jakson aikana.

d) Sen estämättä, mitä c alakohdassa säädetään, kun kyseessä on VFR-lentotoiminta, jota harjoitetaan päivällä suoritusarvoluokan B ja C lentokoneilla ja helikoptereilla, perehdyttämiskoulutus reitillä ja lentopaikoilla voidaan korvata aluekohtaisella perehdyttämiskoulutuksella."

c) Korvataan ORO.FC.125 kohta seuraavasti:

"**ORO.FC.125 Eroavuuskoulutus, perehdyttämiskoulutus sekä laite- ja menetelmäkoulutus**

a) Ohjaamomiehistön jäsenten on suoritettava eroavuus- tai perehdyttämiskoulutus, jos sitä edellytetään asetuksen (EU) N:o 1178/2011 liitteessä I (osa FCL).

b) Ohjaamomiehistön jäsenten on suoritettava laite- ja menetelmäkoulutus, kun laitteiden tai menetelmien muutokset käytettävissä tyypeissä tai versioissa edellyttävät lisätietoa.

c) Toimintakäsikirjassa on määrättävä, milloin eroavuuskoulutusta, perehdyttämiskoulutusta tai laite- ja menetelmäkoulutusta vaaditaan."

d) Korvataan ORO.FC.130 kohdan a alakohta seuraavasti:

”a) Jokaisen ohjaamomiehistön jäsenen on suoritettava vuosittain sen ilma-alustyypin tai -version ja siihen kuuluvien laitteiden mukainen määräaikaiskoulutus, jossa hän toimii; koulutukseen on sisällyttävä lento- ja maakoulutusta sekä kaikkien ilma-aluksessa olevien hätä- ja turvallisuusvarusteiden sijaintia ja käyttöä koskeva koulutus.”

e) Korvataan ORO.FC.140 kohta seuraavasti:

”ORO.FC.140 Toiminta useammassa kuin yhdessä ilma-alustyypissä tai -versiossa

a) Ohjaamomiehistön jäsenten, jotka lentävät useampaa kuin yhtä ilma-alustyyppiä tai -versiota, on noudatettava tässä osastossa kullekin tyypille tai versiolle asetettuja vaatimuksia, jollei kyseisille tyypeille tai versioille ole määritetty koulutusta, tarkastuslentoja ja viimeaikaista kokemusta koskevien vaatimusten osalta hyvityksiä asetuksen (EU) N:o 748/2012 mukaisesti laadittujen käyttöönsoveltuvuustietojen pakollisessa osassa.

b) Lentotoiminnan harjoittaja voi määritellä yksimoottoristen helikopterityyppien ryhmiä. Lentotoiminnan harjoittajan tarkastuslento yhdellä tyypillä on voimassa kaikille muille ryhmän tyypeille, jos molemmat seuraavista edellytyksistä täyttyvät:

1) ryhmään kuuluu joko ainoastaan VFR-lentosääntöjen mukaisesti käytettäviä yksimoottorisia turbiinimoottorihelikoptereita tai ainoastaan VFR-lentosääntöjen mukaisesti käytettäviä yksimoottorisia mäntämoottorihelikoptereita;

2) kaupallisessa ilmakuljetustoiminnassa suoritetaan vähintään kaksi lentotoiminnan harjoittajan tarkastuslentoa kullakin tyypillä kolmen vuoden jakson aikana.

c) Erityislentotoiminnassa niistä ilma-alus/FSTD-koulutuksen ja lentotoiminnan harjoittajan tarkastuslennon osista, jotka kattavat erityistehtävään liittyvät asiaankuuluvat näkökohdat ja jotka eivät liity tyyppiin tai tyyppiryhmään, voidaan antaa hyvitys muiden ryhmien tai tyyppien osalta lentotoiminnan harjoittajan laatiman riskinarvioinnin perusteella.

d) Kun lentotoimintaa harjoitetaan useammalla kuin yhdellä sellaisella helikopterityypillä tai -versiolla, jota käytetään riittävän samankaltaisen lentotoiminnan harjoittamiseen, ja reittitarkastuslennot suoritetaan vuorotellen eri tyypeillä tai versioilla, kukin reittitarkastuslento jatkaa reittitarkastuslennon voimassaoloa myös muiden helikopterityyppien tai -versioiden osalta.

e) Toimintakäsikirjassa on määrättävä asiaankuuluvat menetelmät ja mahdolliset toimintarajoitukset useammassa kuin yhdessä ilma-alustyypissä tai -versiossa työskentelyä varten.”

f) Muutetaan ORO.FC.145 kohta seuraavasti:

i) Korvataan c ja d alakohta seuraavasti:

”c) Kun kyseessä on kaupallinen ilmakuljetustoiminta, toimivaltaisen viranomaisen on hyväksyttävä koulutus- ja tarkastuslento-ohjelmat, mukaan lukien koulutusohjelmat ja ohjelman toteuttamiskeinojen käyttö, kuten yksittäiset lentoa simuloivat koulutuslaitteet (FSTD) ja muut koulutusratkaisut.

d) Tämän osaston vaatimusten täyttämiseksi käytettävän FSTD-laitteen on oltava asetuksen (EU) N:o 1178/2011 mukaisesti hyväksytty, ja sen on jäljiteltävä lentotoiminnan harjoittajan käyttämää ilma-alusta siinä määrin kuin se on käytännössä mahdollista. Mahdolliset FSTD-laitteen ja ilma-aluksen väliset erot on kuvailtava ja niitä on käsiteltävä ohjeistuksessa tai koulutuksessa.”

ii) Lisätään f ja g alakohta seuraavasti:

”f) Lentotoiminnan harjoittajan on seurattava määräaikaiskoulutusten ja tarkastuslentojen voimassaoloa.

g) Tässä osastossa vaaditut voimassaoloajat lasketaan sen kuukauden lopusta, jona viimeaikainen kokemus hankittiin taikka koulutus tai tarkastuslento suoritettiin.”

g) Muutetaan ORO.FC.146 kohta seuraavasti:

i) Korvataan b alakohta seuraavasti:

”b) Lento- ja simulaattorikoulutuksen, tarkastuslentojen ja arviointien osalta koulutusta antavalla ja tarkastuslentoja vastaanottavalla tai arviointeja tekevällä henkilöstöllä on oltava asetuksen (EU) N:o 1178/2011 liitteen I (osa FCL) mukainen kelpoisuus. Lisäksi erityislentotoimintaan liittyvää koulutusta antavalla ja tarkastuslentoja vastaanottavalla henkilöstöllä on oltava asianmukainen kelpoisuus kyseistä lentotoimintaa varten.”

ii) Korvataan d alakohta seuraavasti:

”d) Sen estämättä, mitä b alakohdassa säädetään, reittilentotoiminnassa osaamisen arvioinnin voi suorittaa EBT-käsitteiden ja osaamisen arvioinnin osalta standardoinnin suorittanut lentotoiminnan harjoittajan nimeämä ilma-aluksen päällikkö (reittilennolla toimiva osaamisen arvioija), jolla on tehtävään soveltuva kelpoisuus.”

iii) Lisätään e, f, g ja h alakohta seuraavasti:

”e) Sen estämättä, mitä b alakohdassa säädetään, ilma-alus/FSTD-koulutuksen voi antaa ja lentotoiminnan harjoittajan tarkastuslennon voi vastaanottaa ilma-aluksen päällikkö, jolla on tehtävään soveltuva kelpoisuus sekä FI-, TRI- tai SFI-kelpuutus ja jonka lentotoiminnan harjoittaja on nimennyt seuraavanlaista lentotoimintaa varten:

1) kaupallinen ilmakuljetustoiminta ORO.FC.005 kohdan b alakohdan 2 alakohdassa määritellyt kriteerit täyttävillä helikoptereilla;

2) kaupallinen ilmakuljetustoiminta muilla kuin vaativilla moottorikäyttöisillä helikoptereilla päivällä ja reiteillä, joilla suunnistetaan näkyvien kiintopisteiden avulla;

3) kaupallinen ilmakuljetustoiminta suoritusarvoluokan B lentokoneilla, jotka eivät täytä ORO.FC.005 kohdan b alakohdan 1 alakohdassa määriteltyjä kriteereitä.

f) Sen estämättä, mitä b alakohdassa säädetään, ilma-alus/FSTD-koulutuksen voi antaa ja pätevyyden osoittamisen tai lentotoiminnan harjoittajan tarkastuslennon voi vastaanottaa ilma-aluksen päällikkö, jolla on tehtävään soveltuva kelpoisuus ja jonka lentotoiminnan harjoittaja on nimennyt seuraavanlaista lentotoimintaa varten:

1) erityislentotoiminta;

2) kaupallinen ilmakuljetustoiminta ORO.FC.005 kohdan b alakohdan 2 alakohdassa määritellyt kriteerit täyttävillä lentokoneilla.

g) Sen estämättä, mitä b alakohdassa säädetään, reittitarkastuslennon voi vastaanottaa lentotoiminnan harjoittajan nimeämä ilma-aluksen päällikkö, jolla on tehtävään soveltuva kelpoisuus.

h) Lentotoiminnan harjoittajan on ilmoitettava e, f ja g alakohdan mukaisesti nimetyt henkilöt toimivaltaiselle viranomaiselle.”

h) Korvataan ORO.FC.200 kohdan d alakohta seuraavasti:

”d) Helikopterilentotoimintaa koskevat erityisvaatimukset

Kaikessa lentotoiminnassa helikoptereilla, joiden suurin käytettävä matkustajapaikkaluku on enemmän kuin 19, ja mittarilentosääntöjen mukaisessa lentotoiminnassa helikoptereilla, joiden suurin käytettävä matkustajapaikkaluku on yli 9, ohjaamomiehistön vähimmäismäärä on kaksi ohjaajaa.”

i) Muutetaan ORO.FC.202 kohta seuraavasti:

i) Korvataan johdantokappale seuraavasti:

”Jotta lento voidaan suorittaa mittarilentosääntöjen mukaisesti tai yöllä yhden ohjaajan vähimmäismiehistöllä, seuraavien vaatimusten on täytyttävä:”

ii) Korvataan b alakohta seuraavasti:

”b) JÄTETTY TARKOITUKSELLA TYHJÄKSI”;

j) Muutetaan ORO.FC.220 kohta seuraavasti:

i) Korvataan b alakohta seuraavasti:

”b) Ohjaamomiehistön jäsentä ei saa hänen aloitettuaan lentotoiminnan harjoittajan siirtymäkoulutuksen määrätä toimimaan lentotehtävissä muussa ilma-alustyypissä tai -luokassa ennen kurssin loppuun suorittamista tai lopettamista. Miehistön jäsenet, jotka toimivat ainoastaan suoritusarvoluokan B lentokoneissa, voidaan siirtymäkoulutuksen aikana määrätä muilla suoritusarvoluokan B lentokonetyypeillä suoritettaville lennoille siinä määrin kuin se on tarpeen toiminnan ylläpitämisen kannalta. Miehistön jäsenet voidaan yksimoottorisen helikopterin lentotoiminnan harjoittajan siirtymäkoulutuksen aikana määrätä muilla yksimoottorisilla helikoptereilla suoritettaville lennoille edellyttäen, ettei tämä vaikuta koulutukseen.”

ii) Lisätään f alakohta seuraavasti:

”f) Jos lentotoiminnan harjoittaja ei uuden lentotoimintaluvan hakemisen tai uuden ilma-alustyypin tai -luokan kalustoon lisäämisen kaltaisten operatiivisten olosuhteiden vuoksi kykene täyttämään d alakohdan vaatimuksia, lentotoiminnan harjoittaja voi laatia erillisen siirtymäkoulutuksen, joka annetaan väliaikaisesti rajoitetulle määrälle ohjaajista.”

k) Korvataan ORO.FC.230 kohta seuraavasti:

”ORO.FC.230 Määräaikaiskoulutus, tarkastuslennot ja kokeet

a) Jokaisen ohjaamomiehistön jäsenen on suoritettava määräaikaiskoulutus, tarkastuslennot ja kokeet, jotka ovat sen ilma-aluksen tyypin tai version ja niihin liittyvien laitteiden mukaiset, jossa hän toimii.

b) *Lentotoiminnan harjoittajan tarkastuslennot*

1) Jokaisen ohjaamomiehistön jäsenen on suoritettava lentotoiminnanharjoittajan tarkastuslennot normaalimiehistön jäsenenä.

2) Jos ohjaamomiehistön jäsenen vaaditaan lentävän mittarilentosääntöjen mukaisesti, lentotoiminnan harjoittajan tarkastuslento on suoritettava tarvittaessa ilman ulkoista näköyhteyttä.

3) Lentotoiminnan harjoittajan tarkastuslennon voimassaoloaika on 6 kalenterikuukautta. Suoritusarvoluokan B lentokoneilla kausiluonteisesti enintään kahdeksan peräkkäisen kuukauden ajan päivällä harjoitettavaa VFR-lentotoimintaa varten yksi lentotoiminnan harjoittajan tarkastuslento on riittävä. Tarkastuslento on suoritettava ennen kaupallisen ilmakuljetustoiminnan aloittamista.

c) *Reittitarkastuslento*

Jokaisen ohjaamomiehistön jäsenen on suoritettava reittitarkastuslento ilma-aluksella. Reittitarkastuslennon voimassaoloaika on 12 kalenterikuukautta.

d) *Hätä- ja turvallisuusvarustekoulutus ja -kokeet*

Jokaisen ohjaamomiehistön jäsenen on suoritettava ilma-aluksessa kaikkien ilma-aluksessa olevien hätä- ja turvallisuusvarusteiden sijaintia ja käyttöä koskeva määräaikaiskoulutus ja -kokeet. Hätä- ja turvallisuusvarustekoulutuksen ja -kokeiden voimassaoloaika on 12 kalenterikuukautta.

e) *Miehistöyhteistyökoulutus (CRM)*

1) Miehistöyhteistyöasioita on käsiteltävä kaikissa asianmukaisissa määräaikaiskoulutuksen vaiheissa.

2) Jokaisen ohjaamomiehistön jäsenen on osallistuttava erilliseen jaksoista koostuvaan miehistöyhteistyökoulutukseen. Kaikki miehistöyhteistyökoulutuksen pääasiat on käsiteltävä siten, että koulutuskerrat jakautuvat mahdollisimman tasaisesti kullekin kolmen vuoden jaksolle.

f) Jokaisen ohjaamomiehistön jäsenen on osallistuttava maakoulutukseen ja lentokoulutukseen FSTD-laitteella tai ilma-aluksella, tai sekä FSTD-laitteella että ilma-aluksella annettavaan koulutukseen, vähintään 12 kalenterikuukauden välein.”

l) Korvataan ORO.FC.235 kohta seuraavasti:

”**ORO.FC.235 Ohjaajan kelpuuttaminen toimimaan kummalla tahansa ohjaajan istuimella – lentokoneet**

a) Jos lentokoneen päällikön tehtäviin kuuluu toimia perämiehenä jommallakummalla ohjaajan istuimella tai suorittaa koulutus- tai tarkastustehtäviä, hänen on suoritettava lisäkoulutus ja tarkastuslento sen varmistamiseksi, että hän on pätevä suorittamaan normaalimenetelmät sekä poikkeus- ja hätätilannemenetelmät kummaltakin istuimelta. Tällainen koulutus sekä tarkastuslennot on määritettävä toimintakäsikirjassa. Tarkastuslento voidaan suorittaa ORO.FC.230 kohdan b alakohdassa määrätyn lentotoiminnan harjoittajan tarkastuslennon tai ORO.FC.231 kohdassa määrätyn EBT-ohjelman yhteydessä.

b) Lisäkoulutukseen ja tarkastuslentoon on sisällyttävä vähintään seuraavat:

1) moottorihäiriö lentoonlähdön aikana;

2) lähestyminen ja ylösveto yhden moottorin ollessa epäkunnossa; ja

3) lasku yhden moottorin ollessa epäkunnossa.

c) Voimassaoloaika on 12 kalenterikuukautta. Niiden lentotoiminnan harjoittajien osalta, joilla on hyväksytty EBT-ohjelma, voimassaolo määräytyy ORO.FC.232 kohdan mukaisten arviointi- ja koulutusaiheiden mukaan.

d) Kun ohjaaja toimii perämiehen istuimella, myös ilma-aluksen päällikön istuimella toimimiseksi ORO.FC.230 kohdan mukaisesti vaadittavien tarkastuslentojen tai ORO.FC.231 kohdan mukaisesti vaadittavien arviointien ja koulutuksen on oltava voimassa.

e) Ilma-aluksen päällikön sijaisena toimivan ohjaajan on oltava ORO.FC.230 kohdan b alakohdassa määrättyjen lentotoiminnan harjoittajan tarkastuslentojen tai ORO.FC.231 kohdassa vaadittujen arvioinnin ja koulutuksen yhteydessä osoittanut, että hän hallitsee myös ne toimenpiteet ja menetelmät, jotka eivät normaalisti kuuluisi hänelle. Tehtävät, joissa vasemman- ja oikeanpuoleisen istuimen väliset erot eivät ole merkittäviä, voidaan suorittaa kummalta tahansa istuimelta.

f) Muun ilma-aluksen päällikön istuimella toimivan ohjaajan kuin ilma-aluksen päällikön on ORO.FC.230 kohdan b alakohdassa määrättyjen lentotoiminnan harjoittajan tarkastuslentojen tai ORO.FC.231 vaadittujen arvioinnin ja koulutuksen yhteydessä osoitettava, että hän hallitsee myös ne toimenpiteet ja menetelmät, jotka ovat ilma-aluksen päällikön vastuulla tämän toimiessa avustavana ohjaajana. Tehtävät, joissa vasemman- ja oikeanpuoleisen istuimen väliset erot eivät ole merkittäviä, voidaan suorittaa kummalta tahansa istuimelta.”

m) Lisätään ORO.FC.236 kohta seuraavasti:

”ORO.FC.236 Ohjaajan kelpuuttaminen toimimaan kummalla tahansa ohjaajan istuimella – helikopterit

a) Helikopterilentäjien, joiden on tehtävissään tarpeen toimia kummalla tahansa ohjaajan istuimella, on suoritettava lisäkoulutus ja tarkastuslento sen varmistamiseksi, että he osaavat suorittaa normaalimenetelmät sekä poikkeus- ja hätätilannemenetelmät kummaltakin istuimelta. Kelpuutuksen voimassaoloaika on 12 kalenterikuukautta.

b) Asianomaisen tyypin nykyisten lennonopettajien tai tyyppikouluttajien katsotaan täyttävän a alakohdan vaatimuksen, jos he ovat harjoittaneet FI- tai TRI-toimintaa viimeksi kuluneiden kuuden kuukauden aikana kyseisellä tyypillä ja helikopterilla.”

n) Muutetaan ORO.FC.240 kohta seuraavasti:

i) Korvataan b alakohta seuraavasti:

”b) JÄTETTY TARKOITUKSELLA TYHJÄKSI”;

ii) Korvataan c alakohta seuraavasti:

”c) Edellä a alakohtaa ei sovelleta lentotoimintaan suoritusarvoluokan B lentokoneilla, jos harjoitetaan vain VFR-lentotoimintaa päivällä mäntämoottorikäyttöisillä yhden ohjaajan lentokoneilla.”

o) Muutetaan ORO.FC.A.245 kohta seuraavasti:

i) Korvataan a alakohta seuraavasti:

”a) Lentokonetta käyttävä lentotoiminnan harjoittaja, jolla on asianmukainen kokemus, voi korvata yhden tai useamman seuraavista ohjaamomiehistön koulutus- ja koevaatimuksista toimivaltaisen viranomaisen hyväksymällä vaihtoehtoisella koulutusohjelmalla (ATQP):

1) SPA.LVO.120 kohdan mukainen ohjaamomiehistön koulutus ja kelpoisuus;

2) ORO.FC.220 kohdan mukainen siirtymäkoulutus, tarkastuslennot ja kokeet;

3) ORO.FC.125 kohdan mukainen eroavuuskoulutus, perehdyttämiskoulutus sekä laite- ja menetelmäkoulutus;

4) ORO.FC.205 kohdan mukainen päällikkökurssi;

5) ORO.FC.230 kohdan mukainen määräaikaiskoulutus, tarkastuslennot ja kokeet; ja

6) ORO.FC.240 kohdan mukainen toiminta useammassa kuin yhdessä ilma-alustyypissä tai -versiossa.”

ii) Korvataan d ja e alakohta seuraavasti:

”d) ORO.FC.230 kohdassa ja asetuksen (EU) N:o 1178/2011 liitteen I (osa FCL) FCL.060 kohdassa vaadittujen kokeiden ja tarkastuslentojen lisäksi jokaisen ohjaamomiehistön jäsenen on suoritettava reittilentämisen arviointi (LOE), joka toteutetaan FSTD-laitteella. Reittilentämisen arvioinnin voimassaoloaika on 12 kuukautta. Reittilentämisen arviointi on suoritettu, kun molemmat seuraavista edellytyksistä täyttyvät:

1) reittilentämisen arvioinnin koulutusohjelma on suoritettu; ja

2) ohjaamomiehistön jäsen on osoittanut hyväksyttävän suoritustason.

e) Kun lentotoiminnan harjoittaja on käyttänyt hyväksyttyä vaihtoehtoista koulutusohjelmaa kahden vuoden ajan, se voi toimivaltaisen viranomaisen hyväksynnän saatuaan pidentää ORO.FC.230 kohdassa tarkoitettujen tarkastuslentojen ja kokeiden voimassaoloaikoja seuraavasti:

1) Lentotoiminnan harjoittajan tarkastuslento: 12 kalenterikuukautta.

2) Reittitarkastuslento: 24 kalenterikuukautta.

3) Hätä- ja turvallisuusvarustekoe: 24 kalenterikuukautta."

iii) Lisätään f ja g alakohta seuraavasti:

"f) Jokaisen ohjaamomiehistön jäsenen on osallistuttava erilliseen jaksoista koostuvaan miehistöyhteistyökoulutukseen. Kaikki miehistöyhteistyökoulutuksen pääasiat on käsiteltävä siten, että koulutuskerrat jakautuvat mahdollisimman tasaisesti kullekin kolmen vuoden jaksolle.

g) Vaihtoehtoiseen koulutusohjelmaan on sisällyttävä jokaiselle ohjaamomiehistön jäsenelle koulutusta FSTD-laitteella 48 tuntia, joka jaetaan tasaisesti kolmen vuoden ohjelmalle. Lentotoiminnan harjoittaja voi vähentää FSTD-koulutuksen tuntimäärää, ei kuitenkaan alle 36 tuntiin, edellyttäen, että näin saavutetun turvallisuustason osoitetaan vastaavan sen ohjelman turvallisuustasoa, jonka vaihtoehtoinen koulutusohjelma voi a alakohdan mukaisesti korvata."

p) Korvataan ORO.FC.H.250 kohdan a alakohdan 1 alakohta seuraavasti:

"a) Helikopteriansiolentäjän lupakirjan (CPL(H)) haltija voi toimia ilma-aluksen päällikkönä kaupallisessa ilmakuljetustoiminnassa yhden ohjaajan helikopterilla vain, jos

1) lennettäessä mittarilentosääntöjen mukaisesti hänen kokonaislentoaikansa helikoptereilla on vähintään 700 tuntia, josta ilma-aluksen päällikkönä 300 tuntia. Kokonaislentoaikaan helikoptereilla on sisällyttävä 100 tuntia lentämistä mittarilentosääntöjen mukaisesti. Enintään 50 tuntia mittarilentokoulutusta, joka on suoritettu mittarilentokoulutukseen hyväksytyllä tason B lentosimulaattorilla (FFS(H)) tai vähintään tason 3 lentokoulutuslaitteella (FTD), voidaan hyvittää näiden 100 tunnin osalta. Edellä vaadittu 300 tunnin päällikkökokemus voidaan korvata kokemuksella, joka on hankittu perämiehenä toimintakäsikirjassa määrättyjen kahden tai useamman ohjaajan toimintamenetelmien mukaisesti, siten että kaksi tuntia perämiehenä vastaa yhtä tuntia päällikkönä;"

q) Lisätään ORO.FC.320 ja ORO.FC.325 kohta ennen ORO.FC.330 kohtaa seuraavasti:

"ORO.FC.320 Lentotoiminnan harjoittajan siirtymäkoulutus ja tarkastuslennot

Lentotoiminnan harjoittajan siirtymäkoulutukseen on sisällyttävä lentotoiminnan harjoittajan tarkastuslento.

ORO.FC.325 Laite- ja menetelmäkoulutus sekä tarkastuslennot

Jos ohjaamomiehistön jäsen osallistuu laite- ja menetelmäkoulutukseen, joka edellyttää erityislentotoimintaan liittyvien vakiotoimintamenetelmien osalta koulutusta soveltuvalla FSTD-laitteella tai ilma-aluksella, ohjaamomiehistön jäsenen on suoritettava lentotoiminnan harjoittajan tarkastuslento."

r) Korvataan ORO.FC.330 kohta seuraavasti:

"ORO.FC.330 Määräaikaiskoulutus ja kokeet – Lentotoiminnan harjoittajan tarkastuslennot

a) Jokaisen ohjaamomiehistön jäsenen on suoritettava määräaikaiskoulutus ja lentotoiminnan harjoittajan tarkastuslennot. Erityislentotoiminnassa määräaikaiskoulutuksen ja tarkastuslentojen on katettava toimintakäsikirjassa kuvattuihin erityistehtäviin liittyvät asiaankuuluvat näkökohdat.

b) IFR- tai yölentotoiminta on otettava asianmukaisesti huomioon.

c) Lentotoiminnan harjoittajan tarkastuslennon voimassaoloaika on 12 kalenterikuukautta."

s) Korvataan lisäys I seuraavasti:

”Lisäys I

ILMOITUS

komission lentotoiminta-asetuksen (EU) N:o 965/2012 mukaisesti

Lentotoiminnan harjoittaja
Nimi:
Paikka, jossa lentotoiminnan harjoittajalla on päätoimipaikka, tai jos lentotoiminnan harjoittajalla ei ole päätoimipaikkaa, lentotoiminnan harjoittajan sijoittautumis- tai asuinpaikka sekä paikka, josta toimintaa johdetaan:
Vastuullisen johtajan nimi ja yhteystiedot:

Lentotoiminta

Toiminnan aloituspäivä ja muutoksen käyttöönottopäivä:

Tiedot ilma-aluksista, lentotoiminnasta ja jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiosta ([1]):

Ilma-alustyypit, rekisteritunnukset ja kotilentopaikka:

Ilma-aluksen sarjanumero ([2])	Ilma-aluksen tyyppi	Ilma-aluksen rekisteritunnus ([3])	Kotilentopaikka	Lentotoiminnan laji(t) ([4])	Jatkuvan lentokelpoisuuden hallinnasta vastaava organisaatio ([5])

Tietyt lentotoiminnan lajit edellyttävät ennakkohyväksyntää ([6]) tai erityishyväksyntää ([7]) ennen toiminnan aloittamista.

Tarvittaessa tiedot hyväksynnöistä. Ilmoitukseen on liitettävä luettelo erityishyväksynnöistä. Näitä ovat:
— tarvittaessa kolmannen maan myöntämät erityishyväksynnät,
— operatiivisin hyvityksin harjoitettavan lentotoiminnan nimitys (esim. EFVS 200, SA CAT I jne.).

Tarvittaessa tiedot erityislentotoimintaluvista (mahdolliset luvat liitteenä).

Luettelo mahdollisista vaihtoehtoisista menetelmistä vaatimusten täyttämiseksi ja AMC-kohdat, jotka niillä korvataan (vaihtoehtoiset menetelmät liitteenä).

Vakuuslausekkeet

☐ Lentotoiminnan harjoittaja noudattaa jatkuvasti Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1139 liitteessä V säädettyjä keskeisiä vaatimuksia sekä asetuksen (EU) N:o 965/2012 vaatimuksia.

☐ Hallintojärjestelmän asiakirjat ja toimintakäsikirja vastaavat asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteessä III (osa ORO), liitteessä V (osa SPA), liitteessä VI (osa NCC) tai liitteessä VIII (osa SPO) vahvistettuja vaatimuksia, ja kaikki lennot suoritetaan toimintakäsikirjan määräysten mukaisesti, kuten osassa ORO olevan ORO.GEN.110 kohdan b alakohdassa vaaditaan.

☐ Kaikilla käytössä olevilla ilma-aluksilla on
— komission asetuksen (EU) N:o 748/2012 mukainen voimassa oleva lentokelpoisuustodistus tai kolmannessa maassa rekisteröityjen ilma-alusten osalta ICAOn liitteen 8 mukainen voimassa oleva lentokelpoisuustodistus; ja
— voimassa oleva vuokrasopimus ORO.SPO.100 kohdan mukaisesti, kun ilma-alusta käytetään erityislentotoimintaan.

☐ Kaikilla ohjaamomiehistön jäsenillä on komission asetuksen (EU) N:o 1178/2011 liitteen I mukainen lupakirja, kuten osassa ORO olevassa ORO.FC.100 kohdan c alakohdassa vaaditaan, ja matkustamomiehistön jäsenet on tarvittaessa koulutettu osassa ORO olevan osaston CC mukaisesti.
☐ (Merkitään rasti tarvittaessa) Lentotoiminnan harjoittaja ottaa käyttöön yleisesti hyväksytyn alan standardin ja osoittaa täyttävänsä sen vaatimukset. Standardin tunnus: Sertifiointielin: Viimeksi suoritetun auditoinnin päivämäärä:
☐ Lentotoiminnan harjoittaja ilmoittaa toimivaltaiselle viranomaiselle kaikista olosuhteiden muutoksista, jotka vaikuttavat asetuksen (EU) 2018/1139 liitteessä V esitettyjen keskeisten vaatimusten ja komission asetuksen (EU) N:o 965/2012 vaatimusten noudattamiseen, josta se on ilmoittanut toimivaltaiselle viranomaiselle tällä ilmoituksella, sekä kaikista muutoksista tässä ilmoituksessa annettuihin tietoihin ja sen liitteenä olevaan vaihtoehtoisten vaatimusten täyttämisen menetelmien luetteloon, siten kuin osassa ORO olevan ORO.GEN.120 kohdan a alakohdassa vaaditaan.
☐ Lentotoiminnan harjoittaja vakuuttaa, että tässä ilmoituksessa annetut tiedot ovat totuudenmukaisia.
Päiväys, vastuullisen johtajan nimi ja allekirjoitus”

([1]) Jos lomakkeessa ei ole tarpeeksi tilaa vaadittaville tiedoille, ne on esitettävä erillisessä liitteessä. Liite on päivättävä ja allekirjoitettava.

([2]) Valmistajan sarjanumero.

([3]) Jos ilma-alus on rekisteröity myös lentotoimintaluvan haltijalle, on ilmoitettava luvan haltijan lentotoimintaluvan numero.

([4]) Ilmaisulla ”lentotoiminnan laji(t)” tarkoitetaan kyseisellä ilma-aluksella harjoitettavan lentotoiminnan lajia, esimerkiksi muuta kuin kaupallista lentotoimintaa tai erityislentotoimintaa, kuten ilmakuvausta, mainoshinausta, uutislentoja, televisio- ja elokuvauslentoja, laskuvarjohyppytoimintaa ja huollon jälkeisiä koelentoja.

([5]) Jatkuvasta lentokelpoisuudesta vastaavan organisaation tiedoissa ilmoitetaan organisaation nimi, osoite ja hyväksyntänumero.

([6]) a) Minimivarusteluettelon (MEL) mukainen toiminta mahdollisesti viallisilla mittareilla, laitteilla tai toiminnoilla (ORO.MLR.105 kohdan b, f ja j alakohta, NCC.IDE.A.105, NCC.IDE.H.105, SPO.IDE.A.105 ja SPO.IDE.H.105 kohta).

b) Toiminta, joka edellyttää ennakkolupaa tai -hyväksyntää, mukaan lukien kaikki seuraavat:
- erityislentotoiminnan osalta kolmannessa maassa rekisteröityjen ilma-alusten vuokraus miehistöineen ja ilman miehistöä (ORO.SPO.100 kohdan c alakohta);
- suuririskinen kaupallinen erityislentotoiminta (ORO.SPO.110 kohta);
- muu kuin kaupallinen lentotoiminta ilma-aluksilla, joiden suurin käytettävä matkustajapaikkaluku on yli 19 ja jotka suoritetaan ilman matkustamomiehistön jäsentä (ORO.CC.100 kohdan d alakohta);
- valtion julkaisemia IFR-toimintaminimejä pienempien toimintaminimien käyttö (NCC.OP.110 ja SPO.OP.110 kohta);
- polttoainetankkaus moottori(e)n käydessä ja/tai roottorien pyöriessä (NCC.OP.157 kohta);
- erityislentotoiminta (SPO) yli 10 000 jalan painekorkeudessa ilman lisähappea (SPO.OP.195 kohta).

([7]) Toiminta, jota harjoitetaan asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteen V (osa SPA) mukaisesti, mukaan lukien osasto B ”PBN-toiminta” ja osasto C ”Erityisten minimisuunnistustarkkuusvaatimusten (MNPS) mukainen toiminta”, osasto D ”Toiminta RVSM-ilmatilassa pienennetty porrastusminimi”, osasto E ”Huonon näkyvyyden lentotoiminta (LVO) ja operatiivisin hyvityksin harjoitettava lentotoiminta”, osasto G ”Vaarallisten aineiden kuljetus”, osasto K ”Merialueella harjoitettava helikopterilentotoiminta” ja osasto N ”Helikopterien Point-in-Space-lähestymiset ja lähdöt pienennetyillä VFR-minimeillä”.

4) Muutetaan liite IV seuraavasti:

a) Korvataan CAT.GEN.MPA.100 kohta seuraavasti:

"**CAT.GEN.MPA.100Miehistön velvollisuudet**

a) Miehistön jäsen on vastuussa niiden tehtäviensä asianmukaisesta hoitamisesta, jotka

1) liittyvät ilma-aluksen ja siinä olevien henkilöiden turvallisuuteen; ja

2) eritellään toimintakäsikirjaan sisältyvissä ohjeissa ja menetelmissä.

b) Miehistön jäsenen on

1) ilmoitettava ilma-aluksen päällikölle kaikista vioista, puutteista ja toimintahäiriöistä, joiden miehistön jäsen uskoo voivan vaikuttaa ilma-aluksen lentokelpoisuuteen tai turvalliseen toimintaan, hätäjärjestelmät mukaan luettuina, ellei toinen miehistön jäsen ole niistä jo ilmoittanut;

2) ilmoitettava ilma-aluksen päällikölle kaikista tapauksista, joissa toiminnan turvallisuus on vaarantunut tai olisi saattanut vaarantua, ellei toinen miehistön jäsen ole niistä jo ilmoittanut;

3) noudatettava lentotoiminnan harjoittajan poikkeamailmoitusjärjestelmän asiaankuuluvia vaatimuksia;

4) noudatettava kaikkia tehtäviinsä sovellettavia lento- ja työaikarajoituksia sekä lepovaatimuksia;

5) ottaessaan vastaan tehtäviä useammalta kuin yhdeltä lentotoiminnan harjoittajalta

i) pidettävä henkilökohtaisesti kirjaa lento- ja työajoistaan sekä lepoajoistaan lento- ja työaikarajoituksia koskevien sovellettavien vaatimusten mukaisesti;

ii) toimitettava kullekin lentotoiminnan harjoittajalle tarvittavat tiedot, jotta nämä voivat suunnitella toimintansa lento- ja työaikarajoituksia koskevien sovellettavien vaatimusten mukaisesti; ja

iii) toimitettava kullekin lentotoiminnan harjoittajalle tarvittavat tiedot lentotoiminnasta useammalla kuin yhdellä tyypillä tai versiolla.

c) Miehistön jäsen ei saa suorittaa tehtäviä ilma-aluksessa

1) jos hän on psykoaktiivisten aineiden vaikutuksen alaisena tai kykenemätön tehtäväänsä loukkaantumisen, väsymyksen, lääkityksen, sairauden tai muun vastaavan syyn vuoksi;

2) laitesukelluksen tai verenluovutuksen jälkeen, ennen kuin siitä on kulunut kohtuullinen aika;

3) jos sovellettavat lääketieteelliset kelpoisuusvaatimukset eivät täyty;

4) jos hän jostain syystä epäilee kykyään suorittaa hänelle osoitetut tehtävät; tai

5) jos hän tietää tai epäilee kärsivänsä asetuksen (EU) 2018/1139 liitteessä V olevassa 7.5 kohdassa tarkoitetusta väsymyksestä tai tuntee itsensä huonokuntoiseksi siinä määrin, että lennon turvallisuus saattaisi vaarantua."

b) Lisätään CAT.OP.MPA.101 kohta seuraavasti:

"**CAT.OP.MPA.101Korkeusmittarin tarkistus ja asetukset**

a) Lentotoiminnan harjoittajan on laadittava menetelmät korkeusmittarin tarkistukseen ennen jokaista lähtöä.

b) Lentotoiminnan harjoittajan on laadittava lennon kaikkia vaiheita varten korkeusmittarin asetuksia koskevat menetelmät, joissa otetaan tarvittaessa huomioon lentopaikan sijaintivaltion tai ilmatilan valtion laatimat menetelmät."

c) Korvataan CAT.OP.MPA.107 kohta seuraavasti:

"**CAT.OP.MPA.107Riittävä lentopaikka**

Lentotoiminnan harjoittajan on katsottava lentopaikka riittäväksi, jos lentopaikka on aiottuna käyttöajankohtana käytettävissä ja sillä on saatavissa tarvittavat lisäpalvelut, kuten ilmaliikennepalvelu (ATS), riittävä valaistus, viestintäyhteydet, sääsanomat, suunnistuslaitteet ja pelastuspalvelut."

d) Korvataan CAT.OP.MPA.110 kohta seuraavasti:

"**CAT.OP.MPA.110 Lentopaikan toimintaminimit**

a) Lentotoiminnan harjoittajan on laadittava lentopaikan toimintaminimit kullekin lähtö-, määrä- ja varalentopaikalle, jota suunnitellaan käytettävän, jotta voidaan varmistaa ilma-aluksen etäisyys maastosta ja esteistä sekä vähentää näköyhteyden menettämisen riskiä mittarilähestymisen näkölentosegmentin aikana.

b) Lentopaikan toimintaminimien määrittämiseen käytettävässä menetelmässä on otettava huomioon seuraavat tekijät:

1) ilma-aluksen tyyppi, suoritusarvot ja lento-ominaisuudet;

2) ilma-aluksessa olevat laitteet, joita käytetään suunnistukseen, näköyhteyden saamiseen ja/tai lentoradan hallintaan lentoonlähdön, lähestymisen, laskun ja keskeytetyn lähestymisen aikana;

3) kaikki ilma-aluksen lentokäsikirjassa (AFM) mainitut ehdot tai rajoitukset;

4) lentotoiminnan harjoittajan asiaankuuluva operatiivinen kokemus;

5) niiden kiitoteiden / loppulähestymis- ja lentoonlähtöalueiden mitat ja ominaisuudet, jotka voidaan valita käytettäviksi;

6) käytettävissä olevien visuaalisten ja muiden maalaitteiden ja infrastruktuurin riittävyys ja suorituskyky;

7) mittarilähestymismenetelmien estevarakorkeus merenpinnasta/vertailutasosta mitattuna (OCA/H);

8) esteet nousuun käytettävillä alueilla ja tarvittavat estevarat;

9) ohjaamomiehistön kokoonpano, pätevyys ja kokemus;

10) mittarilähestymismenetelmä (IAP);

11) lentopaikan ominaisuudet ja käytettävissä olevat lennonvarmistuspalvelut (ANS);

12) lentopaikan sijaintivaltion mahdollisesti julkaisemat minimit;

13) toimintaehdoissa määrätyt ehdot, mukaan lukien huonon näkyvyyden lentotoimintaa (LVO) tai operatiivisin hyvityksin harjoitettavaa lentotoimintaa koskevat erityishyväksynnät;

14) lentopaikan, mittarilähestymismenetelmän tai ympäristön tavanomaisesta poikkeavat ominaisuudet.

c) Lentotoiminnan harjoittajan on esitettävä lentopaikan toimintaminimien määrittämiseen käytettävä menetelmä toimintakäsikirjassa.

d) Toimivaltaisen viranomaisen on hyväksyttävä lentotoiminnan harjoittajan lentopaikan toimintaminimien määrittämiseen käyttämä menetelmä ja siihen tehtävät muutokset."

e) Korvataan CAT.OP.MPA.115 kohta seuraavasti:

"**CAT.OP.MPA.115 Lähestymismenetelmät – lentokoneet**

a) Kaikki lähestymiset on lennettävä vakaina lähestymisinä, ellei toimivaltainen viranomainen ole toisin hyväksynyt tietylle kiitotielle ja tiettyä lähestymistä varten.

b) Jatkuvan liu'un loppulähestymistä (CDFA) on käytettävä lähestymisessä, jossa käytetään ei-tarkkuuslähestymismenetelmiä (NPA), lukuun ottamatta sellaisia erityisiä kiitoteitä, joiden osalta toimivaltainen viranomainen on hyväksynyt muun lentomenetelmän."

f) Korvataan CAT.OP.MPA.245 ja CAT.OP.MPA.246 kohta seuraavasti:

"**CAT.OP.MPA.245 Sääolosuhteet – kaikki ilma-alukset**

a) IFR-lennoilla ilma-aluksen päällikkö saa

1) aloittaa lennon; tai

2) ohittaa kohdan, josta alkaen ATS-lentosuunnitelmaa on tarkoitus noudattaa silloin, kun lentosuunnitelmaa on muutettu lennon aikana,

vain jos saatavilla on tieto, jonka mukaan määrälentopaikalla ja/tai vaadituilla varalentopaikoilla saapumisajankohtana odotettavissa olevat sääolosuhteet täyttävät vähintään suunnitteluminimit.

b) IFR-lennoilla ilma-aluksen päällikkö saa jatkaa kohti suunniteltua määrälentopaikkaa vain, jos uusimmat saatavilla olevat tiedot osoittavat, että sääolosuhteet määrälentopaikalla tai ainakin yhdellä määrävaralentopaikalla arvioituna saapumisajankohtana täyttävät vähintään sovellettavat lentopaikan toimintaminimit.

c) VFR-lennoilla ilma-aluksen päällikkö saa aloittaa lennon vain, jos asianmukaiset sääsanomat ja/tai -ennusteet osoittavat sääolosuhteiden olevan näkölentosääntöjen mukaisesti lennettäväksi tarkoitetulla reitillä tai reitin osalla kyseisenä aikana sellaiset, että ne täyttävät vähintään VFR-rajat.

CAT.OP.MPA.246 Sääolosuhteet – lentokoneet

CAT.OP.MPA.245 kohdan säännösten noudattamisen lisäksi lentokoneella suoritettavilla IFR-lennoilla ilma-aluksen päällikkö saa ohittaa

a) ratkaisupisteen käytettäessä reittivarapolttoaineen vähentämiseen / energiansäästöön tarkoitettua menetelmää (reduced contingency fuel, RCF); tai

b) paluurajakohdan käytettäessä syrjäisen lentopaikan lentotoimintamenetelmää,

vain, jos saatavilla on tieto, jonka mukaan määrälentopaikalla ja/tai vaadituilla varalentopaikoilla saapumisajankohtana odotettavissa olevat sääolosuhteet täyttävät vähintään sovellettavat lentopaikan toimintaminimit."

g) Korvataan CAT.OP.MPA.247 kohdan a alakohta seuraavasti:

(ei koske suomenkielistä toisintoa)

h) Korvataan CAT.OP.MPA.265 kohta seuraavasti:

"CAT.OP.MPA.265
Lentoonlähtöolosuhteet

Ennen lentoonlähdön aloittamista ilma-aluksen päällikön on oltava vakuuttunut siitä, että

a) lento- tai toimintapaikan sääolosuhteet ja käytettäväksi aiotun kiitotien tai loppulähestymis- ja lentoonlähtöalueen kunto ovat sellaiset, etteivät ne ole turvallisen lentoonlähdön ja nousun esteenä; ja

b) valitut lentopaikan toimintaminimit soveltuvat kaikkiin seuraaviin:

1) toiminnassa olevat maalaitteet;

2) toiminnassa olevat ilma-aluksen järjestelmät;

3) ilma-aluksen suoritusarvot;

4) ohjaamomiehistön kelpoisuus."

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

"**CAT.OP.MPA.300 Lähestymis- ja laskuolosuhteet**

Ennen lähestymisen aloittamista ilma-aluksen päällikön on oltava vakuuttunut siitä, että

a) lento- tai toimintapaikan sääolosuhteet ja käytettäväksi aiotun kiitotien tai loppulähestymis- ja lentoonlähtöalueen kunto ovat sellaiset, etteivät ne ole turvallisen lähestymisen, laskun tai ylösvedon esteenä ottaen huomioon toimintakäsikirjassa olevat suoristusarvotiedot; ja

b) valitut lentopaikan toimintaminimit soveltuvat kaikkiin seuraaviin:

1) toiminnassa olevat maalaitteet;

2) toiminnassa olevat ilma-aluksen järjestelmät;

3) ilma-aluksen suoritusarvot;

4) ohjaamomiehistön kelpoisuus."

j) Korvataan CAT.OP.MPA.305 kohta seuraavasti:

"**CAT.OP.MPA.305 Lähestymisen aloittaminen ja jatkaminen**

a) Jos ilmoitettu näkyvyys (VIS) tai määräävä kiitotienäkyvyys (RVR) laskuun käytettävällä kiitotiellä on alle sovellettavan minimin, mittarilähestymistä ei saa lentokoneilla jatkaa

1) sen pisteen ohi, jossa lentokone on 1 000 jalan korkeudella lentopaikan korkeustasosta; tai

2) loppulähestymissegmenttiin (FAS), jos ratkaisukorkeus (DH) tai minimilaskeutumiskorkeus (MDH) on yli 1 000 jalkaa.

b) Jos ilmoitettu kiitotienäkyvyys on alle 550 metriä ja määräävä kiitotienäkyvyys laskuun käytettävällä kiitotiellä on alle sovellettavan minimin, mittarilähestymistä ei saa helikoptereilla jatkaa

1) sen pisteen ohi, jossa helikopteri on 1 000 jalan korkeudella lentopaikan korkeustasosta; tai

2) loppulähestymissegmenttiin (FAS), jos ratkaisukorkeus (DH) tai minimilaskeutumiskorkeus (MDH) on yli 1 000 jalkaa.

c) Jos vaadittua näköyhteyttä ei saada, on suoritettava keskeytetty lähestyminen ratkaisukorkeudesta (DA/H) tai minimilaskeutumiskorkeudesta (MDA/H) tai sitä ennen.

d) Jos vaadittu näköyhteys ei säily DA/H:n tai MDA/H:n jälkeen, on viipymättä suoritettava ylösveto.

e) Sen estämättä, mitä a alakohdassa säädetään, jos kiitotienäkyvyyttä ei ilmoiteta ja ilmoitettu näkyvyys (VIS) on sovellettavaa minimiä pienempi mutta muunnettu meteorologinen näkyvyys (CMV) on yhtä hyvä tai parempi kuin sovellettava minimi, mittarilähestymistä voidaan jatkaa ratkaisukorkeuteen (DA/H) tai minimilaskeutumiskorkeuteen (MDA/H) saakka."

k) Korvataan CAT.OP.MPA.310 kohta seuraavasti:

"**CAT.OP.MPA.310 Toimintamenetelmät – kynnyksen ylityskorkeus – lentokoneet**

Lentotoiminnan harjoittajan on laadittava toimintamenetelmät, joilla varmistetaan, että 3D-mittarilähestymistä suorittava lentokone ylittää kiitotien kynnyksen turvalliselta etäisyydeltä lentokoneen ollessa laskuasussa ja -asennossa."

l) Lisätään CAT.OP.MPA.312 kohta seuraavasti:

"CAT.OP.MPA.312
EFVS 200 -lentotoiminta

a) Lentotoiminnan harjoittajan, joka aikoo harjoittaa EFVS 200 -lentotoimintaa, on varmistettava, että

1) ilma-alus on sertifioitu aiottua lentotoimintaa varten;

2) käytetään ainoastaan EFVS-lentotoimintaan soveltuvia kiitoteitä, loppulähestymis- ja lentoonlähtöalueita ja mittarilähestymismenetelmiä;

3) ohjaamomiehistön jäsenillä on pätevyys harjoittaa aiottua lentotoimintaa, ja ohjaamomiehistön jäsenille ja lennon valmisteluun osallistuvalle asiaankuuluvalle henkilöstölle on laadittu koulutus- ja tarkastuslento-ohjelma;

4) toimintamenetelmät on laadittu;

5) kaikki asiaankuuluvat tiedot on dokumentoitu minimivarusteluettelossa (MEL);

6) kaikki asiaankuuluvat tiedot on dokumentoitu huolto-ohjelmassa;

7) tehdään turvallisuusarvioinnit ja laaditaan suorituskykyindikaattorit lentotoiminnan turvallisuustason seurantaan; ja

8) lentopaikan toimintaminimeissä otetaan huomioon käytettävän järjestelmän suorituskyky.

b) Lentotoiminnan harjoittaja ei saa suorittaa EFVS 200 -lentotoimintaa huonon näkyvyyden lentotoiminnan yhteydessä.

c) Sen estämättä, mitä a alakohdan 1 alakohdassa säädetään, lentotoiminnan harjoittaja voi käyttää vähimmäiskriteerit täyttäviä EVS-järjestelmiä EFVS 200 -lentotoiminnan harjoittamiseen edellyttäen, että toimivaltainen viranomainen on hyväksynyt tämän."

5) Muutetaan liite V seuraavasti:

a) Korvataan osaston D otsikko seuraavasti: "Huonon näkyvyyden lentotoiminta (LVO) ja operatiivisin hyvityksin harjoitettava lentotoiminta";

b) Korvataan SPA.LVO.100 kohta seuraavasti:

”SPA.LVO.100 Huonon näkyvyyden lentotoiminta ja operatiivisin hyvityksin harjoitettava lentotoiminta

Lentotoiminnan harjoittaja saa harjoittaa seuraavaa lentotoimintaa ainoastaan, jos se on saanut siihen toimivaltaisen viranomaisen hyväksynnän:

a) lentoonlähtö, kun kiitotienäkyvyys on alle 400 metriä;

b) mittarilähestymiset huonossa näkyvyydessä; ja

c) operatiivisin hyvityksin harjoitettava lentotoiminta, lukuun ottamatta EFVS 200 -lentotoimintaa, joka ei edellytä erityishyväksyntää.”

c) Korvataan SPA.LVO.105 kohta seuraavasti:

”SPA.LVO.105 Erityishyväksynnän kriteerit

Saadakseen SPA.LVO.100 kohdan mukaisen erityishyväksynnän lentotoiminnan harjoittajan on osoitettava, että

a) huonon näkyvyyden lähestymisissä, LVTO-lentotoiminnassa kiitotienäkyvyyden ollessa alle 125 metriä ja operatiivisin hyvityksin harjoitettavassa lentotoiminnassa ilma-alus on sertifioitu aiottua lentotoimintaa varten;

b) ohjaamomiehistön jäsenillä on pätevyys harjoittaa aiottua lentotoimintaa, ja ohjaamomiehistön jäsenille ja lennon valmisteluun osallistuvalle asiaankuuluvalle henkilöstölle on laadittu SPA.LVO.120 kohdan mukainen koulutus- ja tarkastuslento-ohjelma;

c) aiottua lentotoimintaa varten on laadittu toimintamenetelmät;

d) minimivarusteluetteloon (MEL) on tehty asiaankuuluvat muutokset;

e) huolto-ohjelmaan on tehty asiaankuuluvat muutokset;

f) SPA.LVO.110 kohdan mukaisesti on laadittu menetelmät sen varmistamiseksi, että lentopaikat, mukaan lukien mittarilentomenetelmät, soveltuvat aiottuun lentotoimintaan; ja

g) aiotusta lentotoiminnasta on tehty turvallisuusarviointi ja turvallisuustason seurantaa varten on laadittu suorituskykyindikaattorit.”

d) Korvataan SPA.LVO.110 kohta seuraavasti:

”SPA.LVO.110 Lentopaikkaa koskevat vaatimukset, mukaan lukien mittarilentomenetelmät

Lentotoiminnan harjoittajan on varmistettava, että huonon näkyvyyden lentotoiminnassa ja operatiivisin hyvityksin harjoitettavassa lentotoiminnassa käytetään vain aiottuun lentotoimintaan soveltuvia lentopaikkoja, mukaan lukien mittarilentomenetelmät.”

e) Poistetaan SPA.LVO.115 kohta;

f) Korvataan SPA.LVO.120 kohta seuraavasti:

”SPA.LVO.120 Ohjaamomiehistön pätevyys

a) Lentotoiminnan harjoittajan on varmistettava, että ohjaamomiehistö on pätevä harjoittamaan aiottua lentotoimintaa.

b) Lentotoiminnan harjoittajan on varmistettava, että jokainen ohjaamomiehistön jäsen suorittaa hyväksytysti koulutuksen ja tarkastuslennot kaikkea sellaista huonon näkyvyyden lentotoimintaa ja operatiivisin hyvityksin harjoitettavaa lentotoimintaa varten, johon on myönnetty hyväksyntä. Koulutuksen ja tarkastuslentojen on täytettävä seuraavat vaatimukset:

1) sisällettävä perus- ja määräaikaiskoulutus sekä tarkastuslennot;

2) sisällettävä normaalitoiminnassa sekä poikkeus- ja hätätilanteissa käytettävät menetelmät;

3) oltava räätälöity aiotussa lentotoiminnassa käytettävän teknologian tyypin mukaan; ja

4) otettava huomioon aiottuun lentotoimintaan liittyvät inhimilliset tekijät.

c) Lentotoiminnan harjoittajan on pidettävä kirjaa ohjaamomiehistön jäsenten koulutuksesta ja kelpoisuudesta.

d) Koulutuksen antamisesta ja tarkastuslentojen vastaanottamisesta vastaavalla henkilöstöllä on oltava asianmukainen kelpoisuus. Lento- ja lentosimulaattorikoulutuksen sekä tarkastuslentojen osalta koulutusta antavalla ja tarkastuslentoja vastaanottavalla henkilöstöllä on oltava asetuksen (EU) N:o 1178/2011 liitteen I (osa FCL) mukainen kelpoisuus."

g) Korvataan SPA.NVIS.120 kohdan a alakohta seuraavasti:

"a) Toimintaa ei saa harjoittaa kyseisen yölentotoiminnan tyypin sääminimejä huonommissa olosuhteissa."

h) Korvataan SPA.HOFO.120 kohdan a alakohta seuraavasti:

"a) *Maa-alueella sijaitseva määrävaralentopaikka*. Sen estämättä, mitä CAT.OP.MPA.192, NCC.OP.152 ja SPO.OP.151 kohdassa säädetään, ilma-aluksen päällikön ei tarvitse määrittää määrävaralentopaikkaa operatiivisessa lentosuunnitelmassa suorittaessaan lentoja merialueella sijaitsevasta paikasta maalla sijaitsevalle määrälentopaikalle edellyttäen, että käytössä on riittävät toiminnalliset varajärjestelyt turvallisen paluun varmistamiseksi merialueelta."

i) Korvataan SPA.HOFO.125 kohta seuraavasti:

"**SPA.HOFO.125 Vakiolähestymismenetelmät merialueilla (OSAP)**

a) Lentotoiminnan harjoittajan on laadittava menetelmät sen varmistamiseksi, että vakiolähestymismenetelmiä merialueilla (OSAP) käytetään vain silloin, kun

1) helikopteri kykenee antamaan suunnistustiedot ja reaaliaikaiset tiedot esteympäristöstä estevaran säilyttämiseksi; ja

2) joko

i) minimilaskeutumiskorkeus (MDH) määritetään radiokorkeusmittarin avulla tai suorituskyvyltään vastaavalla laitteella; tai

ii) käytetään riittävän marginaalin sisältävää minimilaskeutumiskorkeutta (MDA).

b) Jos lentotoiminnan harjoittaja noudattaa OSAP-menetelmiä liikkeessä oleville lautoille tai aluksille, lento on suoritettava usean ohjaajan lentotoimintana.

c) Ratkaisuetäisyyden on tarjottava riittävä estevara keskeytetyssä lähestymisessä mistä tahansa määräpaikasta, jonne OSAP-menetelmällä suoritettavaa lähestymistä suunnitellaan.

d) Lähestymistä voidaan jatkaa ratkaisuetäisyyden ohi tai minimilaskeutumiskorkeuden (MDA/H) alapuolelle vain, jos näköyhteys määräpaikkaan on saatu.

e) Yhden ohjaajan lentotoiminnassa minimilaskeutumiskorkeuteen (MDA/H) ja ratkaisuetäisyyteen on tehtävä tarvittavat lisäykset.

f) Kun OSAP-menetelmällä suoritettava lähestyminen tehdään merialueella sijaitsevaan liikkumattomaan kohteeseen (eli kiinteään laitokseen tai ankkuroituun alukseen) ja paikan luotettava GNSS-sijainti on saatavilla navigointijärjestelmästä, GNSS-/aluesuunnistusjärjestelmää on käytettävä OSAP-menetelmällä suoritettavan lähestymisen turvallisuuden parantamiseksi.

g) Lentotoiminnan harjoittajan on sisällytettävä OSAP-menetelmät perus- ja määräaikaiskoulutukseensa sekä tarkastuslento-ohjelmiinsa."

j) Lisätään osasto N seuraavasti:

"OSASTO N

HELIKOPTERIEN POINT-IN-SPACE-LÄHESTYMISET JA LÄHDÖT PIENENNETYILLÄ VFR-MINIMEILLÄ (PINS-VFR)

SPA.PINS-VFR.100Helikopterien Point-in-Space-lähestymiset (PinS) ja lähdöt pienennetyillä VFR-minimeillä

a) Lentotoiminnan harjoittaja saa käyttää pienennettyjä VFR-toimintaminimejä vain, jos lentotoiminnan harjoittajalle on myönnetty siihen toimivaltaisen viranomaisen hyväksyntä.

b) Pienennettyjä VFR-toimintaminimejä voidaan käyttää ainoastaan sellaisella helikopterilennolla, johon sisältyy IFR-osuus, ja ainoastaan jossakin seuraavista tapauksista:

1) VFR-lento-osuus suoritetaan välittömästi PinS-helikopterilähestymisen jälkeen tarkoituksena laskeutua läheiselle helikopterikentälle tai toimintapaikalle;

2) VFR-lento-osuus suoritetaan välittömästi PinS-helikopterilähestymisen jälkeen tarkoituksena suorittaa vinssausta lähellä sijaitsevalla paikalla, jota käytetään henkilökuljetukseen ilma-aluksen ulkopuolella (HEC) tai helikopteri-vinssaukseen (HHO);

3) VFR-sääntöjen mukaisesti lennettävä osuus on lähtö, ja tarkoituksena on siirtyä IFR-lentoon lähistöllä olevalla alkulähtörastilla.

c) Lentotoiminnan harjoittajan on määriteltävä toimintamenetelmät, joita käytetään lennettäessä pienennetyillä VFR-toimintaminimeillä.

d) Lentotoiminnan harjoittajan on varmistettava, että ohjaamomiehistön jäsenet ovat kokeneita ja koulutettuja toimimaan pienennetyillä VFR-toimintaminimeillä."

6) Muutetaan liite VI seuraavasti:

a) Lisätään NCC.OP.101 kohta seuraavasti:

"**NCC.OP.101 Korkeusmittarin tarkistus ja asetukset**

a) Lentotoiminnan harjoittajan on laadittava menetelmät korkeusmittarin tarkistukseen ennen jokaista lähtöä.

b) Lentotoiminnan harjoittajan on laadittava lennon kaikkia vaiheita varten korkeusmittarin asetuksia koskevat menetelmät, joissa otetaan tarvittaessa huomioon lentopaikan sijaintivaltion tai ilmatilan valtion laatimat menetelmät."

b) Korvataan NCC.OP.110 kohta seuraavasti:

"NCC.OP.110 Lentopaikan toimintaminimit – yleistä

a) Lentotoiminnan harjoittajan on laadittava lentopaikan toimintaminimit kullekin lähtö-, määrä- ja varalentopaikalle, jota suunnitellaan käytettävän, jotta voidaan varmistaa ilma-aluksen etäisyys maastosta ja esteistä sekä vähentää näköyhteyden menettämisen riskiä mittarilähestymisen näkölentosegmentin aikana.

b) Lentopaikan toimintaminimien määrittämiseen käytettävässä menetelmässä on otettava huomioon seuraavat tekijät:

1) ilma-aluksen tyyppi, suoritusarvot ja lento-ominaisuudet;

2) ilma-aluksessa olevat laitteet, joita käytetään suunnistukseen, näköyhteyden saamiseen ja/tai lentoradan hallintaan lentoonlähdön, lähestymisen, laskun ja keskeytetyn lähestymisen aikana;

3) kaikki ilma-aluksen lentokäsikirjassa (AFM) mainitut ehdot tai rajoitukset;

4) niiden kiitoteiden / loppulähestymis- ja lentoonlähtöalueiden mitat ja ominaisuudet, jotka voidaan valita käytettäviksi;

5) käytettävissä olevien visuaalisten ja muiden maalaitteiden ja infrastruktuurin riittävyys ja suorituskyky;

6) mittarilähestymismenetelmien estevarakorkeus merenpinnasta/vertailutasosta mitattuna (OCA/H);

7) esteet nousuun käytettävillä alueilla ja tarvittavat estevarat;

8) lentopaikan, mittarilähestymismenetelmän tai ympäristön muut kuin standardiominaisuudet;

9) ohjaamomiehistön kokoonpano, pätevyys ja kokemus;

10) mittarilähestymismenetelmä (IAP);

11) lentopaikan ominaisuudet ja käytettävissä olevat lennonvarmistuspalvelut (ANS);

12) lentopaikan sijaintivaltion mahdollisesti julkaisemat minimit;

13) huonon näkyvyyden lentotoiminnan (LVO) tai operatiivisin hyvityksin harjoitettavan lentotoiminnan erityishyväksynnöissä määrätyt ehdot; ja

14) lentotoiminnan harjoittajan asiaankuuluva operatiivinen kokemus.

c) Lentotoiminnan harjoittajan on esitettävä lentopaikan toimintaminimien määrittämisen menetelmä toimintakäsikirjassa."

c) Poistetaan NCC.OP.111 kohta;

d) Korvataan NCC.OP.112 kohta seuraavasti:

"NCC.OP.112 Lentopaikan toimintaminimit – lentokoneen kiertolähestyminen

a) Lentokoneella suoritettavassa kiertolähestymismenetelmässä minimilaskeutumiskorkeus (MDH) ei saa olla alempi kuin se, joka seuraavista on korkein:

1) kyseisen lentokoneluokan julkaistu kiertolähestymisen estevarakorkeus (OCH);

2) taulukosta 1 saatu alin kiertolähestymiskorkeus; tai

3) edeltävän mittarilähestymismenetelmän ratkaisukorkeus/minimilaskeutumiskorkeus (DH/MDH).

b) Lentokoneella suoritettavassa kiertolähestymismenetelmässä miniminäkyvyyden on oltava paras seuraavista:

1) kyseisen lentokoneluokan kiertolähestymisnäkyvyys, jos sellainen on julkaistu; tai

2) taulukosta 1 saatu miniminäkyvyys.

Taulukko 1

Eri lentokoneluokkien kiertolähestymisen minimilaskeutumiskorkeus (MDH) ja miniminäkyvyys

	Lentokoneluokka			
	A	B	C	D
MDH (jalkaa)	400	500	600	700
Miniminäkyvyys (m)	1 500	1 600	2 400	3 600";

e) Korvataan NCC.OP.145 kohdan b alakohta seuraavasti:

"b) Ennen lennon aloittamista ilma-aluksen päällikön on tutustuttava kaikkiin saatavilla oleviin säätietoihin, jotka ovat olennaisia suunnitellun lennon kannalta. Muualle kuin lähtöpaikan läheisyyteen suuntautuvan lennon ja jokaisen IFR-lennon valmisteluihin on kuuluttava

1) saatavilla olevien ajantasaisten sääsanomien ja -ennusteiden tarkastelu; ja

2) vaihtoehtoisten toimenpiteiden suunnittelu siltä varalta, ettei lentoa sääolosuhteiden vuoksi voida suorittaa loppuun suunnitelman mukaisesti."

f) Lisätään NCC.OP.147 and NCC.OP.148 kohta seuraavasti:

"NCC.OP.147 Määrävaralentopaikkojen suunnitteluminimit – lentokoneet

Lentopaikkaa ei saa määrittää määrävaralentopaikaksi, elleivät saatavilla olevat ajantasaiset säätiedot osoita, että ajanjaksona, joka alkaa tunti ennen arvioitua saapumisaikaa ja päättyy tunti sen jälkeen tai alkaa todellisesta lähtöajasta ja päättyy tunti arvioidun saapumisajan jälkeen, sen mukaan, kumpi näistä ajanjaksoista on lyhyempi,

a) varalentopaikalla, jolla on käytettävissä mittarilähestyminen, jonka ratkaisukorkeus on alle 250 jalkaa:

1) pilvikorkeus on vähintään 200 jalkaa mittarilähestymisessä käytettävää ratkaisukorkeutta (DH) tai minimilaskeutumiskorkeutta (MDH) korkeampi; ja

2) näkyvyys on vähintään parempi seuraavista: 1 500 metriä tai 800 metriä yli mittarilähestymisen RVR/VIS-minimin; tai

b) varalentopaikalla, jolla mittarilähestymisessä käytettävä ratkaisukorkeus (DH) tai minimilaskeutumiskorkeus (MDH) on 250 jalkaa tai yli:

1) pilvikorkeus on vähintään 400 jalkaa mittarilähestymismenetelmässä käytettävää ratkaisukorkeutta (DH) tai minimilaskeutumiskorkeutta (MDH) korkeampi; ja

2) näkyvyys on vähintään 3 000 m; tai

c) varalentopaikalla, jolla ei ole käytössä mittarilähestymismenetelmää:

1) pilvikorkeus on vähintään korkeampi seuraavista: 2 000 jalkaa tai turvallinen IFR-minimikorkeus; ja

2) näkyvyys on vähintään 5 000 m.

NCC.OP.148 Määrävaralentopaikkojen suunnitteluminimit – helikopterit

Lentotoiminnan harjoittaja saa valita lentopaikan määrävaralentopaikaksi vain, jos saatavilla olevat ajantasaiset säätiedot osoittavat, että ajanjaksona, joka alkaa tunti ennen arvioitua saapumisaikaa ja päättyy tunti sen jälkeen tai alkaa todellisesta lähtöajasta ja päättyy tunti arvioidun saapumisajan jälkeen, sen mukaan, kumpi näistä ajanjaksoista on lyhyempi,

a) varalentopaikalla, jolla on käytössä mittarilähestymismenetelmä:

1) pilvikorkeus on vähintään 200 jalkaa mittarilähestymisessä käytettävää ratkaisukorkeutta (DH) tai minimilaskeutumiskorkeutta (MDH) korkeampi; ja

2) näkyvyys on päivällä vähintään 1 500 metriä tai yöllä vähintään 3 000 metriä; tai

b) varalentopaikalla, jolla ei ole käytössä mittarilähestymismenetelmää:

1) pilvikorkeus on vähintään 2 000 jalkaa tai turvallinen IFR-minimikorkeus – sen mukaan, kumpi näistä on suurempi; ja

2) näkyvyys on päivällä vähintään 1 500 metriä tai yöllä vähintään 3 000 metriä.”

g) Korvataan NCC.OP.150 kohdan a alakohta seuraavasti: (ei koske suomenkielistä toisintoa)

h) Korvataan NCC.OP.180 kohdan a ja b alakohta seuraavasti:

”a) Ilma-aluksen päällikkö saa aloittaa VFR-lennon tai jatkaa sitä vain, jos uusimmat saatavilla olevat säätiedot osoittavat, että sääolosuhteet reitillä ja aiotussa määräpaikassa vastaavat arvioituna käyttöaikana vähintään sovellettavia VFR-toimintaminimejä.

b) Ilma-aluksen päällikkö saa aloittaa IFR-lennon tai jatkaa sitä kohti suunniteltua määrälentopaikkaa vain, jos uusimmat saatavilla olevat säätiedot osoittavat, että sääolosuhteet määrälentopaikalla tai ainakin yhdellä määrävaralentopaikalla täyttävät vähintään sovellettavat lentopaikan toimintaminimit arvioituna saapumisajankohtana.”

i) Korvataan NCC.OP.195 kohta seuraavasti:

”NCC.OP.195 Lentoonlähtöolosuhteet – lentokoneet ja helikopterit

Ennen lentoonlähdön aloittamista ilma-aluksen päällikön on oltava vakuuttunut siitä, että

a) lento- tai toimintapaikan sääolosuhteet ja käytettäväksi aiotun kiitotien tai loppulähestymis- ja lentoonlähtöalueen kunto ovat sellaiset, etteivät ne ole turvallisen lentoonlähdön ja nousun esteenä; ja

b) valitut lentopaikan toimintaminimit soveltuvat kaikkiin seuraaviin:

1) toiminnassa olevat maalaitteet;

2) toiminnassa olevat ilma-aluksen järjestelmät;

3) ilma-aluksen suoritusarvot;

4) ohjaamomiehistön kelpoisuus.”

j) Korvataan NCC.OP.225 kohta seuraavasti:

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

Ennen lähestymisen aloittamista ilma-aluksen päällikön on oltava vakuuttunut siitä, että

a) lento- tai toimintapaikan sääolosuhteet ja käytettäväksi aiotun kiitotien tai loppulähestymis- ja lentoonlähtöalueen kunto ovat sellaiset, etteivät ne ole turvallisen lähestymisen, laskun tai ylösvedon esteenä ottaen huomioon toimintakäsikirjassa olevat suoritusarvotiedot; ja

b) valitut lentopaikan toimintaminimit soveltuvat kaikkiin seuraaviin:

1) toiminnassa olevat maalaitteet;

2) toiminnassa olevat ilma-aluksen järjestelmät;

3) ilma-aluksen suoritusarvot; ja

4) ohjaamomiehistön kelpoisuus.”

k) Korvataan NCC.OP.230 kohta seuraavasti:

”**NCC.OP.230 Lähestymisen aloittaminen ja jatkaminen**

a) Jos ilmoitettu näkyvyys (VIS) tai määräävä kiitotienäkyvyys (RVR) laskuun käytettävällä kiitotiellä on alle sovellettavan minimin, mittarilähestymistä ei saa lentokoneilla jatkaa

1) sen pisteen ohi, jossa lentokone on 1 000 jalan korkeudella lentopaikan korkeustasosta; tai

2) loppulähestymissegmenttiin (FAS), jos ratkaisukorkeus (DH) tai minimilaskeutumiskorkeus (MDH) on yli 1 000 jalkaa.

b) Jos ilmoitettu kiitotienäkyvyys on alle 550 metriä ja määräävä kiitotienäkyvyys laskuun käytettävällä kiitotiellä on alle sovellettavan minimin, mittarilähestymistä ei saa helikoptereilla jatkaa

1) sen pisteen ohi, jossa helikopteri on 1 000 jalan korkeudella lentopaikan korkeustasosta; tai

2) loppulähestymissegmenttiin (FAS), jos ratkaisukorkeus (DH) tai minimilaskeutumiskorkeus (MDH) on yli 1 000 jalkaa.

c) Jos vaadittua näköyhteyttä ei saada, on suoritettava keskeytetty lähestyminen ratkaisukorkeudesta (DA/H) tai minimilaskeutumiskorkeudesta (MDA/H) tai sitä ennen.

d) Jos vaadittu näköyhteys ei säily DA/H:n tai MDA/H:n jälkeen, on viipymättä suoritettava ylösveto.

e) Sen estämättä, mitä a alakohdassa säädetään, jos kiitotienäkyvyyttä ei ilmoiteta ja ilmoitettu näkyvyys (VIS) on sovellettavaa minimiä pienempi, mutta muunnettu meteorologinen näkyvyys (CMV) on yhtä hyvä tai parempi kuin sovellettava minimi, mittarilähestymistä voidaan jatkaa ratkaisukorkeuteen (DA/H) tai minimilaskeutumiskorkeuteen (MDA/H) saakka.

f) Sen estämättä, mitä a ja b alakohdassa säädetään, jos aikomuksena ei ole laskeutua, mittarilähestymistä voidaan jatkaa ratkaisukorkeuteen (DA/H) tai minimilaskeutumiskorkeuteen (MDA/H) saakka. Keskeytetty lähestyminen on suoritettava ratkaisukorkeudesta (DA/H) tai minimilaskeutumiskorkeudesta (MDA/H) tai sitä ennen.”

l) Lisätään NCC.OP.235 kohta seuraavasti:

”NCC.OP.235 EFVS 200 -lentotoiminta

a) Lentotoiminnan harjoittajan, joka aikoo harjoittaa EFVS 200 -lentotoimintaa operatiivisin hyvityksin ja ilman erityishyväksyntää, on varmistettava, että

1) ilma-alus on sertifioitu aiottua lentotoimintaa varten;

2) käytetään ainoastaan EFVS-lentotoimintaan soveltuvia kiitoteitä, loppulähestymis- ja lentoonlähtöalueita ja mittarilähestymismenetelmiä;

3) ohjaamomiehistön jäsenillä on pätevyys harjoittaa aiottua lentotoimintaa, ja ohjaamomiehistön jäsenille ja lennon valmisteluun osallistuvalle asiaankuuluvalle henkilöstölle on laadittu koulutus- ja tarkastuslento-ohjelma;

4) toimintamenetelmät on laadittu;

5) kaikki asiaankuuluvat tiedot on dokumentoitu minimivarusteluettelossa (MEL);

6) kaikki asiaankuuluvat tiedot on dokumentoitu huolto-ohjelmassa;

7) tehdään turvallisuusarvioinnit ja laaditaan suorituskykyindikaattorit lentotoiminnan turvallisuustason seurantaan; ja

8) lentopaikan toimintaminimeissä otetaan huomioon käytettävän järjestelmän suorituskyky.

b) Lentotoiminnan harjoittaja ei saa suorittaa EFVS 200 -lentotoimintaa huonon näkyvyyden lentotoiminnan yhteydessä.

c) Sen estämättä, mitä a alakohdan 1 alakohdassa säädetään, lentotoiminnan harjoittaja voi käyttää vähimmäiskriteerit täyttäviä EVS-järjestelmiä EFVS 200 -lentotoiminnan harjoittamiseen edellyttäen, että toimivaltainen viranomainen on hyväksynyt tämän."

7) Muutetaan liite VII seuraavasti:

a) Lisätään NCO.OP.101 kohta seuraavasti:

"**NCO.OP.101 Korkeusmittarin tarkistus ja asetukset**

a) Ilma-aluksen päällikön on tarkastettava korkeusmittarin asianmukainen toiminta ennen jokaista lähtöä.

b) Ilma-aluksen päällikön on käytettävä lennon kaikissa vaiheissa asianmukaisia korkeusmittarin asetuksia, joissa otetaan tarvittaessa huomioon lentopaikan sijaintivaltion tai ilmatilan valtion määräämät menetelmät."

b) Poistetaan NCO.OP.105 kohta;

c) Korvataan NCO.OP.110, NCO.OP.111 ja NCO.OP.112 kohta seuraavasti:

"NCO.OP.110 Lentopaikan toimintaminimit – lentokoneet ja helikopterit

a) Mittarilentosääntöjen (IFR) mukaisten lentojen osalta ilma-aluksen päällikön on laadittava lentopaikan toimintaminimit kullekin lähtö-, määrä- ja varalentopaikalle, jota suunnitellaan käytettävän, jotta voidaan varmistaa ilma-aluksen etäisyys maastosta ja esteistä sekä vähentää näköyhteyden menettämisen riskiä mittarilähestymisen näkölentosegmentin aikana.

b) Lentopaikan toimintaminimeissä on tarvittaessa otettava huomioon seuraavat seikat:

1) ilma-aluksen tyyppi, suoritusarvot ja lento-ominaisuudet;

2) ilma-aluksessa olevat laitteet, joita käytetään suunnistukseen, näköyhteyden saamiseen ja/tai lentoradan hallintaan lentoonlähdön, lähestymisen, laskun ja keskeytetyn lähestymisen aikana;

3) kaikki ilma-aluksen lentokäsikirjassa (AFM) mainitut ehdot tai rajoitukset;

4) niiden kiitoteiden / loppulähestymis- ja lentoonlähtöalueiden mitat ja ominaisuudet, jotka voidaan valita käytettäviksi;

5) käytettävissä olevien visuaalisten ja muiden maalaitteiden ja infrastruktuurin riittävyys ja suorituskyky;

6) estevarakorkeus merenpinnasta/vertailutasosta mitattuna (OCA/H) mittarilähestymismenetelmiä varten, jos määritetty;

7) esteet nousuun käytettävillä alueilla ja estevarat;

8) ilma-aluksen päällikön pätevyys ja asianmukainen toimintakokemus;

9) mittarilentomenetelmä (IAP), jos sellainen on laadittu;

10) lentopaikan ominaisuudet ja käytettävissä olevat lennonvarmistuspalvelut (ANS), jos sellaisia on;

11) lentopaikan sijaintivaltion mahdollisesti julkaisemat minimit;

12) huonon näkyvyyden lentotoiminnan (LVO) tai operatiivisin hyvityksin harjoitettavan lentotoiminnan erityishyväksynnöissä määrätyt ehdot.

NCO.OP.111 Lentopaikan toimintaminimit – 2D- ja 3D-lähestymiset

a) Ratkaisukorkeus (DH), jota käytetään 3D-lähestymisessä tai 2D-lähestymisessä jatkuvan liu'un loppulähestymistekniikalla (CDFA), ei saa olla alempi kuin korkein seuraavista:

1) kyseisen ilma-alusluokan estevarakorkeus (OCH);

2) tarvittaessa julkaistu lähestymismenetelmän ratkaisukorkeus (DH) tai minimilaskeutumiskorkeus (MDH);

3) taulukossa 1 määrätty järjestelmäminimi;

4) lentokäsikirjassa tai vastaavassa asiakirjassa määrätty vähimmäisratkaisukorkeus, jos sellainen on ilmoitettu.

b) Lentokoneella suoritettavassa 2D-lähestymisessä minimilaskeutumiskorkeus (MDH) ei saa olla alempi kuin korkein seuraavista:

1) kyseisen ilma-alusluokan estevarakorkeus (OCH);

2) julkaistu lähestymismenetelmän minimiratkaisukorkeus (MDH), jos on;

3) taulukossa 1 määrätty järjestelmäminimi; tai

4) lentokäsikirjassa määrätty pienin minimilaskeutumiskorkeus, jos sellainen on ilmoitettu.

Taulukko 1

Järjestelmäminimit

Laite	Alin DH/MDH (jalkaa)
ILS/MLS/GLS	200
GNSS/SBAS (LPV)	200
Tarkkuuslähestymistutka (PAR)	200
GNSS/SBAS (LP)	250
GNSS (LNAV)	250
GNSS/Baro-VNAV (LNAV/VNAV)	250
Helikopterin Point-in-Space-lähestyminen	250
LOC DME:llä tai ilman	250
SRA (päättyy ½ NM:n etäisyydelle)	250
SRA (päättyy 1 NM:n etäisyydelle)	300
SRA (päättyy 2 NM:n etäisyydelle)	350
VOR	300
VOR/DME	250
NDB	350
NDB/DME	300
VDF	350

NCO.OP.112 Lentopaikan toimintaminimit – lentokoneen kiertolähestyminen

a) Lentokoneella suoritettavassa kiertolähestymismenetelmässä minimilaskeutumiskorkeus (MDH) ei saa olla alempi kuin se, joka seuraavista on korkein:

1) kyseisen lentokoneluokan julkaistu kiertolähestymisen estevarakorkeus (OCH);

2) taulukosta 1 saatu alin kiertolähestymiskorkeus; tai

3) edeltävän mittarilähestymismenetelmän ratkaisukorkeus/minimilaskeutumiskorkeus (DH/MDH).

b) Lentokoneella suoritettavassa kiertolähestymismenetelmässä miniminäkyvyyden on oltava paras seuraavista:

1) kyseisen lentokoneluokan kiertolähestymisnäkyvyys, jos sellainen on julkaistu; tai

2) taulukosta 1 saatu miniminäkyvyys.

Taulukko 1

Eri lentokoneluokkien kiertolähestymisen minimilaskeutumiskorkeus (MDH) ja miniminäkyvyys

	Lentokoneluokka			
	A	B	C	D
MDH (jalkaa)	400	500	600	700
Miniminäkyvyys (m)	1 500	1 500	2 400	3 600”

d) Korvataan NCO.OP.135 kohdan b alakohta seuraavasti:

”b) Ennen lennon aloittamista ilma-aluksen päällikön on tutustuttava kaikkiin saatavilla oleviin säätietoihin, jotka ovat olennaisia aiotun lennon kannalta. Muualle kuin lähtöpaikan läheisyyteen suuntautuvan lennon ja jokaisen IFR-lennon valmisteluihin on kuuluttava

1) saatavilla olevien ajantasaisten sääsanomien ja -ennusteiden tarkastelu; ja

2) vaihtoehtoisten toimenpiteiden suunnittelu siltä varalta, ettei lentoa sääolosuhteiden vuoksi voida suorittaa loppuun suunnitelman mukaisesti.”

e) Korvataan NCO.OP.140, NCO.OP.141 ja NCO.OP.142 kohta seuraavasti:

”NCO.OP.140 Määrävaralentopaikat – lentokoneet

Ilma-aluksen päällikön on määritettävä IFR-lennolle lentosuunnitelmassa ainakin yksi määrävaralentopaikka, elleivät määräpaikkaa koskevat ajantasaiset säätiedot osoita, että ajanjaksona, joka alkaa tunti ennen arvioitua saapumisaikaa ja päättyy tunti sen jälkeen tai alkaa todellisesta lähtöajasta ja päättyy tunti arvioidun saapumisajan jälkeen, sen mukaan, kumpi näistä ajanjaksoista on lyhyempi, pilvikorkeus on vähintään 1 000 jalkaa käytettävissä olevan mittarilähestymismenetelmän ratkaisukorkeuden (DH) tai minimilaskeutumiskorkeuden (MDH) yläpuolella ja näkyvyys on vähintään 5 000 metriä.

NCO.OP.141 Määrävaralentopaikat – helikopterit

Ilma-aluksen päällikön on määritettävä IFR-lennolle lentosuunnitelmassa ainakin yksi määrävaralentopaikka, elleivät määräpaikkaa koskevat ajantasaiset säätiedot osoita, että ajanjaksona, joka alkaa tunti ennen arvioitua saapumisaikaa ja päättyy tunti sen jälkeen tai alkaa todellisesta lähtöajasta ja päättyy tunti arvioidun saapumisajan jälkeen, sen mukaan, kumpi näistä ajanjaksoista on lyhyempi, pilvikorkeus on vähintään 1 000 jalkaa käytettävissä olevan mittarilähestymismenetelmän ratkaisukorkeuden (DH) tai minimilaskeutumiskorkeuden (MDH) yläpuolella ja näkyvyys on vähintään 3 000 metriä.

NCO.OP.142 Määrävaralentopaikat – mittarilähestymiset

Ilma-aluksen päällikkö saa valita lentopaikan määrävaralentopaikaksi vain, jos

a) joko määrälentopaikalla tai määrävaralentopaikalla on käytettävissä mittarilähestymismenetelmä, joka ei perustu GNSS-järjestelmään, tai

b) seuraavat edellytykset täyttyvät:

1) ilma-aluksen GNSS-laitteistossa on SBAS-valmius;

2) määrälentopaikka, mahdollinen määrävaralentopaikka ja niiden välinen reitti ovat SBAS-palvelualueella;

3) ABAS-järjestelmän ennakoidaan olevan käytettävissä, jos SBAS-järjestelmä ei odottamatta ole käytettävissä;

4) valitaan mittarilähestymismenetelmä (joko määrä- tai määrävaralentopaikalla), joka ei ole riippuvainen SBAS-järjestelmän käytettävyydestä;

5) asianmukainen varajärjestely mahdollistaa lennon turvallisen suorittamisen, jos GNSS-järjestelmä ei ole käytettävissä.”

f) Lisätään NCO.OP.143 and NCO.OP.144 kohta seuraavasti:

”NCO.OP.143 Määrävaralentopaikkojen suunnitteluminimit – lentokoneet

Lentopaikkaa ei saa määrittää määrävaralentopaikaksi, elleivät saatavilla olevat ajantasaiset säätiedot osoita, että ajanjaksona, joka alkaa tunti ennen arvioitua saapumisaikaa ja päättyy tunti sen jälkeen tai alkaa todellisesta lähtöajasta ja päättyy tunti arvioidun saapumisajan jälkeen, sen mukaan, kumpi näistä ajanjaksoista on lyhyempi,

a) varalentopaikalla, jolla on käytettävissä mittarilähestyminen, jonka ratkaisukorkeus on alle 250 jalkaa:

1) pilvikorkeus on vähintään 200 jalkaa mittarilähestymisessä käytettävää ratkaisukorkeutta (DH) tai minimilaskeutumiskorkeutta (MDH) korkeampi; ja

2) näkyvyys on vähintään 1 500 metriä; tai

b) varalentopaikalla, jolla mittarilähestymisessä käytettävä ratkaisukorkeus (DH) tai minimilaskeutumiskorkeus (MDH) on 250 jalkaa tai yli:

1) pilvikorkeus on vähintään 400 jalkaa mittarilähestymismenetelmässä käytettävää ratkaisukorkeutta (DH) tai minimilaskeutumiskorkeutta (MDH) korkeampi; ja

2) näkyvyys on vähintään 3 000 m; tai

c) varalentopaikalla, jolla ei ole käytössä mittarilähestymismenetelmää:

1) pilvikorkeus on vähintään korkeampi seuraavista: 2 000 jalkaa tai turvallinen IFR-minimikorkeus; ja

2) näkyvyys on vähintään 5 000 metriä.

NCO.OP.144 Määrävaralentopaikkojen suunnitteluminimit – helikopterit

Lentopaikkaa ei saa määrittää määrävaralentopaikaksi, elleivät saatavilla olevat ajantasaiset säätiedot osoita, että ajanjaksona, joka alkaa tunti ennen arvioitua saapumisaikaa ja päättyy tunti sen jälkeen tai alkaa todellisesta lähtöajasta ja päättyy tunti arvioidun saapumisajan jälkeen, sen mukaan, kumpi näistä ajanjaksoista on lyhyempi,

a) varalentopaikalla, jolla on käytössä mittarilähestymismenetelmä:

1) pilvikorkeus on vähintään 200 jalkaa mittarilähestymisessä käytettävää ratkaisukorkeutta (DH) tai minimilaskeutumiskorkeutta (MDH) korkeampi; ja

2) näkyvyys on päivällä vähintään 1 500 metriä tai yöllä vähintään 3 000 metriä; tai

b) varalentopaikalla, jolla ei ole käytössä mittarilähestymismenetelmää:

1) pilvikorkeus on vähintään korkeampi seuraavista: 2 000 jalkaa tai turvallinen IFR-minimikorkeus; ja

2) näkyvyys on päivällä vähintään 1 500 metriä tai yöllä vähintään 3 000 metriä.”

g) Korvataan NCO.OP.160 kohdan a ja b alakohta seuraavasti:

”a) Ilma-aluksen päällikkö saa aloittaa VFR-lennon tai jatkaa sitä vain, jos uusimmat saatavilla olevat säätiedot osoittavat, että sääolosuhteet reitillä ja aiotussa määräpaikassa vastaavat arvioituna käyttöaikana vähintään sovellettavia VFR-toimintaminimejä.

b) Ilma-aluksen päällikkö saa aloittaa IFR-lennon tai jatkaa sitä kohti suunniteltua määrälentopaikkaa vain, jos uusimmat saatavilla olevat säätiedot osoittavat, että sääolosuhteet määrälentopaikalla tai ainakin yhdellä määrävaralentopaikalla vastaavat arvioituna saapumisajankohtana vähintään sovellettavia lentopaikan toimintaminimejä.”

h) Korvataan NCO.OP.175 kohta seuraavasti:

”NCO.OP.175 Lentoonlähtöolosuhteet – lentokoneet ja helikopterit

Ennen lentoonlähdön aloittamista ilma-aluksen päällikön on oltava vakuuttunut siitä, että

a) lento- tai toimintapaikan sääolosuhteet ja käytettäväksi aiotun kiitotien tai loppulähestymis- ja lentoonlähtöalueen kunto ovat käytettävissä olevien tietojen mukaan sellaiset, etteivät ne ole turvallisen lentoonlähdön ja nousun esteenä; ja

b) valitut lentopaikan toimintaminimit soveltuvat kaikkiin seuraaviin:

1) toiminnassa olevat maalaitteet;

2) toiminnassa olevat ilma-aluksen järjestelmät;

3) ilma-aluksen suoritusarvot;

4) ohjaamomiehistön kelpoisuus."

i) Korvataan NCO.OP.205 ja NCO.OP.206 kohta seuraavasti:

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

Ennen lähestymisen ja laskun aloittamista ilma-aluksen päällikön on oltava vakuuttunut siitä, että

a) lento- tai toimintapaikan sääolosuhteet ja käytettäväksi aiotun kiitotien kunto ovat käytettävissä olevien tietojen mukaan sellaiset, etteivät ne ole turvallisen lähestymisen, laskun tai keskeytetyn lähestymisen esteenä; ja

b) valitut lentopaikan toimintaminimit soveltuvat kaikkiin seuraaviin:

1) toiminnassa olevat maalaitteet;

2) toiminnassa olevat ilma-aluksen järjestelmät;

3) ilma-aluksen suoritusarvot; ja

4) ohjaamomiehistön kelpoisuus.

NCO.OP.206 Lähestymis- ja laskuolosuhteet – helikopterit

Ennen lähestymisen ja laskun aloittamista ilma-aluksen päällikön on oltava vakuuttunut siitä, että

a) lento- tai toimintapaikan sääolosuhteet sekä käytettäväksi aiotun loppulähestymis- ja lentoonlähtöalueen kunto ovat käytettävissä olevien tietojen mukaan sellaiset, etteivät ne ole turvallisen lähestymisen, laskun tai keskeytetyn lähestymisen esteenä; ja

b) valitut lentopaikan toimintaminimit soveltuvat kaikkiin seuraaviin:

1) toiminnassa olevat maalaitteet;

2) toiminnassa olevat ilma-aluksen järjestelmät;

3) ilma-aluksen suoritusarvot;

4) ohjaamomiehistön kelpoisuus."

j) Korvataan NCO.OP.210 kohta seuraavasti:

"NCO.OP.210 Lähestymisen aloittaminen ja jatkaminen – lentokoneet ja helikopterit

a) Jos laskuun käytettävän kiitotien määräävä kiitotienäkyvyys on alle 550 metriä (tai mikä tahansa SPA.LVO kohdan mukaisen hyväksynnän mukaisesti määritetty alempi arvo), mittarilähestymistä ei saa jatkaa

1) sen pisteen ohi, jossa ilma-alus on 1 000 jalan korkeudella lentopaikan korkeustasosta; tai

2) loppulähestymissegmenttiin, jos ratkaisukorkeus (DH) tai minimilaskeutumiskorkeus (MDH) on yli 1 000 jalkaa.

b) Jos vaadittua näköyhteyttä ei saada, on suoritettava keskeytetty lähestyminen ratkaisukorkeudesta (DA/H) tai minimilaskeutumiskorkeudesta (MDA/H) tai sitä ennen.

c) Jos vaadittu näköyhteys ei säily DA/H:n tai MDA/H:n jälkeen, on viipymättä suoritettava ylösveto."

8) Muutetaan liite VIII seuraavasti:

a) Lisätään SPO.OP.101 kohta seuraavasti:

"**SPO.OP.101 Korkeusmittarin tarkistus ja asetukset**

a) Lentotoiminnan harjoittajan on laadittava menetelmät korkeusmittarin tarkistukseen ennen jokaista lähtöä.

b) Lentotoiminnan harjoittajan on laadittava lennon kaikkia vaiheita varten korkeusmittarin asetuksia koskevat menetelmät, joissa otetaan tarvittaessa huomioon lentopaikan sijaintivaltion tai ilmatilan valtion laatimat menetelmät."

b) Korvataan SPO.OP.110 kohta seuraavasti:

"**SPO.OP.110 Lentopaikan toimintaminimit – lentokoneet ja helikopterit**

a) Lentotoiminnan harjoittajan on laadittava lentopaikan toimintaminimit kullekin lähtö-, määrä- ja varalentopaikalle, jota suunnitellaan käytettävän, jotta voidaan varmistaa ilma-aluksen etäisyys maastosta ja esteistä sekä vähentää näköyhteyden menettämisen riskiä mittarilähestymisen näkölentosegmentin aikana.

b) Lentopaikan toimintaminimien määrittämiseen käytettävässä menetelmässä on otettava huomioon seuraavat tekijät:

1) ilma-aluksen tyyppi, suoritusarvot ja lento-ominaisuudet;

2) ilma-aluksessa olevat laitteet, joita käytetään suunnistukseen, näköyhteyden saamiseen ja/tai lentoradan hallintaan lentoonlähdön, lähestymisen, laskun ja keskeytetyn lähestymisen aikana;

3) kaikki ilma-aluksen lentokäsikirjassa (AFM) mainitut ehdot tai rajoitukset;

4) niiden kiitoteiden / loppulähestymis- ja lentoonlähtöalueiden mitat ja ominaisuudet, jotka voidaan valita käytettäviksi;

5) käytettävissä olevien visuaalisten ja muiden maalaitteiden ja infrastruktuurin riittävyys ja suorituskyky;

6) mittarilähestymismenetelmien estevarakorkeus merenpinnasta/vertailutasosta mitattuna (OCA/H);

7) esteet nousuun käytettävillä alueilla ja tarvittavat estevarat;

8) lentopaikan, mittarilähestymismenetelmän tai paikallisympäristön muut kuin standardiominaisuudet;

9) ohjaamomiehistön kokoonpano, pätevyys ja kokemus;

10) mittarilähestymismenetelmä (IAP);

11) lentopaikan ominaisuudet ja käytettävissä olevat lennonvarmistuspalvelut (ANS);

12) lentopaikan sijaintivaltion mahdollisesti julkaisemat minimit;

13) huonon näkyvyyden lentotoiminnan (LVO) tai operatiivisin hyvityksin harjoitettavan lentotoiminnan erityishyväksynnöissä määrätyt ehdot; ja

14) lentotoiminnan harjoittajan asiaankuuluva operatiivinen kokemus.

c) Lentotoiminnan harjoittajan on esitettävä lentopaikan toimintaminimien määrittämisen menetelmä toimintakäsikirjassa."

c) Poistetaan SPO.OP.111 kohta;

d) Korvataan SPO.OP.112 kohta seuraavasti:

"**SPO.OP.112 Lentopaikan toimintaminimit – lentokoneen kiertolähestyminen**

a) Lentokoneella suoritettavassa kiertolähestymismenetelmässä minimilaskeutumiskorkeus (MDH) ei saa olla alempi kuin se, joka seuraavista on korkein:

1) kyseisen lentokoneluokan julkaistu kiertolähestymisen estevarakorkeus (OCH);

2) taulukosta 1 saatu alin kiertolähestymiskorkeus; tai

3) edeltävän mittarilähestymismenetelmän ratkaisukorkeus/minimilaskeutumiskorkeus (DH/MDH).

b) Lentokoneella suoritettavassa kiertolähestymismenetelmässä miniminäkyvyyden on oltava paras seuraavista:

1) kyseisen lentokoneluokan kiertolähestymisnäkyvyys, jos sellainen on julkaistu; tai

2) taulukosta 1 saatu miniminäkyvyys.

Taulukko 1

Eri lentokoneluokkien kiertolähestymisen minimilaskeutumiskorkeus (MDH) ja miniminäkyvyys

	Lentokoneluokka			
	A	B	C	D
MDH (jalkaa)	400	500	600	700
Miniminäkyvyys (m)	1 500	1 600	2 400	3 600”

e) Korvataan SPO.OP.140 kohdan b alakohta seuraavasti:

”b) Ennen lennon aloittamista ilma-aluksen päällikön on tutustuttava kaikkiin saatavilla oleviin säätietoihin, jotka ovat olennaisia aiotun lennon kannalta. Muualle kuin lähtöpaikan läheisyyteen suuntautuvan lennon ja jokaisen IFR-lennon valmisteluihin on kuuluttava

1) saatavilla olevien ajantasaisten sääsanomien ja -ennusteiden tarkastelu; ja

2) vaihtoehtoisten toimenpiteiden suunnittelu siltä varalta, ettei lentoa sääolosuhteiden vuoksi voida suorittaa loppuun suunnitelman mukaisesti.”

f) Lisätään SPO.OP.143 and SPO.OP.144 kohta seuraavasti:

”SPO.OP.143 Määrävaralentopaikkojen suunnitteluminimit – lentokoneet

Lentopaikkaa ei saa määrittää määrävaralentopaikaksi, elleivät saatavilla olevat ajantasaiset säätiedot osoita, että ajanjaksona, joka alkaa tunti ennen arvioitua saapumisaikaa ja päättyy tunti sen jälkeen tai alkaa todellisesta lähtöajasta ja päättyy tunti arvioidun saapumisajan jälkeen, sen mukaan, kumpi näistä ajanjaksoista on lyhyempi,

a) varalentopaikalla, jolla on käytettävissä mittarilähestyminen, jonka ratkaisukorkeus on alle 250 jalkaa:

1) pilvikorkeus on vähintään 200 jalkaa mittarilähestymisessä käytettävää ratkaisukorkeutta (DH) tai minimilaskeutumiskorkeutta (MDH) korkeampi; ja

2) näkyvyys on vähintään parempi seuraavista: 1 500 metriä tai 800 metriä yli mittarilähestymisen RVR/VIS-minimin; tai

b) varalentopaikalla, jolla mittarilähestymisessä käytettävä ratkaisukorkeus (DH) tai minimilaskeutumiskorkeus (MDH) on 250 jalkaa tai yli:

1) pilvikorkeus on vähintään 400 jalkaa mittarilähestymismenetelmässä käytettävää ratkaisukorkeutta (DH) tai minimilaskeutumiskorkeutta (MDH) korkeampi; ja

2) näkyvyys on vähintään 3 000 m; tai

c) varalentopaikalla, jolla ei ole käytössä mittarilähestymismenetelmää:

1) pilvikorkeus on vähintään korkeampi seuraavista: 2 000 jalkaa tai turvallinen IFR-minimikorkeus; ja

2) näkyvyys on vähintään 5 000 m.

SPO.OP.144 Määrävaralentopaikkojen suunnitteluminimit – helikopterit

Lentotoiminnan harjoittaja saa valita lentopaikan määrävaralentopaikaksi vain, jos saatavilla olevat ajantasaiset säätiedot osoittavat, että ajanjaksona, joka alkaa tuntia ennen arvioitua saapumisaikaa ja päättyy tunti sen jälkeen, tai ajanjaksona, joka alkaa todellisesta lähtöajasta ja päättyy tunti arvioidun saapumisajan jälkeen, sen mukaan, kumpi näistä ajanjaksoista on lyhyempi,

a) varalentopaikalla, jolla on käytössä mittarilähestymismenetelmä:

1) pilvikorkeus on vähintään 200 jalkaa mittarilähestymisessä käytettävää ratkaisukorkeutta (DH) tai minimilaskeutumiskorkeutta (MDH) korkeampi; ja

2) näkyvyys on päivällä vähintään 1 500 metriä tai yöllä vähintään 3 000 metriä; tai

b) varalentopaikalla, jolla ei ole käytössä mittarilähestymismenetelmää:

1) pilvikorkeus on vähintään 2 000 jalkaa tai turvallinen IFR-minimikorkeus sen mukaan, kumpi näistä on suurempi; ja

2) näkyvyys on päivällä vähintään 1 500 metriä tai yöllä vähintään 3 000 metriä.”

g) Korvataan SPO.OP.145 kohdan a alakohta seuraavasti:

”a) Ilma-aluksen päällikön on määritettävä IFR-lennolle lentosuunnitelmassa ainakin yksi sääolosuhteiltaan hyväksyttävä lähtövaralentopaikka, jos lähtölentopaikan sääolosuhteet ovat sovellettavien lentopaikan toimintaminimien tasolla tai niiden alapuolella tai jos lähtölentopaikalle ei voida palata muista syistä.”

h) Korvataan SPO.OP.170 kohdan a ja b alakohta seuraavasti:

”a) Ilma-aluksen päällikkö saa aloittaa VFR-lennon tai jatkaa sitä vain, jos uusimmat saatavilla olevat säätiedot osoittavat, että sääolosuhteet reitillä ja aiotussa määräpaikassa vastaavat arvioituna käyttöaikana vähintään sovellettavia VFR-toimintaminimejä.

b) Ilma-aluksen päällikkö saa aloittaa IFR-lennon tai jatkaa sitä kohti suunniteltua määrälentopaikkaa vain, jos uusimmat saatavilla olevat säätiedot osoittavat, että sääolosuhteet määrälentopaikalla tai ainakin yhdellä määrävaralentopaikalla vastaavat arvioituna saapumisajankohtana vähintään sovellettavia lentopaikan toimintaminimejä.”

i) Korvataan SPO.OP.180 kohta seuraavasti:

”SPO.OP.180 Lentoonlähtöolosuhteet – lentokoneet ja helikopterit

Ennen lentoonlähdön aloittamista ilma-aluksen päällikön on oltava vakuuttunut siitä, että

a) lento- tai toimintapaikan sääolosuhteet ja käytettäväksi aiotun kiitotien tai loppulähestymis- ja lentoonlähtöalueen kunto ovat sellaiset, etteivät ne ole turvallisen lentoonlähdön ja nousun esteenä; ja

b) valitut lentopaikan toimintaminimit soveltuvat kaikkiin seuraaviin:

1) toiminnassa olevat maalaitteet;

2) toiminnassa olevat ilma-aluksen järjestelmät;

3) ilma-aluksen suoritusarvot;

4) ohjaamomiehistön kelpoisuus.”

j) Korvataan SPO.OP.210 kohta seuraavasti:

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

Ennen lähestymisen aloittamista ilma-aluksen päällikön on oltava vakuuttunut siitä, että

a) lento- tai toimintapaikan sääolosuhteet ja käytettäväksi aiotun kiitotien tai loppulähestymis- ja lentoonlähtöalueen kunto ovat sellaiset, etteivät ne ole turvallisen lähestymisen, laskun tai ylösvedon esteenä ottaen huomioon toimintakäsikirjassa olevat suoritusarvotiedot; ja

b) valitut lentopaikan toimintaminimit soveltuvat kaikkiin seuraaviin:

1) toiminnassa olevat maalaitteet;

2) toiminnassa olevat ilma-aluksen järjestelmät;

3) ilma-aluksen suoritusarvot;

4) ohjaamomiehistön kelpoisuus.”

k) Korvataan SPO.OP.215 kohta seuraavasti:

”SPO.OP.215 Lähestymisen aloittaminen ja jatkaminen

a) Jos ilmoitettu näkyvyys (VIS) tai määräävä kiitotienäkyvyys (RVR) laskuun käytettävällä kiitotiellä on alle sovellettavan minimin, mittarilähestymistä ei saa lentokoneilla jatkaa

1) sen pisteen ohi, jossa lentokone on 1 000 jalan korkeudella lentopaikan korkeustasosta; tai

2) loppulähestymissegmenttiin (FAS), jos ratkaisukorkeus (DH) tai minimilaskeutumiskorkeus (MDH) on yli 1 000 jalkaa.

b) Jos ilmoitettu kiitotienäkyvyys on alle 550 metriä ja määräävä kiitotienäkyvyys laskuun käytettävällä kiitotiellä on alle sovellettavan minimin, mittarilähestymistä ei saa helikoptereilla jatkaa

1) sen pisteen ohi, jossa helikopteri on 1 000 jalan korkeudella lentopaikan korkeustasosta; tai

2) loppulähestymissegmenttiin (FAS), jos ratkaisukorkeus (DH) tai minimilaskeutumiskorkeus (MDH) on yli 1 000 jalkaa.

c) Jos vaadittua näköyhteyttä ei saada, on suoritettava keskeytetty lähestyminen ratkaisukorkeudesta (DA/H) tai minimilaskeutumiskorkeudesta (MDA/H) tai sitä ennen.

d) Jos vaadittu näköyhteys ei säily DA/H:n tai MDA/H:n jälkeen, on viipymättä suoritettava ylösveto.

e) Sen estämättä, mitä a alakohdassa säädetään, jos kiitotienäkyvyyttä ei ilmoiteta ja ilmoitettu näkyvyys (VIS) on pienempi, mutta muunnettu meteorologinen näkyvyys (CMV) on parempi kuin sovellettava minimi, mittarilähestymistä voidaan jatkaa ratkaisukorkeuteen (DA/H) tai minimilaskeutumiskorkeuteen (MDA/H) saakka.

f) Sen estämättä, mitä a ja b alakohdassa säädetään, jos aikomuksena ei ole laskeutua, mittarilähestymistä voidaan jatkaa ratkaisukorkeuteen (DA/H) tai minimilaskeutumiskorkeuteen (MDA/H) saakka. Keskeytetty lähestyminen on suoritettava ratkaisukorkeudesta (DA/H) tai minimilaskeutumiskorkeudesta (MDA/H) tai sitä ennen.”

l) Lisätään SPO.OP.235 kohta seuraavasti:

”SPO.OP.235 EFVS 200 -lentotoiminta

a) Lentotoiminnan harjoittajan, joka aikoo harjoittaa EFVS 200 -lentotoimintaa operatiivisin hyvityksin ja ilman erityishyväksyntää, on varmistettava, että

1) ilma-alus on sertifioitu aiottua lentotoimintaa varten;

2) käytetään ainoastaan EFVS-lentotoimintaan soveltuvia kiitoteitä, loppulähestymis- ja lentoonlähtöalueita ja mittarilähestymismenetelmiä;

3) ohjaamomiehistöllä on pätevyys harjoittaa aiottua lentotoimintaa, ja ohjaamomiehistön jäsenille ja lennon valmisteluun osallistuvalle asiaankuuluvalle henkilöstölle on laadittu koulutus- ja tarkastuslento-ohjelma;

4) toimintamenetelmät on laadittu;

5) kaikki asiaankuuluvat tiedot on dokumentoitu minimivarusteluettelossa (MEL);

6) kaikki asiaankuuluvat tiedot on dokumentoitu huolto-ohjelmassa;

7) tehdään turvallisuusarvioinnit ja laaditaan suorituskykyindikaattorit lentotoiminnan turvallisuustason seurantaan; ja

8) lentopaikan toimintaminimeissä otetaan huomioon käytettävän järjestelmän suorituskyky.

b) Lentotoiminnan harjoittaja ei saa suorittaa EFVS 200 -lentotoimintaa huonon näkyvyyden lentotoiminnan yhteydessä.

c) Sen estämättä, mitä a alakohdan 1 alakohdassa säädetään, lentotoiminnan harjoittaja voi käyttää vähimmäiskriteerit täyttäviä EVS-järjestelmiä EFVS 200 -lentotoiminnan harjoittamiseen edellyttäen, että toimivaltainen viranomainen on hyväksynyt tämän.”