II

(Muud kui seadusandlikud aktid)

MÄÄRUSED

KOMISJONI MÄÄRUS (EL) 2015/2338,

11. detsember 2015,

millega muudetakse määrust (EL) nr 965/2012 pardaregistraatorite, veealuse asukoha kindlakstegemise seadmete ja õhusõiduki jälgimise süsteeme käsitlevate nõuete osas

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määrust (EÜ) nr 216/2008, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 91/670/EMÜ, määrus (EÜ) nr 1592/2002 ning direktiiv 2004/36/EÜ, ([1]) eriti selle artikli 8 lõiget 5,

ning arvestades järgmist:

(1) Õhusõidukit tuleb käitada kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisas esitatud asjakohaste oluliste nõuetega. Komisjon peaks kooskõlas määrusega (EÜ) nr 216/2008 vastu võtma vajalikud rakenduseeskirjad, millega kehtestatakse õhusõidukite ohutu käitamise tingimused.

(2) Kabiini helisalvestusseadme (CVR) eesmärk on abistada lennuõnnetuste uurimisorganit õnnetuse või intsidendiga seotud ohutusalases uurimises. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) nr 996/2010 ([2]) on sätestatud asjakohased kaitsemeetmed, et vältida pärast ohutusalase uurimise algatamist CVRi salvestiste avalikustamist. Ohutusjuhtimise kasutuselevõtu käigus on selgunud, et CVRi salvestisi on lisaks ohutusalasele uurimisele võimalik kasutada ka ohutustaseme säilitamisel või tõstmisel. Seepärast tuleks komisjoni määrust (EL) nr 965/2012 ([3]) muuta, et karmistada tingimusi, mille eesmärk on tulemuslikult vältida CVRi salvestiste ebakohast kasutamist ja avalikustamist.

(3) Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon (ICAO) on teinud praeguste ohutusnõuete täiustamiseks mitu ettepanekut, et suurendada pardaregistraatorite üldist suutlikkust ning hõlbustada õhusõiduki ja selle pardaregistraatorite leidmist pärast vee kohal toimunud õnnetust. Eespool nimetatud ohutusnõuete täiustamine hõlmab ettepanekuid aegunud andmesalvestustehnikast (näiteks magnetlintide või magnettraatide kasutamine) loobumise, CVRi minimaalse salvestusaja pikendamise, pardaregistraatorite veealuse asukoha kindlakstegemise seadme tööaja pikendamise ja väga suure avastamispiirkonnaga veealuse asukoha kindlakstegemise seadme paigaldamise kohta veekogu kohal pikki lende tegevatele õhusõidukitele. Seetõttu tuleks määrust (EL) nr 965/2012 eespool nimetatud ohutusalaste nõuete kajastamiseks muuta.

(4) Arvesse tuleks võtta lennu MH370 kadumist 8. märtsil 2014 ning ICAO eri valdkondade esindajate kohtumisel 12. ja 13. mail 2014 antud soovitusi ülemaailmse jälgimise kohta. Selleks et hõlbustada õhusõiduki asukoha kindlakstegemist ebahariliku käitumise, hädaolukorra või õnnetuse korral, peaks reisilennuki asukoht olema ka kõrvalistes piirkondades lendamise korral kogu aeg teada. Võimaluse korral peaksid õhusõiduki jälgimise vahendid olema piisavalt vastupidavad selleks, et jätkata töötamist ka pärast normaalse elektrivarustuse katkemist

([1]) ELT L 79, 13.3.2008, lk 1.
([2]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 996/2010, 20. oktoober 2010, tsiviillennunduses toimuvate lennuõnnetuste ja intsidentide uurimise ja ennetamise kohta ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 94/56/EÜ (ELT L 295, 12.11.2010, lk 35).
([3]) Määrus (EL) nr 965/2012, 5. oktoober 2012, millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 296, 25.10.2012, lk 1).

õhusõiduki pardal, samuti peaks olema tagatud, et sellist seadet ei ole lennu ajal ühegi juhise abil võimalik välja lülitada. Seega tuleks määrust (EL) nr 965/2012 muuta, et lisada sinna täiendavad nõuded selliste seadmete kohta, mis võimaldavad jälgida õhusõidukit kogu lennu ajal, sealhulgas veekogu kohal ja kõrvalistes piirkondades toimuvate lendude ajal.

(5) Pardaregistraatoritega tegeleva ICAO komitee (FLIRECP) tehtud ettepaneku kohaselt tuleks pikendatud salvestusajaga CVRide kasutamise osas kehtestada suurte õhusõidukite puhul säte, mille kohaselt pärast 1. jaanuari 2021 toodetud õhusõidukid, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on üle 27 000 kg, peavad olema varustatud CVRiga, mille salvestusaeg on 25 tundi.

(6) Käesolevas määruses sätestatud meetmete kehtestamisel on arvesse võetud lennuõnnetuste uurimisorganite 13 ohutusalast soovitust, ([1]) mille eesmärk on suurendada lennuohutust, hõlbustada Euroopa tsiviillennunduses toimunud õnnetuste uurimiseks vajaliku teabe hankimist, parandada pardaregistraatorite suutlikkust ning lihtsustada nende käsitlemist ja vee kohal toimunud õnnetuses osalenud õhusõiduki asukoha kindlakstegemist.

(7) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed põhinevad Euroopa Lennundusohutusameti (EASA) arvamusel nr 01/2014, ([2]) mis on esitatud kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 17 lõike 2 punktiga b ja artikli 19 lõikega 1.

(8) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 65 alusel asutatud komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määruse (EL) nr 965/2012 I lisa („Mõisted"), IV lisa (CAT-osa), VI lisa (NCC-osa) ja VIII lisa (SPO-osa) muudetakse vastavalt käesoleva määruse lisale.

Artikkel 2

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

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 11. detsember 2015

Komisjoni nimel
president
Jean-Claude JUNCKER

([1]) EASA viited eespool osutatud 13 ohutusalase soovituse kohta: CAND-1999-002 (McDonnell Douglas MD11, HB-IWF, 2.9.1998); GREC-2006-045 (B737 of Helios, 5B-DBY, 14.8.2005); NORW-2006-013 (ATR42, OY-JRJ 31.1.2005); NETH-2011-015 (Boeing 737, PH-BDP, 10.2.2010); UNKG-2012-013 (Boeing 767, G OOBK, 3.10.2010); FRAN-2012-025 (Airbus 340, F-GLZU, 22.7.2011); FINL-2012-003 (Airbus A330, OH-LTO,11.12.2010); FRAN-2009-016, FRAN-2009-017, FRAN-2009-018, FRAN-2011-017 ja FRAN-2011-018 (Airbus A330, F-GZCP, 1.6.2009); UNKG-2008-020 (ATR42, EI-SLD, 18.1.2007).

([2]) EASA arvamus 1/2014, 5. mai 2014, pardaregistraatorite ja veealuse asukoha kindlakstegemise seadmete suhtes kohaldatavate nõuete muutmise kohta.

LISA

1. Määruse (EL) nr 965/2012 I lisasse lisatakse järgmised punktid:

„8a) „õhusõidukite jälgimine" – maa peal teostatav protsess, mille käigus standarditud ajavahemike järel säilitatakse ja ajakohastatakse lendu teostava õhusõiduki neljamõõtmelist positsiooni kirjeldavaid andmeid;

8b) „õhusõidukite jälgimise süsteem" – õhusõidukite jälgimisel põhinev süsteem, mille eesmärk on kindlaks teha õhusõiduki ebatavaline käitumine ja anda selle kohta häiret;".

2. Määruse (EL) nr 965/2012 IV lisa muudetakse järgmiselt.

a) Punkti CAT.GEN.MPA.105 alapunkti a alapunkt 10 asendatakse järgmisega:

„10) tagama, et:

i) pardaregistraatorid ei ole lennu ajal töökorrast ära ega välja lülitatud,

ii) muu juhtumi kui õnnetuse või tõsise intsidendi korral, millest tuleb teatada kooskõlas punkti ORO.GEN.160 alapunktiga a, ei kustutata pardaregistraatorite salvestisi sihilikult, ning

iii) õnnetuse või tõsise intsidendi korral või kui pardaregistraatori salvestiste säilitamist korraldab uurimisorgan:

A) pardaregistraatori salvestisi sihilikult ei kustutata,

B) pardaregistraatorid desaktiveeritakse lennu lõppedes viivitamatult ning

C) enne lennumeeskonna kabiinist lahkumist võetakse kasutusele ettevaatusabinõud pardaregistraatori salvestiste säilitamiseks."

b) Punkti CAT.GEN.MPA.195 muudetakse järgmiselt:

i) pealkiri asendatakse järgmisega:

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

ii) alapunkt a asendatakse järgmisega:

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

iii) alapunkt f asendatakse järgmisega:

„f) Ilma et see mõjutaks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 996/2010 (*) sätteid, kohaldatakse järgmist:

1) kabiini helisalvestusseadmete (CVR) salvestisi võib avaldada või kasutada üksnes juhul, kui see on vajalik kabiini helisalvestusseadmete (CVR) töökorras oleku tagamiseks ning järgmiste tingimuste täitmisel:

i) kabiini helisalvestusseadmete (CVR) salvestiste käitlemiseks ja nende protokollimiseks on kehtestatud asjakohane protseduur,

ii) kõik asjakohased meeskonnaliikmed ja hooldustöötajad on andnud oma eelneva nõusoleku ning

iii) kõnealuseid salvestisi kasutatakse ainult ohutustaseme säilitamiseks või tõstmiseks.

1a) Kui kabiini helisalvestusseadmete (CVR) salvestist kontrollitakse nende seadmete (CVR) töökorras oleku tagamiseks, peab käitaja tagama kõnealuse salvestise privaatsuse ega tohi salvestist avaldada ega kasutada muul eesmärgil kui asjaomase helisalvestusseadme (CVR) töökorras oleku kontrollimiseks.

2) pardaregistraatori (FDR) või andmeside salvestisi võib kasutada muudel eesmärkidel kui teatamiskohustuse alla kuuluva õnnetuse või intsidendi uurimiseks üksnes juhul, kui:

i) neid salvestisi kasutab käitaja üksnes seoses lennukõlblikkuse tagamise või hooldusega või

ii) salvestised on anonümiseeritud või

iii) salvestised avalikustatakse turvalisel viisil.

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 996/2010, 20. oktoober 2010, tsiviillennunduses toimuvate lennuõnnetuste ja intsidentide uurimise ja ennetamise kohta ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 94/56/EÜ (ELT L 295, 12.11.2010, lk 35)."

c) Lisatakse punkt CAT.GEN.MPA.205:

„CAT.GEN.MPA.205 Õhusõidukite jälgimise süsteem – Lennukid

a) Hiljemalt 16. detsembriks 2018 võtab käitaja lennutegevuse kontrollisüsteemi osana kasutusele õhusõidukite jälgimise süsteemi ja hakkab seda haldama. Kõnealuse süsteemiga jälgitakse punkti b kohaseid lende ning süsteemi kasutatakse järgmiste lennukite puhul:

1) lennukid, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) on üle 27 000 kg, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle 19, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud enne 16. detsembrit 2018 ja millel on lisaks sekundaarradari transpondrile täiendav asukoha edastamise suutlikkus;

2) kõik lennukid, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) on üle 27 000 kg, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle 19 ning mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 16. detsembril 2018 või pärast seda kuupäeva, ja

3) kõik lennukid, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) on üle 45 500 kg ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 16. detsembril 2018 või pärast seda.

b) Käitaja jälgib lende stardist kuni maandumiseni, välja arvatud juhul, kui kavandatud lennumarsruut ja plaanikohane muudetud marsruut on täielikult lisatud õhuruumiosasse, kus:

1) tavaliselt osutatakse lennujuhtimise seireteenust ja seda toetavad lennujuhtimise seiresüsteemid, mis määravad õhusõiduki asukoha teatava kindla ajavahemiku tagant, ning

2) käitaja on esitanud aeronavigatsiooniteenuse osutajale vajalikud kontaktandmed."

d) Lisatakse punkt CAT.GEN.MPA.210:

„CAT.GEN.MPA.210 Hädaolukorras õhusõiduki asukoha määramine – Lennukid

Alljärgnevalt loetletud lennukid peavad olema varustatud töökindla automaatseadmega, mis suudab pärast õnnetust ka lennuki ränkade kahjustuste korral täpselt kindlaks teha lennu lõppemise punkti:

1) kõik lennukid, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) on üle 27 000 kg, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle 19 ning mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2021 või pärast seda, ning

2) kõik lennukid, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) on üle 45 500 kg ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2021 või pärast seda."

e) Punkti CAT.IDE.A.185 alapunktid b–h asendatakse järgmisega:

„b) Kuni 31. detsembrini 2018 peab kabiini helisalvestusseade (CVR) võimaldama säilitada andmeid, mis on salvestatud vähemalt:

1) eelnenud kahe tunni jooksul, kui tegemist on alapunkti a alapunktis 1 nimetatud lennukiga, mille individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. aprillil 1998 või pärast seda,

2) eelnenud 30 minuti jooksul, kui tegemist on alapunkti a alapunktis 1 nimetatud lennukiga, mille individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud enne 1. aprilli 1998, või

3) eelnenud 30 minuti jooksul, kui tegemist on alapunkti a alapunktis 2 osutatud lennukiga.

c) Hiljemalt 1. jaanuariks 2019 peab kabiini helisalvestusseade (CVR) võimaldama säilitada andmeid, mis on salvestatud vähemalt:

1) eelnenud 25 tunni jooksul, kui tegemist on lennukiga, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) on üle 27 000 kg ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2021 või pärast seda, või

2) kõikidel muudel juhtudel eelnenud kahe tunni jooksul.

d) Hiljemalt 1. jaanuariks 2019 peab kabiini helisalvestusseadmega (CVR) salvestamisel kasutama muid materjale kui magnetlint või magnettraat.

e) Kabiini helisalvestusseade (CVR) peab ajalises järjestuses salvestama järgmise:

1) kabiinis raadio teel edastatavad või vastu võetavad suulised teated;

2) lennumeeskonna liikmete suulised teated sisetelefonisüsteemi ning valjuhääldisüsteemi kaudu, kui see on olemas;

3) kabiini helikeskkonna, sealhulgas salvestust katkestamata:

i) lennukitel, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. aprillil 1998 või pärast seda, kõikide kasutusel olevate suu- ja maskmikrofonide helisignaalid;

ii) võimaluse korral kõikide kasutusel olevate suu- ja maskmikrofonide helisignaalid, kui tegemist on alapunkti a alapunktis 2 osutatud lennukiga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud enne 1. aprilli 1998;

4) kõrvaklappide või valjuhääldi kaudu edastatavad navigatsiooni- või lähenemisseadmeid identifitseerivad hääl- või helisignaalid.

f) Kabiini helisalvestusseade (CVR) peab alustama salvestamist enne, kui lennuk hakkab oma mootori jõul liikuma, ja jätkama salvestamist kuni lennu lõpuni, kui lennuk oma mootori jõul enam edasi ei liigu. Selliste lennukite puhul, mille individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. aprillil 1998 või pärast seda, peab kabiini helisalvestusseade (CVR) automaatselt alustama salvestamist enne, kui lennuk hakkab oma mootori jõul liikuma, ja jätkama salvestamist kuni lennu lõpuni, kui lennuk oma mootori jõul enam edasi ei liigu.

g) Lisaks alapunktile f peab elektrivoolu olemasolu korral kabiini helisalvestusseade (CVR) käivituma esimesel võimalusel kabiini kontrolli ajal enne mootorite käivitamist lennu algul ja töötama kuni vahetult pärast lennu lõppu ja mootorite väljalülitamist tehtava piloodikabiini kontrollini järgmistel juhtudel:

1) alapunkti a alapunktis 1 osutatud lennukitel, mille individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. aprillil 1998 või pärast seda, või

2) alapunkti a alapunktis 2 osutatud lennukitel.

h) Kui tegemist on kabiini helisalvestusseadmega (CVR), mis kokkupõrke korral ei eraldu, peab see olema varustatud vahendiga, mis aitab kindlaks teha salvestusseadme asukoha vees. Hiljemalt 16. juuniks 2018 peab kõnealune vahend suutma vee all signaali edastada vähemalt 90 päeva. Kui tegemist on kabiini helisalvestusseadmega (CVR), mis kokkupõrke korral eraldub, peab see olema varustatud automaatse avariimajakaga."

f) Punkti CAT.IDE.A.190 alapunkt e asendatakse järgmisega:

„e) Kui tegemist on pardaregistraatoriga (FDR), mis kokkupõrke korral ei eraldu, peab see olema varustatud vahendiga, mis aitab kindlaks teha registraatori asukohta vees. Hiljemalt 16. juuniks 2018 peab kõnealune vahend suutma vee all signaali edastada vähemalt 90 päeva. Kui tegemist on pardaregistraatoriga (FDR), mis kokkupõrke korral eraldub, peab see olema varustatud automaatse avariimajakaga."

g) Punkti CAT.IDE.A.195 alapunkt d asendatakse järgmisega:

„d) Kui tegemist on salvestusseadmega, mis kokkupõrke korral ei eraldu, peab see olema varustatud vahendiga, mis aitab kindlaks teha salvestusseadme asukoha vees. Hiljemalt 16. juuniks 2018 peab kõnealune vahend suutma vee all signaali edastada vähemalt 90 päeva. Kui tegemist on salvestusseadmega, mis kokkupõrke korral eraldub, peab see olema varustatud automaatse avariimajakaga."

h) Punkti CAT.IDE.A.280 muudetakse järgmiselt:

i) alapunkt a asendatakse järgmisega:

„a) Lennukitel suurima lubatud reisijakohtade arvuga (MOPSC) üle 19 peab olema vähemalt:

1) kaks avariimajakat (ELT), millest üks on automaatne, või üks avariimajakas ja üks õhusõiduki asukoha määraja, mis vastab punktis CAT.GEN.MPA.210 sätestatud nõuetele, kui tegemist on lennukiga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud pärast 1. juulit 2008, või

2) üks automaatne avariimajakas (ELT) ja kaks mis tahes liiki avariimajakat (ELT) või üks õhusõiduki asukoha määraja, mis vastab punktis CAT.GEN.MPA.210 sätestatud nõuetele, kui tegemist on lennukiga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. juulil 2008 või varem."

ii) alapunkt b asendatakse järgmisega:

„b) Lennukitel suurima lubatud reisijakohtade arvuga (MOPSC) 19 või alla selle peab olema vähemalt:

1) üks automaatne avariimajakas (ELT) või üks õhusõiduki asukoha määraja, mis vastab punktis CAT.GEN.MPA.210 sätestatud nõuetele, kui tegemist on lennukiga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud pärast 1. juulit 2008, või

2) üks mis tahes liiki avariimajakas (ELT) või õhusõiduki asukoha määraja, mis vastab punktis CAT.GEN.MPA.210 sätestatud nõuetele, kui tegemist on lennukiga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. juulil 2008 või varem."

i) Punktile CAT.IDE.A.285 lisatakse järgmine alapunkt:

„f) Hiljemalt 1. jaanuariks 2019 peab lennukitel, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) on üle 27 000 kg ja mille suurima lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle 19 ning kõigil lennukitel, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) on üle 45 500 kg, olema veealuse asukoha kindlakstegemise seade, mis on korralikult kinnitatud ja töötab sagedusvahemikus 8,8 kHz ± 1 kHz, v.a järgmistel juhtudel:

1) lennukit käitatakse marsruutidel, mille ükski punkt ei ole maismaast kaugemal kui 180 meremiili, või

2) lennuk on varustatud töökindla automaatseadmega, mis suudab pärast õnnetust ka lennuki ränkade kahjustuste korral täpselt kindlaks teha lennu lõppemise punkti."

j) Punkti CAT.IDE.H.185 alapunktid c–f asendatakse järgmisega:

„c) Hiljemalt 1. jaanuariks 2019 peab kabiini helisalvestusseadmega (CVR) salvestamisel kasutama muid materjale kui magnetlint või magnettraat.

d) Kabiini helisalvestusseade (CVR) peab ajalises järjestuses salvestama järgmise:

1) kabiinis raadio teel edastatavad või vastu võetavad suulised teated;

2) lennumeeskonna liikmete suulised teated sisetelefonisüsteemi ning valjuhääldisüsteemi kaudu, kui see on olemas;

3) kabiini helikeskkonna, sealhulgas salvestust katkestamata:

i) kopteritel, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. augustil 1999 või pärast seda, kõikide meeskonnaliikmete mikrofonide helisignaalid;

ii) kopteritel, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud enne 1. augustit 1999, võimaluse korral kõikide meeskonnaliikmete mikrofonide helisignaalid;

4) kõrvaklappide või valjuhääldi kaudu edastatavad navigatsiooni- või lähenemisseadmeid identifitseerivad hääl- või helisignaalid.

e) Kabiini helisalvestusseade (CVR) peab alustama salvestamist enne, kui kopter hakkab oma mootori jõul liikuma, ja jätkama salvestamist kuni lennu lõpuni, kui kopter oma mootori jõul enam edasi ei liigu.

f) Lisaks alapunktis e sätestatud nõudele peavad alapunkti a alapunktis 2 osutatud kopterid, mille individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. augustil 1999 või pärast seda, vastama järgmistele nõuetele:

1) kabiini helisalvestusseade (CVR) peab automaatselt alustama salvestamist enne, kui kopter hakkab oma mootori jõul liikuma, ja jätkama salvestamist kuni lennu lõpuni, kui kopter oma mootori jõul enam edasi ei liigu ning

2) elektrivoolu olemasolu korral peab kabiini helisalvestusseade (CVR) käivituma esimesel võimalusel kabiini kontrolli ajal enne mootorite käivitamist lennu algul ja töötama kuni vahetult pärast lennu lõppu ja mootorite väljalülitamist aset leidva piloodikabiini kontrollini.

g) Kui tegemist on kabiini helisalvestusseadmega (CVR), mis kokkupõrke korral ei eraldu, peab see olema varustatud vahendiga, mis aitab kindlaks teha salvestusseadme asukoha vees. Hiljemalt 1. jaanuariks 2020 peab kõnealune vahend suutma vee all signaali edastada vähemalt 90 päeva. Kui tegemist on kabiini helisalvestusseadmega (CVR), mis kokkupõrke korral eraldub, peab see olema varustatud automaatse avariimajakaga."

k) Punkti CAT.IDE.H.190 alapunkt e asendatakse järgmisega:

„e) Kui tegemist on pardaregistraatoriga (FDR), mis kokkupõrke korral ei eraldu, peab see olema varustatud vahendiga, mis aitab kindlaks teha registraatori asukohta vees. Hiljemalt 1. jaanuariks 2020 peab kõnealune vahend suutma vee all signaali edastada vähemalt 90 päeva. Kui tegemist on pardaregistraatoriga (FDR), mis kokkupõrke korral eraldub, peab see olema varustatud automaatse avariimajakaga."

l) Punkti CAT.IDE.H.195 alapunkt d asendatakse järgmisega:

„d) Kui tegemist on salvestusseadmega, mis kokkupõrke korral ei eraldu, peab see olema varustatud vahendiga, mis aitab kindlaks teha salvestusseadme asukoha vees. Hiljemalt 1. jaanuariks 2020 peab kõnealune vahend suutma vee all signaali edastada vähemalt 90 päeva. Kui tegemist on salvestusseadmega, mis kokkupõrke korral eraldub, peab see olema varustatud automaatse avariimajakaga."

3. Määruse (EL) nr 965/2012 VI lisa muudetakse järgmiselt.

a) Punkti NCC.GEN.106 alapunkti a alapunkt 9 asendatakse järgmisega:

„9) tagamine, et:

i) pardaregistraatorid ei ole lennu ajal töökorrast ära ega välja lülitatud,

ii) muu juhtumi kui õnnetuse või tõsise intsidendi korral, millest tuleb teatada kooskõlas punkti ORO.GEN.160 alapunktiga a, ei kustutata pardaregistraatorite salvestisi sihilikult, ning

iii) õnnetuse või tõsise intsidendi korral või kui pardaregistraatori salvestiste säilitamist korraldab uurimisorgan:

A) pardaregistraatori salvestisi sihilikult ei kustutata,

B) pardaregistraatorid desaktiveeritakse lennu lõppedes viivitamatult ning

C) enne lennumeeskonna kabiinist lahkumist võetakse kasutusele ettevaatusabinõud pardaregistraatori salvestiste säilitamiseks."

b) Punkti NCC.GEN.145 muudetakse järgmiselt:

i) pealkiri asendatakse järgmisega:

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

ii) alapunkt a asendatakse järgmisega:

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

iii) alapunkt f asendatakse järgmisega:

„f) Ilma et see piiraks määruse (EL) nr 996/2010 sätete kohaldamist:

1) võib kabiini helisalvestusseadmete (CVR) salvestisi avaldada või kasutada üksnes juhul, kui see on vajalik kabiini helisalvestusseadmete (CVR) töökorras oleku tagamiseks ning järgmiste tingimuste täitmisel:

i) kabiini helisalvestusseadmete (CVR) salvestiste käitlemiseks ja nende protokollimiseks on kehtestatud asjakohane protseduur,

ii) kõik asjakohased meeskonnaliikmed ja hooldustöötajad on andnud oma eelneva nõusoleku ning

iii) kõnealuseid salvestisi kasutatakse ainult ohutustaseme säilitamiseks või tõstmiseks.

1a) Kui kabiini helisalvestusseadmete (CVR) salvestist kontrollitakse nende seadmete (CVR) töökorras oleku tagamiseks, peab käitaja tagama kõnealuse salvestise privaatsuse ega tohi salvestist avaldada ega kasutada muul eesmärgil kui asjaomase helisalvestusseadme (CVR) töökorras oleku kontrollimiseks.

2) Pardaregistraatori (FDR) või andmeside salvestisi võib kasutada muudel eesmärkidel kui teatamiskohustuse alla kuuluva õnnetuse või intsidendi uurimiseks üksnes juhul, kui:

i) neid salvestisi kasutab käitaja üksnes seoses lennukõlblikkuse tagamise või hooldusega või

ii) salvestised on anonümiseeritud või

iii) salvestised avalikustatakse turvalisel viisil."

c) Punkti NCC.IDE.A.160 muudetakse järgmiselt:

i) alapunkt b asendatakse järgmisega:

„b) Kabiini helisalvestusseade (CVR) peab võimaldama säilitada andmeid, mis on salvestatud vähemalt:

1) eelnenud 25 tunni jooksul, kui tegemist on lennukiga, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) on üle 27 000 kg ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2021 või pärast seda, või

2) eelnenud kahe tunni jooksul kõikidel muudel juhtudel.";

ii) alapunkt f asendatakse järgmisega:

„f) Kui tegemist on kabiini helisalvestusseadmega (CVR), mis kokkupõrke korral ei eraldu, peab see olema varustatud vahendiga, mis aitab kindlaks teha salvestusseadme asukoha vees. Hiljemalt 1. jaanuariks 2020 peab kõnealune vahend suutma vee all signaali edastada vähemalt 90 päeva. Kui tegemist on kabiini helisalvestusseadmega (CVR), mis kokkupõrke korral eraldub, peab see olema varustatud automaatse avariimajakaga."

d) Punkti NCC.IDE.A.165 alapunkt e asendatakse järgmisega:

„e) Kui tegemist on pardaregistraatoriga (FDR), mis kokkupõrke korral ei eraldu, peab see olema varustatud vahendiga, mis aitab kindlaks teha registraatori asukohta vees. Hiljemalt 1. jaanuariks 2020 peab kõnealune vahend suutma vee all signaali edastada vähemalt 90 päeva. Kui tegemist on pardaregistraatoriga (FDR), mis kokkupõrke korral eraldub, peab see olema varustatud automaatse avariimajakaga."

e) Punkti NCC.IDE.A.215 alapunkt a asendatakse järgmisega:

„a) Lennuki varustusse peab kuuluma järgmine:

1) üks mis tahes liiki avariimajakas (ELT) või õhusõiduki asukoha määraja, mis vastab määruse (EL) nr 965/2012 IV lisa (CAT osa) punktis CAT.GEN.MPA.210 sätestatud nõuetele, kui tegemist on lennukiga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. juulil 2008 või varem;

2) üks automaatne avariimajakas (ELT) või õhusõiduki asukoha määraja, mis vastab määruse (EL) nr 965/2012 IV lisa (CAT osa) punktis CAT.GEN.MPA.210 sätestatud nõuetele, kui tegemist on lennukiga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud pärast 1. juulit 2008."

f) Punkti NCC.IDE.A.170 alapunkt d asendatakse järgmisega:

„d) Kui tegemist on salvestusseadmega, mis kokkupõrke korral ei eraldu, peab see olema varustatud vahendiga, mis aitab kindlaks teha salvestusseadme asukoha vees. Hiljemalt 1. jaanuariks 2020 peab kõnealune vahend suutma vee all signaali edastada vähemalt 90 päeva. Kui tegemist on salvestusseadmega, mis kokkupõrke korral eraldub, peab see olema varustatud automaatse avariimajakaga."

g) Punkti NCC.IDE.H.160 alapunkt f asendatakse järgmisega:

„f) Kui tegemist on kabiini helisalvestusseadmega (CVR), mis kokkupõrke korral ei eraldu, peab see olema varustatud vahendiga, mis aitab kindlaks teha salvestusseadme asukoha vees. Hiljemalt 1. jaanuariks 2020 peab kõnealune vahend suutma vee all signaali edastada vähemalt 90 päeva. Kui tegemist on kabiini helisalvestusseadmega (CVR), mis kokkupõrke korral eraldub, peab see olema varustatud automaatse avariimajakaga."

h) Punkti NCC.IDE.H.165 alapunkt e asendatakse järgmisega:

„e) Kui tegemist on pardaregistraatoriga (FDR), mis kokkupõrke korral ei eraldu, peab see olema varustatud vahendiga, mis aitab kindlaks teha registraatori asukohta vees. Hiljemalt 1. jaanuariks 2020 peab kõnealune vahend suutma vee all signaali edastada vähemalt 90 päeva. Kui tegemist on pardaregistraatoriga (FDR), mis kokkupõrke korral eraldub, peab see olema varustatud automaatse avariimajakaga."

i) Punkti NCC.IDE.H.170 alapunkt d asendatakse järgmisega:

„d) Kui tegemist on salvestusseadmega, mis kokkupõrke korral ei eraldu, peab see olema varustatud vahendiga, mis aitab kindlaks teha salvestusseadme asukoha vees. Hiljemalt 1. jaanuariks 2020 peab kõnealune vahend suutma vee all signaali edastada vähemalt 90 päeva. Kui tegemist on salvestusseadmega, mis kokkupõrke korral eraldub, peab see olema varustatud automaatse avariimajakaga."

4. Määruse (EL) nr 965/2012 VIII lisa muudetakse järgmiselt.

a) Punkti SPO.GEN.107 alapunkti a alapunkt 9 asendatakse järgmisega:

„9) tagamine, et:

i) pardaregistraatorid ei ole lennu ajal töökorrast ära ega välja lülitatud;

ii) muu juhtumi kui õnnetuse või tõsise intsidendi korral, millest tuleb teatada kooskõlas punkti ORO.GEN.160 alapunktiga a, ei kustutata pardaregistraatorite salvestisi sihilikult, ning

iii) õnnetuse või tõsise intsidendi korral või kui pardaregistraatori salvestiste säilitamist korraldab uurimisorgan:

A) pardaregistraatori salvestisi sihilikult ei kustutata,

B) pardaregistraatorid desaktiveeritakse lennu lõppedes viivitamatult ning

C) enne lennumeeskonna kabiinist lahkumist võetakse kasutusele ettevaatusabinõud pardaregistraatori salvestiste säilitamiseks."

b) Punkti SPO.GEN.145 muudetakse järgmiselt:

i) pealkiri asendatakse järgmisega:

„SPO.GEN.145. Pardaregistraatori salvestiste käsitlemine: säilitamine, esitamine, kaitsmine ja kasutamine – lennud keerukate mootorõhusõidukitega";

ii) alapunkt a asendatakse järgmisega:

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

iii) alapunkt f asendatakse järgmisega:

„f) Ilma et see mõjutaks määruse (EL) nr 996/2010 sätteid ning välja arvatud juhul, kui see on vajalik kabiini helisalvestusseadmete (CVR) töövalmiduse tagamiseks, võib kabiini helisalvestusseadmete (CVR) salvestisi avaldada või kasutada üksnes järgmistel juhtudel:

i) kabiini helisalvestusseadmete (CVR) salvestiste käitlemiseks ja nende protokollimiseks on kehtestatud asjakohane protseduur,

ii) kõik asjakohased meeskonnaliikmed ja hooldustöötajad on andnud oma eelneva nõusoleku ning

iii) kõnealuseid salvestisi kasutatakse ainult ohutustaseme säilitamiseks või selle suurendamiseks.

Kui kabiini helisalvestusseadme (CVR) salvestist kasutatakse selle seadme (CVR) töökorras oleku kontrollimiseks, peab käitaja tagama kõnealuse salvestise privaatsuse ja salvestist ei tohi avaldada ega kasutada muul eesmärgil kui asjaomase helisalvestusseadme (CVR) töökorras oleku kontrollimiseks."

c) Punkti SPO.IDE.A.140 muudetakse järgmiselt:

i) alapunkt b asendatakse järgmisega:

„b) Kabiini helisalvestusseade (CVR) peab võimaldama säilitada andmeid, mis on salvestatud vähemalt:

1) eelnenud 25 tunni jooksul, kui tegemist on lennukiga, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) on üle 27 000 kg ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2021 või pärast seda, või

2) eelnenud kahe tunni jooksul kõikidel muudel juhtudel.";

ii) alapunkt f asendatakse järgmisega:

„f) Kui tegemist on kabiini helisalvestusseadmega (CVR), mis kokkupõrke korral ei eraldu, peab see olema varustatud vahendiga, mis aitab kindlaks teha salvestusseadme asukoha vees. Hiljemalt 1. jaanuariks 2020 peab kõnealune vahend suutma vee all signaali edastada vähemalt 90 päeva. Kui tegemist on kabiini helisalvestusseadmega (CVR), mis kokkupõrke korral eraldub, peab see olema varustatud automaatse avariimajakaga."

d) Punkti SPO.IDE.A.145 alapunkt e asendatakse järgmisega:

„e) Kui tegemist on pardaregistraatoriga (FDR), mis kokkupõrke korral ei eraldu, peab see olema varustatud vahendiga, mis aitab kindlaks teha registraatori asukohta vees. Hiljemalt 1. jaanuariks 2020 peab kõnealune vahend suutma vee all signaali edastada vähemalt 90 päeva. Kui tegemist on pardaregistraatoriga (FDR), mis kokkupõrke korral eraldub, peab see olema varustatud automaatse avariimajakaga."

e) Punkti SPO.IDE.A.150 alapunkt d asendatakse järgmisega:

„d) Kui tegemist on salvestusseadmega, mis kokkupõrke korral ei eraldu, peab see olema varustatud vahendiga, mis aitab kindlaks teha salvestusseadme asukoha vees. Hiljemalt 1. jaanuariks 2020 peab kõnealune vahend suutma vee all signaali edastada vähemalt 90 päeva. Kui tegemist on salvestusseadmega, mis kokkupõrke korral eraldub, peab see olema varustatud automaatse avariimajakaga."

f) Punkti SPO.IDE.A.190 alapunkt a asendatakse järgmisega:

„a) Lennuki varustusse peab kuuluma järgmine:

1) üks mis tahes liiki avariimajakas (ELT) või õhusõiduki asukoha määraja, mis vastab määruse (EL) nr 965/2012 IV lisa (CAT osa) punktis CAT.GEN.MPA.210 sätestatud nõuetele, kui tegemist on lennukiga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. juulil 2008 või varem,

2) üks automaatne avariimajakas (ELT) või õhusõiduki asukoha määraja, mis vastab määruse (EL) nr 965/2012 IV lisa (CAT osa) punktis CAT.GEN.MPA.210 sätestatud nõuetele, kui tegemist on lennukiga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud pärast 1. juulit 2008, või

3) pääste-avariimajakas (ELT(S)) või meeskonnaliikme või eritööde spetsialisti käes olev personaalne raadiomajakas (PLB) kui tegemist on lennukiga, mille sertifitseeritud suurim reisijakohtade arv on kuni kuus."

g) Punkti SPO.IDE.H.140 alapunkt f asendatakse järgmisega:

„f) Kui tegemist on kabiini helisalvestusseadmega (CVR), mis kokkupõrke korral ei eraldu, peab see olema varustatud vahendiga, mis aitab kindlaks teha salvestusseadme asukoha vees. Hiljemalt 1. jaanuariks 2020 peab kõnealune vahend suutma vee all signaali edastada vähemalt 90 päeva. Kui tegemist on kabiini helisalvestusseadmega (CVR), mis kokkupõrke korral eraldub, peab see olema varustatud automaatse avariimajakaga."

h) Punkti SPO.IDE.H.145 alapunkt e asendatakse järgmisega:

„e) Kui tegemist on pardaregistraatoriga (FDR), mis kokkupõrke korral ei eraldu, peab see olema varustatud vahendiga, mis aitab kindlaks teha registraatori asukohta vees. Hiljemalt 1. jaanuariks 2020 peab kõnealune vahend suutma vee all signaali edastada vähemalt 90 päeva. Kui tegemist on pardaregistraatoriga (FDR), mis kokkupõrke korral eraldub, peab see olema varustatud automaatse avariimajakaga."

i) Punkti SPO.IDE.H.150 alapunkt d asendatakse järgmisega:

„d) Kui tegemist on salvestusseadmega, mis kokkupõrke korral ei eraldu, peab see olema varustatud vahendiga, mis aitab kindlaks teha salvestusseadme asukoha vees. Hiljemalt 1. jaanuariks 2020 peab kõnealune vahend suutma vee all signaali edastada vähemalt 90 päeva. Kui tegemist on salvestusseadmega, mis kokkupõrke korral eraldub, peab see olema varustatud automaatse avariimajakaga."