Tämä asiakirja on ainoastaan dokumentoinnin apuväline eikä sillä ole oikeudellista vaikutusta. Unionin toimielimet eivät vastaa sen sisällöstä. Säädösten todistusvoimaiset versiot on johdanto-osineen julkaistu Euroopan unionin virallisessa lehdessä ja ne ovat saatavana EUR-Lexissä. Näihin virallisiin teksteihin pääsee suoraan tästä asiakirjasta siihen upotettujen linkkien kautta.

►B

KOMISSION DELEGOITU ASETUS (EU) 2020/2148,

annettu 8 päivänä lokakuuta 2020,

asetuksen (EU) N:o 139/2014 muuttamisesta kiitotieturvallisuuden ja ilmailutietojen osalta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(EUVL L 428, 18.12.2020, s. 10)

Oikaistu:

►C1 Oikaisu, EUVL L 436, 28.12.2020, s. 77 (2020/2148)

▼B

KOMISSION DELEGOITU ASETUS (EU) 2020/2148,

annettu 8 päivänä lokakuuta 2020,

asetuksen (EU) N:o 139/2014 muuttamisesta kiitotieturvallisuuden ja ilmailutietojen osalta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

1 artikla

Asetuksen (EU) N:o 139/2014 muuttaminen

Muutetaan asetuksen (EU) N:o 139/2014 liitteet I, III ja IV 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*.

Tämän asetuksen liitteessä olevan 3 alakohdan d alakohtaa, 3 alakohdan e alakohtaa, 3 alakohdan q alakohtaa ja 3 alakohdan r alakohtaa sekä asetuksen (EU) N:o 139/2014 liitteessä IV olevaa ADR.OPS.A.057 kohdan d alakohdan 4 alakohtaa sovelletaan 12 päivästä elokuuta 2021.

Liitteessä olevan 2 alakohdan a alakohtaa ja 3 alakohdan a ja b alakohtaa sovelletaan 27 päivästä tammikuuta 2022.

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

▼B

LIITE

Muutetaan liitteet I, III ja IV seuraavasti:

1) Muutetaan liite I seuraavasti:

a) Lisätään 6 a, 6 b ja 6 c alakohta seuraavasti:

”6 a) ’ilmailutiedotteella (AIC)’ ilmoitusta, joka sisältää tietoja, joita ei voida katsoa perusteeksi NOTAM-tiedotteen antamiselle tai tarpeellisiksi sisällyttää ilmailukäsikirjaan (AIP), mutta joka liittyy lentoturvallisuuteen, ilmaliikenteeseen tai teknisiin, hallinnollisiin tai lainsäädännöllisiin seikkoihin;

6 b) ’ilmailutiedotustuotteella’ ilmailutietoja ja -tiedotusta, jotka toimitetaan joko digitaalisina tietokokonaisuuksina tai vakiomuotoisina esityksinä paperilla tai sähköisessä muodossa. Ilmailutiedotustuotteisiin sisältyvät seuraavat:

— AIP sekä sen muutokset ja lisäykset,

— AIC,

— ilmailukartat,

— NOTAM-tiedotteet,

— digitaaliset tietokokonaisuudet;

6 c) ’ilmailukäsikirjalla (AIP)’ jäsenvaltion tai sen valtuuttaman tahon julkaisemaa käsikirjaa, joka sisältää ilmaliikenteelle olennaisia pysyväisluonteisia tietoja;”

b) Lisätään 15 a alakohta seuraavasti:

”15 a) ’epäpuhtaalla kiitotiellä’ kiitotietä, jonka käyttöpituuden ja -leveyden pinta-alasta (joko erillisinä alueina tai muutoin) merkittävää osaa peittää yksi tai useampi aineista, jotka luetellaan kiitotien pinnan olosuhteiden kuvaajia koskevassa alakohdassa;”

c) Lisätään 17 a alakohta seuraavasti:

”17 a) ’tietokokonaisuudella’ tunnistettavissa olevaa tietojen kokoelmaa;”

d) Lisätään 18 a alakohta seuraavasti:

”18 a) ’kuivalla’ kiitotieolosuhteiden osalta, että kiitotien pinnalla käytettäväksi aiotulla alueella ei ole näkyvää kosteutta tai epäpuhtauksia;”

e) Lisätään 19 a alakohta seuraavasti:

”19 a) ’vierasesineellä (FOD)’ kenttäalueella olevaa elotonta esinettä, jolla ei ole lentotoimintaan tai ilmailuun liittyvää tarkoitusta ja joka voi olla vaaraksi ilma-alusten toiminnalle;”

f) Lisätään 24 a ja 24 b alakohta seuraavasti:

”24 a) ’valaistusjärjestelmän luotettavuudella’ todennäköisyyttä sille, että koko järjestelmä toimii määritellyissä rajoissa ja on operatiivisesti käyttökelpoinen;

▼B

24 b) ’paikkatunnuksilla’ uusinta voimassa olevaa painosta asiakirjasta ”Location Indicators” (Doc 7910), jonka Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö on hyväksynyt ja julkaissut;”

g) Lisätään 34 a ja 34 b alakohta seuraavasti:

”34 a) ’NOTAM-tiedotteella’ televiestinnän avulla välitettävää tiedotetta, joka sisältää sellaisia ilmailun laitteiden käyttöönottoa, kuntoa tai muutoksia samoin kuin ilmailun palveluja, menetelmiä tai vaaratekijöitä koskevia tietoja, joista lentotoimintaan osallistuvan henkilöstön on välttämätöntä olla tietoisia oikea-aikaisesti;

34 b) ’NOTAM-koodilla’ koodia, joka sisältyy uusimpaan voimassa olevaan painokseen Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön hyväksymästä ja julkaisemasta asiakirjasta ”Procedures for Air Navigation Services – ICAO Abbreviations and Codes” (PANS ABC – Doc 8400);”

h) Lisätään 38 a, 38 b, 38 c, 38 d, 38 e, 38 f, 38 g ja 38 h alakohta seuraavasti:

”38 a) ’kiitotieolosuhteiden arviointimatriisilla (RCAM)’ taulukkoa, joka mahdollistaa kiitotieolosuhteita kuvaavan koodin (RWYCC) määrittämisen asianmukaisin menettelyin tiettyjen kiitotien pinnan olosuhteista tehtyjen havaintojen ja lentäjien ilmoittaman jarrutustehon perusteella;

38 b) ’kiitotieolosuhteita kuvaavalla koodilla (RWYCC)’ kiitotien kuntoraportissa (RCR) käytettävää numeroa, joka kuvaa kiitotien pinnan olosuhteiden vaikutusta lentokoneen hidastuvuuteen ja sivusuuntaiseen ohjattavuuteen;

38 c) ’kiitotien kuntoraportilla (RCR)’ kattavaa vakiomuotoista raporttia kiitotien pinnan olosuhteista ja niiden vaikutuksesta lentokoneen suoritusarvoihin laskussa ja lentoonlähdössä kiitotieolosuhteita kuvaavien koodien avulla;

38 d) ’kiitotien pään turva-alueella’ kiitoalueen päästä alkavaa, kiitotien keskilinjaan nähden symmetristä aluetta, jonka ensisijainen tarkoitus on vähentää vaurioriskiä ilma-aluksen laskun jäädessä vajaaksi tai lasku- tai nousukiidon päätyessä yli kiitotien pään;

38 e) ’kiitotieodotuspaikalla’ kiitotien, esterajoituspinnan taikka mittarilaskeutumisjärjestelmän (ILS) tai mikroaaltolaskeutumisjärjestelmän (MLS) kriittisen alueen tai herkkyysalueen suojaamiseen tarkoitettua nimettyä paikkaa, jossa rullaavien ilma-alusten tai ajoneuvojen on pysähdyttävä ja odotettava, ellei lähilennonjohto toisin hyväksy;”

38 f) ’kiitoalueella’ määriteltyä aluetta, jonka sisällä kiitotie ja mahdollinen pysäytystie ovat ja jonka tarkoituksena on

a) vähentää vaurioriskiä ilma-aluksen suistuessa kiitotieltä;

b) suojata sen ylitse lentäviä ilma-aluksia lentoonlähdön ja laskun aikana;

38 g) ’kiitotien pinnan olosuhteilla’ kiitotien kuntoraportissa käytettyä kiitotien pinnan olosuhteiden kuvausta, jonka perusteella määritetään RWYCC lentokoneen suoritusarvojen laskentaa varten;

38 h) ’kiitotien pinnan olosuhteiden kuvaajilla’ jotakin seuraavista aineista kiitotien pinnalla:

a) pakkautunut lumi: lumi, joka on tiivistynyt kiinteäksi massaksi siten, että lentokoneen renkaat eivät tavanomaisella paineella ja kuormalla aiheuta kerrostuman päältä ajettaessa merkittävää lisätiivistymistä tai urautumista;

b) kuiva lumi: lumi, josta ei voi helposti tehdä lumipalloa;

▼B

c) kuura: jääkiteitä, jotka muodostuvat ilmassa olevan kosteuden tiivistyessä päällysteen pintaan sen lämpötilan ollessa nollassa asteessa tai pakkasella; kuura eroaa jäästä siten, että kuurautuessaan jääkiteet muodostuvat erillisinä ja ovat siksi rakeisempia;

d) jää: vettä, joka on jäätynyt, tai pakkautunutta lunta, joka on kylmissä ja kuivissa olosuhteissa muuttunut jääksi;

e) sohjo: lunta, joka on niin vesipitoista, että nostettaessa siitä valuu vettä tai jalalla polkaistaessa se roiskuu sivuille;

f) seisova vesi: veden syvyys on yli 3 millimetriä;

g) märkä jää: jää, jonka päällä on vettä, tai sulava jää;

h) märkä lumi: lumi, joka sisältää sen verran vettä, että siitä voi tehdä tiiviin koossa pysyvän lumipallon ilman että vesi tihkuu lumipallosta pois sitä puristettaessa;

i) Lisätään 41 a, 41 b ja 41 c alakohta seuraavasti:

’41 a) märällä ja liukkaalla kiitotiellä’ märkää kiitotietä, jonka pinnan kitkaominaisuuksien on määritetty heikentyneen sen merkittävällä osalla;

41 b) ’SNOWTAMilla’

a) Tammikuun 7 päivästä 2021 alkaen 12 päivään elokuuta 2021 asti tietyssä muodossa annettavaa erityissarjan NOTAM-tiedotetta, jolla ilmoitetaan lumen, jään, sohjon tai näiden yhteydessä esiintyvän seisovan veden aiheuttamista vaarallisista olosuhteista kenttäalueella tai tällaisten olosuhteiden päättymisestä;

b) 12 päivästä elokuuta 2021 alkaen vakiomuotoista erityissarjan NOTAM-tiedotetta, joka sisältää kiitotien pinnan kuntoa koskevan raportin, jolla ilmoitetaan lumen, jään, sohjon, kuuran tai näiden yhteydessä esiintyvän veden aiheuttamista olosuhteista kenttäalueella tai tällaisten olosuhteiden päättymisestä;

41 c) ’erikoiskäsitellyllä talvikiitotiellä’ kiitotietä, jonka pakkautunutta lunta tai jäätä oleva kuiva, jäätynyt pinta on käsitelty hiekalla tai soralla tai mekaanisesti käsitelty kiitotien kitkan parantamiseksi;”

j) Korvataan 47 alakohta seuraavasti:

”47) ’hyväksynnän ehdoilla’ seuraavia:

— ICAO-paikkatunnukset,

— toimintaolosuhteet (VFR/IFR, päivä/yö),

— lentokoneiden toiminta erikoiskäsitellyillä talvikiitoteillä,

— kiitotie,

— laskennalliset kiitotiepituudet,

— käytettävissä olevat kiitotietyypit ja lähestymismenetelmät,

— lentopaikan viitekoodi,

— korkeampaan lentopaikan viitekoodikirjainluokkaan kuuluvien ilma-alusten toiminnan laajuus,

— asematasovalvontapalvelut (kyllä/ei),

▼B

— pelastus- ja palontorjuntapalvelun taso;”

k) Korvataan 48 alakohta seuraavasti:

’48) visuaalisilla maalaitteilla’ osoittimia ja merkinantolaitteita, merkintöjä, valoja, opasteita ja merkkejä tai niiden yhdistelmiä;”

l) Lisätään 49 alakohta seuraavasti:

”49) ’märällä kiitotiellä’ kiitotietä, jonka pinnalla käytettäväksi aiotulla alueella on näkyvää kosteutta tai vettä enintään kolme millimetriä.”

2) Muutetaan liite III seuraavasti:

a) Korvataan ADR.OR.D.007 kohta seuraavasti:

”**ADR.OR.D.007 Ilmailutietojen ja ilmailutiedotuksen hallinta**

a) Lentopaikan pitäjän on hallintojärjestelmänsä osana otettava käyttöön laadunhallintajärjestelmä, joka kattaa seuraavat toiminnot, ja ylläpidettävä sitä:

1) sen ilmailutietoihin liittyvä toiminta;

2) sen ilmailutiedotuksen tarjoaminen.

b) Lentopaikan pitäjän on hallintojärjestelmänsä osana otettava käyttöön turvatoimien hallintajärjestelmä, jolla varmistetaan sen vastaanottamien, tuottamien tai muuten käyttämien operatiivisten tietojen turvaaminen siten, että pääsy näihin operatiivisiin tietoihin on rajoitettu koskemaan vain siihen oikeutettuja henkilöitä.

c) Lentopaikan pitäjän turvatoimien hallintajärjestelmässä on määriteltävä seuraavat:

1) menetelmät, jotka liittyvät tietoturvariskien arviointiin ja lieventämiseen, turvatoimien seurantaan ja parantamiseen, turvakatselmuksiin ja aiemmista kokemuksista saatujen tietojen jakamiseen;

2) menetelmät, jotka on suunniteltu turvarikkomusten havaitsemiseksi ja turva-asioita koskevien varoitusten välittämiseksi henkilöstölle;

3) keinot turvatoimiin liittyvien rikkomusten vaikutusten hallitsemiseksi sekä korjaavien toimien ja lieventämismenettelyjen määrittelemiseksi, jotta kyetään estämään tilanteen uusiutuminen.

d) Lentopaikan pitäjän on huolehdittava henkilöstönsä turvaselvityksistä ilmailutietojen turvaamisen osalta.

e) Lentopaikan pitäjän on toteutettava tarvittavat toimenpiteet ilmailutietojensa suojaamiseksi kyberturvallisuusuhkilta.”

b) Korvataan ADR.OR.D.017 kohta seuraavasti:

”**ADR.OR.D.017 Koulutusohjelmat ja pätevyyden arviointiohjelmat**

a) Lentopaikan pitäjän on laadittava ja pantava täytäntöön lentopaikan toimintaan, kunnossapitoon ja hallintoon osallistuvan henkilöstön koulutussuunnitelma, jotta voidaan varmistaa kyseisen henkilöstön jatkuva pätevyys sekä tietoisuus säännöistä ja menettelyistä, joilla on merkitystä lentopaikan toiminnan kannalta, ja heidän tehtäviensä suhteesta lentopaikan toimintaan kokonaisuutena.

b) Edellä a alakohdassa tarkoitetun koulutuksen on

1) sisällettävä perus-, määräaikais-, kertaus- ja jatkokoulutus;

2) oltava asianmukaista kyseisen henkilöstön tehtävien kannalta;

3) sisällettävä lentopaikan sovellettavat toimintamenetelmät ja -vaatimukset, myös ajoneuvojen kuljettaminen.

▼B

c) Lentopaikan pitäjän on varmistettava, että mahdollinen muu henkilöstö, lentopaikalla toimintaa harjoittavien tai palveluja tarjoavien muiden organisaatioiden henkilöstö mukaan luettuna, jolla on pääsy kenttäalueelle ilman saattajaa, on asianmukaisesti koulutettua ja pätevää tällaiseen pääsyyn ilman saattajaa.

d) Edellä c alakohdassa tarkoitetun koulutuksen on

1) sisällettävä perus-, määräaikais-, kertaus- ja jatkokoulutus;

2) sisällettävä lentopaikan sovellettavat toimintamenetelmät ja -vaatimukset, myös ajoneuvojen kuljettaminen.

e) Lentopaikan pitäjän on varmistettava, että a ja c alakohdassa tarkoitettu henkilöstö on suorittanut hyväksytysti tarvittavan peruskoulutuksen ennen kuin heidän annetaan

1) suorittaa tehtäviään ilman valvontaa;

2) päästä ilman saattajaa kenttäalueelle ja lentopaikan muille toiminta-alueille.

Peruskoulutukseen on kuuluttava kestoltaan riittävä teoreettinen ja käytännön koulutus sekä koulutettavan henkilöstön osaamisen arviointi koulutuksen jälkeen.

f) Jotta a ja c alakohdassa tarkoitettu henkilöstö voi jatkaa tehtäviensä suorittamista ilman valvontaa ja päästä ilman saattajaa kenttäalueelle ja lentopaikan muille toiminta-alueille ja ellei tässä osassa ja osassa ADR.OPS toisin säädetä, lentopaikan pitäjän on varmistettava, että kyseinen henkilöstö on saanut koulutuksen lentopaikan toiminnan kannalta merkityksellisistä säännöistä ja menettelyistä suorittamalla hyväksytysti seuraavat:

1) määräaikaiskoulutus enintään 24 kuukauden välein peruskoulutuksen suorittamisen jälkeen. Jos määräaikaiskoulutus suoritetaan viimeisten kolmen kuukauden aikana ennen koulutukselle asetetun määräajan päättymistä, uuden määräajan katsotaan alkavan alkuperäisen jakson päättymispäivästä;

2) kertauskoulutus ennen kuin he saavat suorittaa tehtäviään ilman valvontaa tai päästä ilman saattajaa kenttäalueelle tai lentopaikan muille toiminta-alueille, jos he ovat olleet poissa tehtävistään vähintään kolmen ja enintään kahdentoista peräkkäisen kuukauden ajan. Jos poissaolo on jatkunut yli 12 peräkkäistä kuukautta, henkilöstön on suoritettava peruskoulutus c alakohdan mukaisesti;

3) tarvittaessa jatkokoulutus, jos toimintaympäristössä tai henkilöstölle osoitetuissa tehtävissä on tapahtunut muutoksia.

g) Lentopaikan pitäjän on laadittava ja pantava täytäntöön a alakohdassa tarkoitetun henkilöstön pätevyyden arviointiohjelma sekä varmistettava c alakohdassa tarkoitetun henkilöstön osalta, että nämä ovat osoittaneet pätevyyden arviointiohjelman mukaisesti valmiutensa suorittaa tehtävänsä, jotta voidaan varmistaa

1) heidän jatkuva pätevyytensä;

2) heidän olevan tietoisia säännöistä ja menettelyistä, joilla on merkitystä heidän tehtäviensä kannalta.

Jollei tässä osassa ja osassa ADR.OPS toisin säädetä, lentopaikan pitäjän on varmistettava, että a ja c alakohdassa tarkoitetuille henkilöille tehdään pätevyyden arviointi peruskoulutuksen päättymisen jälkeen enintään 24 kuukauden välein.

h) Lentopaikan pitäjän on varmistettava, että

1) koulutusta antavat ja pätevyyden arviointeja suorittavat riittävän pätevät ja kokeneet kouluttajat ja arvioijat;

▼B

2) koulutuksessa ja tarvittaessa pätevyyden arvioinnissa käytetään asianmukaisia tiloja, välineitä ja laitteita.

i) Lentopaikan pitäjän on laadittava ja toteutettava menettelyt koulutusohjelmien ja pätevyyden arviointiohjelmien täytäntöönpanemiseksi sekä

1) pidettävä asianmukaista kirjaa pätevyydestä, koulutuksesta ja pätevyyden arvioinneista tämän vaatimuksen täyttymisen osoittamiseksi;

2) annettava tällaiset tiedot pyynnöstä asianomaisen henkilöstön saataville;

3) annettava toisen työnantajan palvelukseen siirtyneen henkilön tiedot pyynnöstä uuden työnantajan saataville.”

c) Muutetaan ADR.OR.D.035 kohdan d alakohta seuraavasti:

i) Korvataan 6 alakohta seuraavasti:

”6) vaaratekijöiden rekisterin viimeisin versio;”

ii) Lisätään 7 ja 8 alakohta seuraavasti:

”7) ajoluvat ja tarvittaessa kielitaitotodistukset vähintään neljän vuoden ajan työsuhteen päättymisestä tai ajoluvan kumoamisesta tai peruuttamisesta tai siihen asti, kun toimivaltainen viranomainen on auditoinut tämän toimialueen;

8) ajoneuvoluvat ja lentopaikan pitäjän ajoneuvojen huoltokirjanpito vähintään neljän vuoden ajan sen jälkeen, kun ajoneuvo on poistettu toiminnasta tai siihen asti, kun toimivaltainen viranomainen on auditoinut tämän toimialueen.”

3) ►C1 Muutetaan liite IV seuraavasti: ◄

a) Korvataan ADR.OPS.A.010 kohta seuraavasti:

”**ADR.OPS.A.010 Tietojen laatuvaatimukset**

Lentopaikan pitäjällä on oltava viralliset järjestelyt niiden organisaatioiden kanssa, joiden kanssa se vaihtaa ilmailutietoja tai ilmailutiedotuksia, ja sen on varmistettava, että

a) kaikki lentopaikkaa ja saatavilla olevia palveluja koskevat tiedot annetaan vaaditun laatuisina; tietojen laatuvaatimuksia noudatetaan tietoja tuotettaessa ja vaatimusten ylläpidosta huolehditaan tietoja välitettäessä;

b) ilmailutietojen tarkkuus on sellainen kuin ilmailutietojen luettelossa määritetään;

c) ilmailutietojen eheys säilyy koko prosessin ajan tietojen tuottamisesta niiden välittämiseen asti, ja se perustuu ilmailutietojen luettelossa esitettyyn eheysluokitukseen. Lisäksi on otettava käyttöön menettelyt, joilla varmistetaan, että

1) rutiinitietojen osalta tietojen korruptoituminen vältetään tietojen koko käsittelyprosessin alusta loppuun;

2) olennaisten tietojen osalta korruptoitumista ei tapahdu koko prosessin missään vaiheessa ja tarvittaessa on käytössä lisäprosesseja, joilla torjutaan mahdollisia riskejä yleisessä järjestelmäarkkitehtuurissa tietojen eheyden turvaamiseksi sillä tasolla;

3) kriittisten tietojen osalta korruptoitumista ei tapahdu koko prosessin missään vaiheessa ja käytettävissä on eheyden turvaamiseksi lisäprosesseja, joilla voidaan kaikin tavoin lieventää niiden mahdollisten vikojen vaikutuksia, jotka yleisen järjestelmäarkkitehtuurin perusteellisessa analyysissä on todettu mahdollisiksi riskeiksi tietojen eheydelle;

▼B

d) ilmailutietojen ilmoitustarkkuus vastaa tietojen tosiasiallista tarkkuutta;

e) ilmailutiedot ovat jäljitettävissä;

f) ilmailutiedot ovat niiden voimassaoloajan mahdolliset rajoitukset mukaan luettuina oikea-aikaisia;

g) ilmailutiedot ovat täydellisiä;

h) toimitettujen tietojen muoto täyttää määritetyt vaatimukset.”

b) Lisätään ADR.OPS.A.020–ADR.OPS.A.055 kohta seuraavasti:

”**ADR.OPS.A.020 Yhteiset viitejärjestelmät**

Lentopaikan pitäjän on lennonvarmistustarkoituksissa käytettävä

a) horisontaalisena viitejärjestelmänä maailman geodeettista koordinaattijärjestelmää World Geodetic System – 1984 (WGS-84);

b) korkeuden viitejärjestelmänä keskimääräisen merenpinnan (MSL) perustasoa;

c) viiteaikajärjestelminä gregoriaanista kalenteria ja koordinoitua yleisaikaa (UTC).

ADR.OPS.A.025 Tietojen virheenilmaisu ja todentaminen

Tuottaessaan, käsitellessään tai välittäessään tietoja ilmailutiedotuspalvelun (AIS) tarjoajalle lentopaikan pitäjän on

a) varmistettava, että ilmailutietojen välittämisen ja tallentamisen yhteydessä käytetään digitaalisia datan virheenilmaisutekniikoita sovellettavien eheystasojen turvaamiseksi;

b) varmistettava, että ilmailutietojen välittäminen suojataan soveltuvalla aitouden tunnistusmenettelyllä, jonka avulla vastaanottajat voivat varmistua siitä, että data tai tiedot ovat peräisin valtuutetusta lähteestä.

ADR.OPS.A.030 Ilmailutietojen luettelo

Tuottaessaan, käsitellessään tai välittäessään tietoja ilmailutiedotuspalvelun tarjoajalle lentopaikan pitäjän on varmistettava, että komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2017/373 (*) liitteen III (osa ATM/ANS.OR) lisäyksessä 1 tarkoitetut ilmailutiedot täyttävät ilmailutietojen luettelon vaatimukset.

ADR.OPS.A.035 Tietojen validointi ja todentaminen

Tuottaessaan, käsitellessään tai välittäessään tietoja ilmailutiedotuspalvelun tarjoajalle lentopaikan pitäjän on varmistettava sellaisten validointi- ja todentamistekniikkojen soveltaminen, joilla voidaan varmistaa, että ilmailutiedot täyttävät asia koskevat tietojen laatuvaatimukset. Lisäksi

a) todentamisella on turvattava ilmailutietojen vastaanottaminen korruptoitumattomina sekä se, ettei ilmailutietojen käsittelyprosessi johda korruptoitumiseen;

b) manuaalisesti syötetyille ilmailutiedoille ja ilmailutiedotuksille on tehtävä riippumaton todennus mahdollisten virheiden löytämiseksi;

c) kun ilmailutietoja käytetään uusien ilmailutietojen saamiseksi tai laskemiseksi, alkuperäiset tiedot on todennettava ja validoitava, ellei niitä ole saatu virallisesta lähteestä.

ADR.OPS.A.040 Virheiden käsittelyn vaatimukset

Lentopaikan pitäjän on varmistettava, että

▼B

a) tietojen tuottamisen aikana ja niiden toimittamisen jälkeen havaitut virheet käsitellään, korjataan tai ratkaistaan;

b) etusija on annettava kriittisten ja olennaisten ilmailutietojen virheiden hallinnalle.

ADR.OPS.A.045 Metatiedot

Lentopaikan pitäjän on varmistettava, että metatietoihin sisältyy vähintään

a) niiden organisaatioiden tunnistetiedot, jotka suorittavat mitä tahansa toimenpiteitä, jotka liittyvät ilmailutietojen tuottamiseen, välittämiseen tai käsittelyyn;

b) toteutettu toimenpide;

c) toimenpiteen toteutuspäivä ja -kellonaika.

ADR.OPS.A.050 Tietojen välittäminen

Lentopaikan pitäjän on varmistettava, että ilmailutiedot välitetään sähköisesti.

ADR.OPS.A.055 Välineet ja ohjelmistot

Tuottaessaan, käsitellessään tai välittäessään ilmailutietoja ilmailutiedotuspalvelun tarjoajalle lentopaikan pitäjän on varmistettava, että ilmailutietoprosessien tukemiseen tai automatisointiin käytettävät välineet ja ohjelmistot toimivat siten, etteivät ne vaikuta haitallisesti ilmailutietojen laatuun.

(*) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/373, annettu 1 päivänä maaliskuuta 2017, ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalvelujen sekä muiden ilmaliikenteen hallintaverkon toimintojen palveluntarjoajia koskevista yhteisistä vaatimuksista ja näiden palveluntarjoajien valvonnasta, asetuksen (EY) N:o 482/2008 sekä täytäntöönpanoasetusten (EU) N:o 1034/2011, (EU) N:o 1035/2011 ja (EU) 2016/1377 kumoamisesta ja asetuksen (EU) N:o 677/2011 muuttamisesta (EUVL L 62, 8.3.2017, s. 1).”

c) Lisätään ADR.OPS.A.057 kohta seuraavasti:

”**ADR.OPS.A.057 NOTAM-tiedotteen antaminen**

a) Lentopaikan pitäjän on

1) laadittava ja pantava täytäntöön menettelyt, joiden mukaisesti se laatii asianomaisen ilmailutiedotuspalvelujen tarjoajan julkaistavaksi NOTAM-tiedotteen,

i) joka sisältää sellaisia ilmailulaitteiden ja -välineiden käyttöönottoa, kuntoa tai muutoksia samoin kuin ilmailun palveluja, menetelmiä tai vaaratekijöitä koskevia tietoja, joista lentotoimintaan osallistuvan henkilöstön on välttämätöntä olla tietoisia oikea-aikaisesti;

ii) joka sisältää tietoja, jotka ovat luonteeltaan tilapäisiä ja lyhytkestoisia tai koskevat operatiiviselta kannalta merkittäviä pysyviä muutoksia tai pitkäkestoisia tilapäisiä muutoksia, joita tehdään lyhyellä varoitusajalla, ellei niihin sisälly mittavaa tekstisisältöä ja/tai kuvioita;

2) nimettävä lentopaikan henkilöstö, joka on suorittanut hyväksytysti asiaan kuuluvan koulutuksen ja osoittanut pätevyytensä, laatimaan NOTAM-tiedotteita ja niihin liittyviä tietoja niille ilmailutiedotuspalvelun tarjoajille, joiden kanssa sillä on olemassa järjestelyt;

3) varmistettava, että kaikki muu lentopaikan henkilöstö, joiden tehtäviin liittyy NOTAM-tiedotteiden käyttö, on suorittanut hyväksytysti asiaa koskevan koulutuksen ja osoittanut tätä koskevan pätevyytensä.

b) Lentopaikan pitäjän on laadittava NOTAM-tiedote silloin, kun on tarpeen antaa seuraavat tiedot:

▼B

1) lentopaikan, helikopterikentän tai kiitotien perustaminen, sulkeminen tai merkittävät muutokset niiden toiminnassa;

2) lentopaikan palvelujen käynnistäminen, lopettaminen tai merkittävät muutokset niiden toiminnassa;

3) lentopaikan pitäjän vastuulla olevien radionavigointipalvelujen ja ilma-aluksen ja maa-aseman välisten viestintäpalvelujen käynnistäminen, lopettaminen tai merkittävät muutokset niiden operatiivisissa valmiuksissa;

4) varajärjestelmien ja toissijaisten järjestelmien puutteellinen käytettävyys, jolla on suora vaikutus lentotoimintaan;

5) visuaalisten apulaitteiden käyttöönotto, poisto tai merkittävät muutokset niissä;

6) lentopaikan valaistusjärjestelmien merkittävien osien toiminnan keskeytyminen tai palautuminen;

7) lentopaikan pitäjän vastuulla olevien lennonvarmistuspalvelumenetelmien käyttöönotto, lopettaminen tai merkittävät muutokset niissä;

8) merkittävien puutteiden tai haittojen esiintyminen tai korjaaminen liikennealueella;

9) muutokset ja rajoitukset polttoaineen, öljyn ja hapen saatavuudessa;

10) lentoesteiden merkitsemiseen käytettävien varoitusvalojen käyttöönotto, toiminnasta poistaminen tai toimintaan palauttaminen;

11) suunnitellut lasernäytökset ja lasersäteiden ja valonheittimien käyttö lentopaikan ympäristössä, jos ne todennäköisesti vaikuttavat ilma-alusten ohjaajien pimeänäköön;

12) lentoesteiden pystyttäminen, poistaminen tai muuttaminen lentoonlähtö- ja nousualueella, keskeytetyn lähestymisen alueella, lähestymisalueilla ja kiitoalueella;

13) lentopaikan tai helikopterikentän pelastus- ja palontorjuntaluokan muutokset;

14) lumen, sohjon, jään, radioaktiivisten aineiden, myrkyllisten kemikaalien, vulkaanisen tuhkan tai veden aiheuttamat vaaralliset olosuhteet kenttäalueella taikka näiden olosuhteiden poistuminen tai merkittävät muutokset niissä;

15) kiitotie tai sen osa on märkä ja liukas;

16) kiitotie ei ole käytettävissä kiitotiemerkintätöiden vuoksi; tai tieto tarvittavasta varoitusajasta kiitotien vapauttamiseen, jos merkintätöihin käytettävät laitteet voidaan tarvittaessa siirtää pois tieltä;

17) ilmaliikenteeseen vaikuttavat vaaratekijät, mukaan lukien eläimet, esteet, näytökset ja isot tapahtumat.

c) Edellä olevan b alakohdan soveltamiseksi lentopaikan pitäjän on varmistettava, että

1) NOTAM-tiedote laaditaan riittävän hyvissä ajoin, jotta ne, joita asia koskee, voivat toteuttaa tarvittavat toimet, paitsi jos on kyse toimintahäiriöstä, radioaktiivisten aineiden päästöistä, myrkyllisistä kemikaaleista ja muista tilanteista, joita ei voida ennakoida;

2) NOTAM-tiedotteessa, jolla ilmoitetaan toimintojen, palvelujen tai navigointilaitteiden toimintahäiriöstä lentopaikalla, annetaan arvio toimintahäiriön kestosta tai ajasta, jolloin palvelun odotetaan palautuvan käyttöön;

▼B

3) pysyvän NOTAM-tiedotteen tiedot sisällytetään asianmukaisiin ilmailutiedotustuotteisiin kolmen kuukauden kuluessa tiedotteen julkaisemisesta;

4) tilapäisen pitkäkestoisen NOTAM-tiedotteen tiedot sisällytetään AIP:n lisäykseen kolmen kuukauden kuluessa tiedotteen julkaisemisesta;

5) jos NOTAM-tiedotteelle on asetettu arvioitu voimassaolon päättymisaika, mutta sen on arvioidusta poiketen tarpeen olla voimassa yli kolme kuukautta, laaditaan korvaava NOTAM-tiedote; jos tilanteen kuitenkin odotetaan jatkuvan edelleen yli kolmen kuukauden ajan, lentopaikan pitäjän on varmistettava, että kyseiset tiedot julkaistaan AIP:n lisäyksessä.

d) Lisäksi lentopaikan pitäjän on varmistettava, että

1) lukuun ottamatta sitä, mitä d alakohdan 4 alakohdassa säädetään, jokaisessa sen laatimassa NOTAM-tiedotteessa on tämän liitteen lisäyksessä 1 olevan NOTAM-mallin mukaiset soveltuvat tiedot siinä esitetyssä järjestyksessä;

2) NOTAM-tiedotteen teksti perustuu ICAOn NOTAM-koodien merkityksiin tai yhdenmukaisiin lyhennettyihin sanontoihin, joita täydennetään ICAOn lyhenteillä, tunnuksilla, tunnisteilla, kutsumerkeillä, taajuuksilla, kuvioilla ja selväkielisellä tekstillä;

3) NOTAM-tiedote laaditaan englannin kielellä tai kansallisella kielellä, siten kuin asianomaisen ilmailutiedotuspalvelun tarjoajan kanssa on sovittu;

4) tiedot, jotka koskevat lunta, sohjoa, jäätä, kuuraa, seisovaa vettä tai lumen, sohjon, jään tai kuuran yhteydessä esiintyvää vettä kenttäalueella, ilmoitetaan SNOWTAMilla ja niihin sisältyvät tämän liitteen lisäyksessä 2 annetun SNOWTAM-mallin mukaiset tiedot siinä esitetyssä järjestyksessä;

5) jos NOTAM-tiedotteessa on virhe, virheellinen NOTAM-tiedote korvataan uudelleen numeroidulla NOTAM-tiedotteella tai se peruutetaan ja laaditaan uusi NOTAM-tiedote;

6) kun laaditaan NOTAM-tiedote, jolla peruutetaan tai korvataan aikaisempi NOTAM-tiedote:

a) aikaisemman NOTAM-tiedotteen sarja ja numero/vuosi ilmoitetaan;

b) kummankin NOTAM-tiedotteen paikkatunnukset ja aihe ovat samat;

7) uudella NOTAM-tiedotteella peruutetaan tai korvataan vain yksi NOTAM-tiedote;

8) jokainen laadittu NOTAM-tiedote koskee vain yhtä aihetta ja yhtä siihen liittyvää olosuhdetta;

▼B

9) jokainen laadittu NOTAM-tiedote on mahdollisimman lyhyt ja koostettu siten, että sen merkitys käy selväksi ilman tarvetta etsiä tietoa toisesta asiakirjasta;

10) jos laadittu NOTAM-tiedote sisältää pysyvää tai pitkäkestoista tilapäistä tietoa, siinä on asianmukaiset viittaukset AIP:hen tai AIP:n lisäykseen;

11) laaditun NOTAM-tiedotteen tekstissä mainittu ICAO-paikkatunnus on sama kuin paikkatunnuksia koskevassa asiakirjassa. Näiden tunnusten lyhennettyä muotoa ei saa käyttää.

e) Kun lentopaikan pitäjän laatima NOTAM-tiedote on julkaistu, lentopaikan pitäjän on tarkistettava sen sisällön paikkansapitävyys sekä varmistettava tietojen jakaminen kaikille lentopaikan henkilöstön jäsenille ja lentopaikalla toimiville organisaatioille, joita asia koskee.

f) Lentopaikan pitäjän on pidettävä kirjaa

1) laatimistaan ja julkaistuista NOTAM-tiedotteista;

2) a alakohdan 2 ja 3 alakohdan täytäntöönpanosta.”

d) Lisätään ADR.OPS.A.60 kohta seuraavasti:

”**ADR.OPS.A.060 Pinnan epäpuhtauksista ilmoittaminen**

Lentopaikan pitäjän on ilmoitettava ilmailutiedotuspalvelulle ja ilmaliikennepalveluyksiköille operatiivisesti merkittävistä seikoista, jotka vaikuttavat ilma-aluksiin ja lentopaikkatoimintaan kenttäalueella, erityisesti jos on kyse seuraavista:

a) vesi

b) lumi

c) sohjo

d) jää

e) kuura

f) jäänestoon tai jäänpoistoon käytettävä nestemäiset kemikaalit tai muut epäpuhtaudet

g) lumivallit tai -kinokset.”

e) Lisätään ADR.OPS.065 kohta seuraavasti:

”**ADR.OPS.A.065 Kiitotien pinnan olosuhteista ilmoittaminen**

a) Lentopaikan pitäjän on ilmoitettava kiitotien pinnan olosuhteista kiitotien kunkin kolmanneksen osalta käyttäen kiitotien kuntoraporttia. Raportissa on ilmoitettava kiitotieolosuhteita kuvaava koodi (RWYCC) numeroilla 0–6, epäpuhtauden peittoala ja syvyys sekä kuvaus käyttäen seuraavia termejä:

▼B

1) PAKKAUTUNUTTA LUNTA

2) KUIVA

3) KUIVAA LUNTA

4) KUIVAA LUNTA PAKKAUTUNEEN LUMEN PÄÄLLÄ

5) KUIVAA LUNTA JÄÄN PÄÄLLÄ

6) KUURAA

7) JÄÄTÄ

8) MÄRKÄ JA LIUKAS

9) SOHJOA

10) ERIKOISKÄSITELTY TALVIKIITOTIE

11) SEISOVAA VETTÄ

12) VETTÄ PAKKAUTUNEEN LUMEN PÄÄLLÄ

13) MÄRKÄ

14) MÄRKÄÄ JÄÄTÄ

15) MÄRKÄÄ LUNTA

16) MÄRKÄÄ LUNTA PAKKAUTUNEEN LUMEN PÄÄLLÄ

17) MÄRKÄÄ LUNTA JÄÄN PÄÄLLÄ

18) KEMIALLISESTI KÄSITELTY

19) IRTOHIEKKAA.

▼C1

b) Raportointi on aloitettava, kun kiitotien pinnan olosuhteissa tapahtuu merkittävä muutos veden, lumen, sohjon, jään tai kuuran vuoksi.

▼B

c) Kiitotien pinnan olosuhteiden merkittävistä muutoksista ilmoittamista on jatkettava, kunnes epäpuhtauksia ei enää ole. Kun tällainen tilanne syntyy, lentopaikan pitäjän on annettava kiitotien kuntoraportti, jossa ilmoitetaan, onko kiitotie märkä vai kuiva.

d) Kitkamittauksista ei ilmoiteta.

e) Kun päällystetty kiitotie tai sen osa on märkä ja liukas, lentopaikan pitäjän on annettava tämä tieto niiden lentopaikan käyttäjien saataville, joita asia koskee. Tämä tehdään laatimalla NOTAM-tiedote, jossa kuvaillaan kyseisen osuuden sijainti.”

▼B

f) Lisätään lisäys 1 seuraavasti:

”Lisäys 1

NOTAM-MALLI

| | | |

▼B

g) Lisätään lisäys 2 seuraavasti:

”Lisäys 2

SNOWTAM-MALLI

(COM-otsikko)	Prioriteettitunnus	(Osoitteet)		<≡
	(Antopäivä ja -aika)	(Laatijan tunnus)		<≡
(Lyhennetty otsikko)	(SWAA*-SARJANUMERO) S W * *	(PAIKKATUNNUKSET)	ARVIOINTIAIKA JA -PVM	(VALINNAINEN RYHMÄ) <≡
SNOWTAM →	(Sarjanumero) <≡			
Lentokoneen suoritusarvojen laskenta				
▸(1) (LENTOPAIKAN PAIKKATUNNUKSET) ◂	M	A)	<≡	
(ARVIOINTIAIKA JA -PVM (Arviointi saatu päätökseen (UTC)))	M	B)	→	
(KIITOTIEN PIENEMPINUMEROINEN TUNNUS)	M	C)	→	
(KIITOTIEOLOSUHTEITA KUVAAVA KOODI (RWYCC) KULLEKIN KIITOTIEN KOLMANNEKSELLE) (Kiitotieolosuhteiden arviointimatriisista (RCAM): 0, 1, 2, 3, 4, 5 tai 6)	M	D)	// →	
(PROSENTUAALINEN PEITTOALUE KULLAKIN KIITOTIEN KOLMANNEKSELLA)	C	E)	// →	
(IRTONAISEN EPÄPUHTAUDEN ESIINTYMÄN SYVYYS (mm) KULLAKIN KIITOTIEN KOLMANNEKSELLA)	C	F)	// →	
(OLOSUHTEEN KUVAUS KOKO KIITOTIEN PITUUDELLA) (Kunkin kiitotiekolmanneksen osalta, alkaen kynnyksestä, jolla on pienempinumeroinen kiitotietunnus) PAKKAUTUNUTTA LUNTA KUIVA KUIVAA LUNTA KUIVAA LUNTA PAKKAUTUNEEN LUMEN PÄÄLLÄ KUIVAA LUNTA JÄÄN PÄÄLLÄ KUURAA JÄÄTÄ MÄRKÄ JA LIUKAS SOHJOA ERIKOISKÄSITELTY TALVIKIITOTIE SEISOVAA VETTÄ VETTÄ PAKKAUTUNEEN LUMEN PÄÄLLÄ MÄRKÄ MÄRKÄÄ JÄÄTÄ MÄRKÄÄ LUNTA MÄRKÄÄ LUNTA PAKKAUTUNEEN LUMEN PÄÄLLÄ MÄRKÄÄ LUNTA JÄÄN PÄÄLLÄ	M	G)	// →	
(OSUUS KIITOTIEN LEVEYDESTÄ, JOTA KIITOTIEOLOSUHTEITA KUVAAVAT KOODIT KOSKEVAT, JOS PIENEMPI KUIN ILMOITETTU LEVEYS)	O	H)	<≡	
Tilannetietoisuus				
(LYHENNETTY KIITOTIEN PITUUS, JOS PIENEMPI KUIN ILMOITETTU PITUUS (m))	O	I)	→	
(IRTOLUNTA KIITOTIELLÄ)	O	J)	→	
(IRTOHIEKKAA KIITOTIELLÄ)	O	K)	→	
(KEMIALLINEN KÄSITTELY KIITOTIELLÄ)	O	L)	→	
(LUMIVALLEJA KIITOTIELLÄ) (Ilmoitetaan etäisyys kiitotien keskilinjasta (m), ja sijainnin mukaan "L", "R" tai "LR"))	O	M)	→	
(LUMIVALLEJA RULLAUSTIELLÄ)	O	N)	→	
(LUMIVALLEJA KIITOTIEN VIERELLÄ)	O	O)	→	
(RULLAUSTIEN OLOSUHTEET)	O	P)	→	
(ASEMATASON OLOSUHTEET)	O	R)	→	
(MITATTU KITKAKERROIN)	O	S)	→	
(SELVÄKIELISET HUOMAUTUKSET)	O	T)	) <<≡	
HUOMAUTUKSET: 1. * Merkitään ICAOn kansallisuustunnus, sellaisena kuin se annetaan asiakirjan ICAO Doc 7910 osassa 2, tai jokin muu sovellettava lentopaikan tunniste. 2. Tiedot muista kiitoteistä, toistetaan kohdat B–H. 3. Tilannetietoisuutta koskevan osion tiedot toistetaan kunkin kiitotien, rullaustien ja asematason osalta. Toistetaan tarvittaessa, kun ilmoitettu. 4. Suluissa () olevia sanoja ei lähetetä. ▸(2) 5. Kirjainten A–T osalta viitataan SNOWTAM-mallin täyttöä koskevien ohjeiden (*Instructions for the completion of the SNOWTAM format*) 1 kohdan b alakohtaan. ◂				

LAATIJAN ALLEKIRJOITUS *(ei lähetetä)*

▶(1) (2) C1

”

▼B

h) Lisätään ADR.OPS.B.003 kohta seuraavasti:

”**ADR.OPS.B.003 Vuoronvaihto – operatiivisten tietojen antaminen**

a) Lentopaikan pitäjän on laadittava ja toteutettava vuoronvaihtoon liittyvät menettelyt lentopaikan toimintaan ja kunnossapitoon osallistuvan henkilöstön välillä varmistaakseen, että uuteen vuoroon tuleva henkilöstö saa tehtäviinsä liittyvät operatiiviset tiedot.

b) Lentopaikan pitäjän on laadittava ja toteutettava menettelyt lentopaikkaan liittyvien sellaisten operatiivisten tietojen antamiseksi lentopaikalla toimiville tai palveluja tarjoaville organisaatioille, jotka voivat vaikuttaa tällaisten organisaatioiden henkilöstön tehtävien suorittamiseen.”

i) Muutetaan ADR.OPS.B.010 kohta seuraavasti:

i) Korvataan c, d ja e alakohta seuraavasti:

”c) Koulutussuunnitelma on toteutettava ADR.OR.D.017 kohdan mukaisesti seuraavin poikkeuksin:

1) määräaikaiskoulutukseen on sisällyttävä teoreettinen ja jatkuva käytännön koulutus;

2) pätevyyden arvioinnit on tehtävä enintään 12 kuukauden välein peruskoulutuksen suorittamisen jälkeen.

d) Pelastus- ja palontorjuntahenkilöstön koulutus on suunniteltava siten, että se antaa perustiedot ja käytännön taidot, joita kyseinen henkilöstö tarvitsee tehtäviensä suorittamiseen.

e) Lentopaikan pelastus- ja palontorjuntapalvelujen suojatason tilapäinen heikentyminen odottamattomien tilanteiden vuoksi ei edellytä toimivaltaisen viranomaisen ennakkohyväksyntää.”

ii) kumotaan f alakohta;

j) Lisätään ADR.OPS.B.016 kohta seuraavasti:

”**ADR.OPS.B.016 Vierasesineiden valvontaohjelma**

▼C1

a) Lentopaikan pitäjän on laadittava ja toteutettava vierasesineiden (FOD) valvontaohjelma ja vaadittava lentopaikalla toimivia tai palveluja tarjoavia organisaatioita osallistumaan kyseiseen ohjelmaan.

b) Vierasesineiden valvontaohjelman yhteydessä lentopaikan pitäjän on

▼B

1) varmistettava henkilöstön tietoisuus asiasta ja osallistuminen sekä se, että henkilöstö on suorittanut hyväksytysti asiaa koskevan koulutuksen ja osoittanut pätevyytensä;

2) laadittava ja toteutettava toimenpiteet vierasesineiden ilmestymisen ehkäisemiseksi;

3) laadittava ja toteutettava menettelyt, joilla voidaan

▼C1

i) havaita vierasesineet sekä toteuttaa seurantaa ja valvontaa kenttäalueella tai lähialueilla tarkastusaikataulun mukaisesti ja silloin, kun tarkastus on tarpeen sellaisten toimintojen, sääilmiöiden tai tapahtumien vuoksi, jotka voivat johtaa vierasesineisiin lentopaikalla;

▼B

ii) poistaa, ottaa hallintaan ja hävittää vierasesineet nopeasti ja saada käyttöön kaikki siihen tarvittavat keinot;

iii) ilmoittaa mahdollisimman nopeasti ilma-alusten käyttäjille, jos on kyse tunnistettavissa olevista ilma-aluksen osista;

▼B

c) kerätä ja analysoida dataa ja tietoja vierasesineiden alkuperän ja niitä koskevien kehityssuuntausten määrittämiseksi sekä toteuttaa korjaavia ja/tai ennakoivia toimenpiteitä ohjelman tehokkuuden parantamiseksi.”

k) Lisätään ADR.OPS.B.024 kohta seuraavasti:

”**ADR.OPS.B.024 Ajoneuvojen kuljettajaluvat**

a) Lukuun ottamatta sitä, mitä d alakohdassa säädetään, ajoneuvon kuljettamiselle millä tahansa kenttäalueen osalla tai lentopaikan muilla toiminta-alueilla on vaadittava kyseisen lentopaikan pitäjän kuljettajalle antama lupa. Ajolupa annetaan henkilölle,

1) jolle on osoitettu tehtäviä, joihin liittyy ajamista tällaisilla alueilla;

2) jolla on voimassa oleva ajokortti sekä mahdollisesti vaadittava muu lupa kuljettaa erikoisajoneuvoja;

3) joka on suorittanut hyväksytysti asiaa koskevan ajokoulutusohjelman ja osoittanut pätevyytensä b alakohdan mukaisesti;

4) joka on osoittanut kielitaitonsa ADR.OPS.B.029 kohdan mukaisesti, jos kyseisen henkilön on tarkoitus kuljettaa ajoneuvoa liikennealueella;

5) joka on saanut työnantajaltaan koulutuksen lentopaikalla kuljetettavan ajoneuvon käyttöön.

b) Lentopaikan pitäjän on laadittava ja toteutettava ajokoulutusohjelma kuljettajille, jotka toimivat asematasolla tai muilla toiminta-alueilla, lukuun ottamatta liikennealuetta, sekä kuljettajille, jotka toimivat liikennealueella. Koulutusohjelman on

1) sovelluttava lentopaikan ominaisuuksiin ja toimintaan, kuljettajan tehtävänkuvaan ja suoritettaviin tehtäviin sekä niihin lentopaikan alueisiin, joilla kuljettajat voivat saada luvan toimia;

2) sisällettävä

i) kestoltaan riittävä teoreettinen ja käytännön koulutus vähintään seuraavista aiheista:

A) sääntelykehys ja henkilökohtaiset vastuualueet;

B) ajoneuvon vaatimukset, lentopaikan toimintavaatimukset ja menettelyt;

C) viestintä;

D) radiopuhelinliikenne niiden kuljettajien osalta, jotka toimivat liikennealueella;

E) ihmisen suorituskyky;

F) toimintaympäristön tuntemus;

ii) kuljettajien pätevyyden arviointi.

c) Edellä olevan a alakohdan mukaisesti annetussa ajoluvassa on mainittava ne kenttäalueen osat tai muut toiminta-alueet, joilla kuljettajalla on oikeus ajaa, ja se on voimassa niin kauan kuin

1) a alakohdan 1 ja 2 alakohdan vaatimukset täyttyvät;

2) ajoluvan haltija

i) suorittaa ja läpäisee koulutuksen ja pätevyyden arvioinnin ADR.OR.D.017 kohdan f ja g alakohdan mukaisesti;

ii) tarvittaessa osoittaa ADR.OPS.B.029 kohdan mukaisesti vaaditun kielitaidon ja sen ylläpidon.

▼B

d) Sen estämättä, mitä a alakohdassa säädetään, lentopaikan pitäjä voi sallia sen, että henkilö kuljettaa tilapäisesti ajoneuvoa kenttäalueella tai muilla toiminta-alueilla, jos

1) kyseisellä henkilöllä on voimassa oleva ajokortti sekä mahdollisesti vaadittava muu lupa kuljettaa erikoisajoneuvoja;

2) kyseistä ajoneuvoa saattaa ajoneuvo, jonka kuljettajalla on a alakohdan mukainen lupa.

e) Lentopaikan pitäjän on

1) perustettava järjestelmä ja toteutettava menettelyt seuraavia varten:

i) ajolupien antaminen ja ajoneuvojen tilapäisen kuljettamisen salliminen;

ii) sen varmistaminen, että ajoluvan saaneet kuljettajat täyttävät jatkuvasti c alakohdan 1 ja 2 alakohdan vaatimukset;

iii) lentopaikalla sovellettavien kuljettajien ajovaatimusten noudattamisen seuraaminen ja asianmukaisten toimenpiteiden toteuttaminen, mukaan lukien ajolupien tai tilapäisesti sallitun ajoneuvon kuljettamisen keskeyttäminen ja peruuttaminen;

2) asiaa koskevien tietojen säilyttäminen.”

l) Kumotaan ADR.OPS.B.25 kohta;

m) Lisätään ADR.OPS.B.026, ADR.OPS.B.027, ADR.OPS.B.028 ja ADR.OPS.B.029 kohta seuraavasti:

”**ADR.OPS.B.026 Ajoneuvoluvat**

a) Ajoneuvon käyttöön kenttäalueella tai muilla toiminta-alueilla on saatava lentopaikan pitäjän lupa. Lupa voidaan antaa, jos ajoneuvoa käytetään lentopaikan käyttöön liittyvään toimintaan ja se on

1) käyttökunnossa ja soveltuu aiottuun toimintaan;

2) ADR.OPS.B.080 kohdassa säädettyjen merkintöjä ja valaistusta koskevien vaatimusten mukainen;

3) varustettu radiolla, joka mahdollistaa kaksisuuntaisen viestinnän asianmukaisella ilmaliikennepalvelun taajuudella ja tarvittaessa muilla taajuuksilla, jos sitä on tarkoitus käyttää jommallakummalla seuraavista alueista:

i) liikennealue;

ii) muut toiminta-alueet, joilla viestintä ilmaliikennepalveluyksikön tai muiden lentopaikan operatiivisten yksikköjen kanssa on tarpeen;

4) varustettu transponderilla tai muulla valvontaa tukevalla laitteella, jos sitä on tarkoitus käyttää liikennealueella, ja lentopaikalla on maaliikenteen ohjaus- ja valvontajärjestelmä, jonka käyttö edellyttää ajoneuvoon asennetun transponderin tai muun valvontaa tukevan laitteen käyttöä.

b) Lentopaikan pitäjän on rajoitettava kenttäalueella ja muilla toiminta-alueilla liikkumiseen luvan saaneiden ajoneuvojen määrä minimiin, joka on tarpeen lentopaikan turvallisen ja tehokkaan toiminnan kannalta.

▼B

c) Edellä olevan a alakohdan mukaisesti annetun luvan on täytettävä seuraavat edellytykset:

1) siinä on mainittava ne kenttäalueen osat tai muut toiminta-alueet, joilla ajoneuvoa saa käyttää;

2) se on voimassa niin pitkään kuin a alakohdan vaatimukset täyttyvät.

d) Lentopaikan pitäjän on annettava kutsumerkki ajoneuvolle, jolle on annettu a alakohdan mukaisesti lupa toimia lentopaikalla, jos ajoneuvon on oltava varustettu radiolla. Ajoneuvon kutsumerkin on täytettävä seuraavat edellytykset:

1) se ei saa aiheuttaa tunnistamiseen liittyvää sekaannusta;

2) sen on sovelluttava tarkoitukseensa;

3) liikennealueella toimivien ajoneuvojen tapauksessa kutsumerkit on koordinoitava ilmaliikennepalveluyksikön kanssa ja annettava tiedoksi niille lentopaikan organisaatioille, joita asia koskee.

e) Poiketen siitä, mitä a alakohdassa säädetään, lentopaikan pitäjä voi sallia

1) sen, että a alakohdan 1 ja 2 alakohdan mukaisesti luvan saanutta ajoneuvoa, jota ei ole varustettu a alakohdan 3 alakohdassa vaaditulla radiolla ja a alakohdan 4 alakohdassa vaaditulla transponderilla tai muulla valvontaa tukevalla laitteella, käytetään satunnaisesti a alakohdan 3 ja 4 alakohdassa tarkoitetuilla alueilla edellyttäen että

i) ajoneuvoa saattaa aina luvan saanut ajoneuvo, joka täyttää a alakohdan 3 alakohdan ja tarvittaessa a alakohdan 4 alakohdan vaatimuksen;

ii) saattava ajoneuvo täyttää ADR.OPS.B.080 kohdassa säädetyt merkintöjä ja valaistusta koskevat vaatimukset;

iii) huonon näkyvyyden toimintamenetelmät eivät ole käytössä, jos saatettavaa ajoneuvoa on tarkoitus käyttää liikennealueella;

2) ajoneuvon tilapäisen pääsyn lentopaikalle ja sen käytön kenttäalueella tai muilla toiminta-alueilla seuraavin edellytyksin:

a) ajoneuvon silmämääräisellä tarkastuksella todetaan, että sen kunto ei vaaranna turvallisuutta;

b) ajoneuvoa saattaa aina luvan saanut ajoneuvo, joka

i) täyttää a alakohdan 3 alakohdan vaatimuksen ja tarvittaessa a alakohdan 4 alakohdan vaatimuksen, kun sitä käytetään a alakohdan 3 ja 4 alakohdassa tarkoitetuilla alueilla;

ii) täyttää ADR.OPS.B.080 kohdassa säädetyt merkintöjä ja valaistusta koskevat vaatimukset;

c) huonon näkyvyyden toimintamenetelmät eivät ole käytössä, jos ajoneuvoa on tarkoitus käyttää liikennealueella.

f) Lentopaikan pitäjän on

1) laadittava ja toteutettava menettelyt seuraavia varten:

i) ajoneuvolupien antaminen sekä ajoneuvojen lentopaikalle pääsyn ja siellä käytön tilapäinen salliminen;

ii) kutsumerkkien antaminen ajoneuvoille;

▼B

iii) ajoneuvojen ADR.OPS.B.026 kohdassa tarkoitettujen vaatimusten mukaisuuden seuraaminen ja asianmukaisten toimenpiteiden toteuttaminen, mukaan lukien ajoneuvolupien tai tilapäisesti sallitun ajoneuvon käytön keskeyttäminen ja peruuttaminen;

2) säilytettävä asiaa koskevat tiedot.

ADR.OPS.B.027 Ajoneuvojen käyttö

a) Ajoneuvon kuljettaja saa liikennealueella käyttää ajoneuvoa

1) ainoastaan ilmaliikennepalveluyksikön luvalla ja sen antamien ohjeiden mukaisesti;

2) noudattaen kaikkia merkinnöin ja opastein esitettyjä pakollisia ohjeita, jollei ilmaliikennepalveluyksikkö ole antanut muuhun lupaa;

3) kaikkien valoilla annettujen pakollisten ohjeiden mukaisesti.

b) Ajoneuvon kuljettajan on liikennealueella käytettävä ajoneuvoa seuraavien sääntöjen mukaisesti:

1) hädässä olevan ilma-aluksen avuksi ajaville pelastusajoneuvoille on annettava etusija suhteessa kaikkeen muuhun maaliikenteeseen;

2) ellei 1 alakohdan säännöksistä muuta johdu:

i) ajoneuvojen ja ilma-aluksia hinaavien ajoneuvojen on väistettävä laskeutuvia, lentoon lähteviä tai rullaavia ilma-aluksia;

ii) ajoneuvojen, jotka eivät hinaa ilma-aluksia, on väistettävä ilma-aluksia hinaavia ajoneuvoja;

iii) ajoneuvojen, jotka eivät hinaa ilma-aluksia, on väistettävä muita ajoneuvoja, jotka eivät hinaa ilma-aluksia, ilmaliikennepalveluyksikön ohjeiden mukaisesti;

iv) sen estämättä, mitä i, ii ja iii alakohdassa säädetään, ajoneuvojen ja ilma-aluksia hinaavien ajoneuvojen on noudatettava ilmaliikennepalveluyksikön antamia ohjeita.

c) Kun radiolla varustettua ajoneuvoa käytetään tai on tarkoitus käyttää liikennealueella, sen kuljettajan on

1) saatava aikaan riittävä kaksisuuntainen radioviestintäyhteys ilmaliikennepalveluyksikön kanssa asianmukaisella ilmaliikennepalvelun taajuudella ennen saapumista liikennealueelle sekä kuunneltava jatkuvasti ilmoitettua taajuutta;

2) ennen liikennealueelle saapumista saatava ilmaliikennepalveluyksiköltä lupa ja toimittava ainoastaan ilmaliikennepalveluyksikön antaman luvan mukaisesti. Tällaisesta luvasta riippumatta kiitotielle tai kiitoalueelle ajamiselle taikka luvan mukaisen toiminnan muutoksille on saatava erillinen lupa ilmaliikennepalveluyksiköltä;

3) luettava ilmaliikennepalveluhenkilöstölle takaisin puhemuodossa annettujen ohjeiden turvallisuuteen liittyvät osat. Ohjeet, jotka koskevat saapumista kiitotielle, odottamista erossa kiitotiestä, kiitotien ylittämistä ja toimintaa millä tahansa kiitotiellä, rullaustiellä tai kiitoalueella, on aina luettava takaisin;

▼B

4) luettava ilmaliikennepalveluhenkilöstölle takaisin muut kuin 3 alakohdassa tarkoitetut ohjeet tai kuitattava ne tavalla, joka osoittaa selvästi, että ne on ymmärretty ja niitä noudatetaan.

d) Jos liikennealueella käytettävän ajoneuvon kuljettajalla on epäilys ajoneuvon sijainnista liikennealueella, hänen on

1) ilmoitettava asiasta ilmaliikennepalveluyksikölle ja kerrottava samalla viimeisin tiedossa oleva sijainti;

2) samaan aikaan – ellei ilmaliikennepalveluyksikkö anna muuta ohjetta – siirryttävä pois kiitotieltä, rullaustieltä tai muulta liikennealueen osalta turvallisen välimatkan päähän niin nopeasti kuin mahdollista;

3) 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen toimenpiteiden jälkeen pysäytettävä ajoneuvo.

e) Liikennealueella käytettävän ajoneuvon kuljettaja ei saa

1) ajaessaan kiitoalueella, kun kyseistä kiitotietä käytetään laskuun tai lentoonlähtöön, tulla lähemmäksi kiitotietä kuin sille etäisyydelle, jolle on asetettu kyseisen kiitotien osalta kiitotieodotuspaikka tai mahdollinen ajotien odotuspaikka;

2) silloin, kun kiitotietä käytetään laskuun tai lentoonlähtöön, käyttää ajoneuvoa

i) kiitoalueen osalla, joka sijaitsee kyseisen kiitotien päiden jatkeena;

ii) kyseisen kiitotien päiden turva-alueilla;

iii) mahdollisella nousualueella sellaisella etäisyydellä, joka voisi vaarantaa ilmassa olevan ilma-aluksen.

f) Radiolla varustetun ajoneuvon kuljettajan on asematasolla, jos lentopaikalla niin vaaditaan,

1) saatava aikaan riittävä kaksisuuntainen radioviestintäyhteys lentopaikan pitäjän nimeämän vastuullisen yksikön kanssa ennen asematasolle saapumista;

2) kuunneltava jatkuvasti ilmoitettua taajuutta.

g) Kuljettajan on käytettävä ajoneuvoa asematasolla seuraavien vaatimusten mukaisesti:

1) ajoneuvoa saa käyttää ainoastaan lentopaikan pitäjän nimeämän vastuullisen yksikön luvalla ja sen antamien ohjeiden mukaisesti;

2) kaikkia merkinnöin ja opastein esitettyjä pakollisia ohjeita on noudatettava, jollei lentopaikan pitäjän nimeämä vastuullinen yksikkö ole antanut muuhun lupaa;

3) kaikkia valoilla annettuja pakollisia ohjeita on noudatettava;

4) kuljettajan on väistettävä pelastusajoneuvoa, rullaavaa tai rullaamaan lähtevää ilma-alusta sekä työnnettävää tai hinattavaa ilma-alusta;

5) kuljettajan on väistettävä muita ajoneuvoja paikallisten määräysten mukaisesti;

6) kuljettajan on aina väistettävä hätätilanteessa toimivia pelastusajoneuvoja.

▼B

h) Kun ajoneuvon kuljettaja käyttää ajoneuvoa kenttäalueella ja muilla toiminta-alueilla,

1) hänen on noudatettava nopeusrajoituksia ja ajoreittejä;

2) hän ei saa harjoittaa häiritsevää tai huomiokykyä heikentävää toimintaa ajaessaan;

3) hänen on noudatettava lentopaikan toimintakäsikirjan mukaisia viestintävaatimuksia ja toimintamenetelmiä.

i) Toista ajoneuvoa saattavan ajoneuvon kuljettajan on varmistettava, että saatettavan ajoneuvon kuljettaja käyttää ajoneuvoa annettujen ohjeiden mukaisesti.

j) Ajoneuvon kuljettaja saa pysäköidä ajoneuvon ainoastaan lentopaikan pitäjän osoittamille alueille.

k) Lentopaikan pitäjän on laadittava ja toteutettava menettelyt, joilla varmistetaan, että kenttäalueella ja muilla toiminta-alueilla toimivat kuljettajat noudattavat a–j alakohdassa esitettyjä säännöksiä.

ADR.OPS.B.028 Ilma-aluksen hinaus

Lentopaikan pitäjän on

a) turvallisuuden varmistamiseksi vahvistettava menetelmät ilma-alusten liikkumiselle ja nimettävä reitit, joita on käytettävä hinattaessa ilma-alusta kenttäalueella;

b) varmistettava riittävä ja asianmukainen opastus hinauksen aikana;

c) varmistettava, että hinattavat ilma-alukset käyttävät hinauksen aikana valoja komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 923/2012 (*) liitteessä olevan SERA.3215 kohdan mukaisesti;

d) laadittava ja toteutettava menettelyt, joilla varmistetaan riittävä viestintä ja koordinointi hinausta suorittavan organisaation, asematasovalvontayksikön ja ilmaliikennepalveluyksikön välillä siten kuin se on tarpeen hinauksen suorittamisen kannalta;

e) laadittava ja toteutettava menettelyt, joilla varmistetaan hinauksen turvallisuus huonoissa sääolosuhteissa, mukaan lukien hinaustoiminnan kieltäminen tai rajoittaminen.

ADR.OPS.B.029 Kielitaito

a) Henkilön, jonka on ADR.OPS.B.024 kohdan mukaisesti osoitettava kielitaitonsa, on osoitettava vähintään toimivan tason kielitaito sekä vakiosanontojen että yleiskielen käytössä b alakohdan mukaisesti

1) englannin kielessä ja

2) mahdollisessa toisessa kielessä tai kielissä, jo(i)ta lentopaikalla käytetään radioviestinnässä lentopaikan ilmaliikennepalveluyksikön kanssa.

b) Hakijan on osoitettava, että hän kykenee

1) viestimään tehokkaasti pelkästään ääneen perustuvissa tilanteissa ja henkilökohtaisessa vuorovaikutuksessa;

2) viestimään yleisistä ja työhön liittyvistä aiheista täsmällisesti ja selkeästi;

▼B

3) käyttämään yleisluonteisessa tai työhön liittyvässä viestinnässä asianmukaisia viestintästrategioita tiedonvaihtoon sekä väärinymmärrysten tunnistamiseen ja korjaamiseen;

4) vastaamaan onnistuneesti kielellisiin haasteisiin, joita syntyy kielenkäyttäjälle muutoin tutussa rutiininomaisessa työtilanteessa tai viestintätehtävässä ilmenevistä ongelmista tai odottamattomista tapahtumista;

5) käyttämään ilmailuyhteisön ymmärtämää murretta tai korostusta.

c) Kielitaito osoitetaan arvioinnin tehneen organisaation antamalla todistuksella, jossa mainitaan kieli tai kielet, kielitaidon taso tai tasot sekä arvioinnin päivämäärä.

d) Lukuun ottamatta henkilöitä, jotka ovat osoittaneet kielitaitonsa olevan erinomaista tasoa, kielitaito on arvioitava uudelleen joka

1) neljäs vuosi arviointipäivän jälkeen, jos on osoitettu toimivan tason kielitaito;

2) kuudes vuosi arviointipäivän jälkeen, jos on osoitettu edistyneen tason kielitaitotaso.

e) Kielitaidon osoittamiseen on käytettävä arviointimenetelmää, johon on sisällyttävä

1) arviointiprosessi;

2) kielitaidon arvioijien pätevyys;

3) valitusmenettely.

f) Lentopaikan pitäjän on järjestettävä kielikoulutusta henkilöstönsä vaaditun kielitaitotason ylläpitämiseksi.

g) Poiketen siitä, mitä a alakohdassa säädetään, jäsenvaltio voi päättää, että ADR.OPS.B.024 kohdassa tarkoitetulta henkilöstöltä ei vaadita englannin kielen taitoa lentopaikan ilmaliikenneyksikön kanssa käytävää radioviestintää varten. Tällaisessa tapauksessa sen on tehtävä yhden tai useamman lentopaikan kattava turvallisuusarvio.

h) Lentopaikan pitäjä voi antaa luvan henkilölle, joka ei ole osoittanut täyttävänsä a ja b alakohdan vaatimuksia

1) tammikuun 7 päivään 2026 asti englannin kielen osalta;

2) tammikuun 7 päivään 2023 asti muun kielen kuin englannin osalta.

(*) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 923/2012, annettu 26 päivänä syyskuuta 2012, yhteisistä lentosäännöistä, lennonvarmistuspalveluja ja -menetelmiä koskevista operatiivisista säännöksistä sekä täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 1035/2011 ja asetusten (EY) N:o 1265/2007, (EY) N:o 1794/2006, (EY) N:o 730/2006, (EY) N:o 1033/2006 ja (EU) N:o 255/2010 muuttamisesta (EUVL L 281, 13.10.2012, s. 1).”

n) Korvataan ADR.OPS.B.030 kohta seuraavasti:

”ADR.OPS.B.030 Maaliikenteen ohjaus- ja valvontajärjestelmä

a) Lentopaikan pitäjän on varmistettava, että lentopaikalla on maaliikenteen ohjaus- ja valvontajärjestelmä.

b) Lentopaikan pitäjän on yhteistoiminnassa ilmaliikennepalvelujen tarjoajan kanssa arvioitava, onko maaliikenteen ohjaus- ja valvontajärjestelmän yhteydessä tarpeen määrittää rullaaville ilma-aluksille vakioreitit lentopaikalla. Jos vakioreitit määritetään, lentopaikan pitäjän on

1) varmistettava, että ne ovat asianmukaisia ja selvästi merkittyjä ja soveltuvat lentopaikan liikenteeseen, suunnitteluun ja aiottuun toimintaan;

2) annettava ilmailutiedotuspalvelun tarjoajalle asiaa koskevat tiedot julkaistaviksi ilmailukäsikirjassa.

▼B

c) Jos maaliikenteen ohjaus- ja valvontajärjestelmän toiminta vaatii, että ilma-alukset käyttävät kenttäalueella transponderia, lentopaikan pitäjän on koordinoitava yhdessä lennonvarmistuspalvelun tarjoajan kanssa

1) transponderin käyttöä koskevat menettelyt, joita ilma-alusten käyttäjien on noudatettava;

2) asiaa koskevien tietojen antaminen ilmailutiedotuspalvelun tarjoajalle julkaistaviksi ilmailukäsikirjassa.”

o) Lisätään ADR.OPS.B.031 kohta seuraavasti:

”ADR.OPS.B.031 Viestintä

a) Ajoneuvojen ja ilmaliikennepalveluyksikköjen on viestittävä täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 923/2012 liitteessä olevassa 14 jaksossa esitettyjen sovellettavien vaatimusten mukaisesti.

b) Lentopaikan pitäjän on yhteistoiminnassa ilmaliikennepalvelujen tarjoajan kanssa laadittava viestintämenettelyt, joihin sisältyvät

1) ilmaliikennepalveluyksikön ja ajoneuvojen, jotka toimivat tai joiden on tarkoitus toimia liikennealueella, välisessä viestinnässä käytettävät taajuudet sekä kieli tai kielet;

2) ilmaliikennepalveluyksikön ja jalankulkijoiden, jotka toimivat tai joiden on tarkoitus toimia liikennealueella, välinen viestintä;

3) sellaisen lentopaikkaan liittyvän merkittävän tiedon, joka voi vaikuttaa toiminnan turvallisuuteen liikennealueella, jakaminen radioviestintää käyttäen;

4) merkinanto ja muut viestintäkeinot, joita käytetään kaikissa näkyvyysolosuhteissa, jos radioviestintä ilmaliikennepalveluyksikön ja liikennealueella olevien ajoneuvojen tai jalankulkijoiden välillä ei toimi.”

p) Lisätään ADR.OPS.B.033 kohta seuraavasti:

”ADR.OPS.B.033 Jalankulkijoiden valvonta

a) Lentopaikan pitäjän on laadittava ja toteutettava menettelyt, joilla

1) rajoitetaan pääsy kenttäalueelle ja muille toiminta-alueille vain niihin henkilöihin, joiden tehtävät edellyttävät pääsyä tällaisille alueille;

2) varmistetaan, että tällaiset henkilöt pääsevät tällaisille alueille ilman saattajaa vain, jos he ovat saaneet asianmukaisen koulutuksen ja osoittaneet pätevyytensä;

3) valvotaan henkilöiden liikkumista asematasolla ja varmistetaan, että matkustajien noustessa ilma-alukseen tai poistuessa siitä tai joutuessa kävelemään asematasolle, asematasolta tai sen läpi,

i) matkustajia saattaa koulutettu ja pätevä henkilöstö;

ii) matkustajat pysyvät erillään pysäköidyistä ilma-aluksista ja asematasopalvelujen toiminnoista;

iii) matkustajat ovat suojassa toiminnassa olevilta ilma-aluksilta, mukaan lukien niiden moottoreiden vaikutukset, samoin kuin ajoneuvo- tai muulta toiminnalta.

b) Lentopaikan pitäjän on laadittava ja toteutettava menettelyt, joilla varmistetaan

1) niiden henkilöstön jäsenten hallittu ja turvallinen saapuminen liikennealueelle ja toiminta siellä, joiden on tehtäviensä vuoksi päästävä sinne ilman ajoneuvoa;

▼B

2) että tällainen henkilöstö

i) on asianmukaisesti varustettu muun muassa huomiovaatteilla ja suunnistuskeinoilla sekä välineillä, jotka mahdollistavat kaksisuuntaisen viestintäyhteyden ilmaliikennepalveluyksikön ja lentopaikan pitäjän vastaavan yksikön kanssa toiminnan aikana;

ii) on saanut ilmaliikennepalveluyksiköltä luvan ennen liikennealueelle saapumista. Luvasta riippumatta kiitotielle tai kiitoalueelle pääsyyn taikka luvan mukaisen toiminnan muutoksiin on saatava erillinen lupa ilmaliikennepalveluyksiköltä;

iii) ei pääse liikennealueelle, kun huonon näkyvyyden toimintamenetelmät ovat käytössä.”

q) Korvataan ADR.OPS.B.035 kohta seuraavasti:

”ADR.OPS.B.035 Toiminta talviolosuhteissa

a) Jos lentopaikan on tarkoitus toimia olosuhteissa, joissa kenttäalueelle voi kertyä lunta, sohjoa tai jäätä, lentopaikan pitäjän on laadittava ja toteutettava lumisuunnitelma. Lentopaikan pitäjän lumisuunnitelmassa on

1) määrättävä sellaisten materiaalien käytöstä, joilla poistetaan jää ja kuura tai estetään sen muodostuminen tai parannetaan kiitotien pinnan kitkaominaisuuksia;

2) varmistettava niin hyvin kuin se on käytännössä kohtuudella mahdollista lumen, sohjon tai jään poisto käytössä olevilta kiitoteiltä ja muilta kenttäalueen osilta, joita on tarkoitus käyttää ilma-alusten toimintaan.

b) Lentopaikan pitäjän on annettava ilmailukäsikirjassa julkaistavaksi tiedot seuraavista:

1) lumen poistoon sekä lumen ja liukkauden torjuntaan käytettävien laitteiden saatavuus;

2) tarvittaessa erikoiskäsiteltyjen talvikiitoteiden käytön hyväksyntä;

3) kenttäalueen pinnan käsittelyyn käytettävät materiaalityypit.”

r) Lisätään ADR.OPS.B.036 ja ADR.OPS.B.037 kohta seuraavasti:

”ADR.OPS.B.036 Toiminta erikoiskäsitellyillä talvikiitoteillä

a) Lentopaikan pitäjä voi toimivaltaisen viranomaisen ennakkohyväksynnän saatuaan laatia ja käyttää menetelmiä toiminnan harjoittamiseksi erikoiskäsitellyillä talvikiitoteillä, jos epäpuhtaus on pakkautunutta lunta tai jäätä. Erikoiskäsitellyille talvikiitoteille voidaan ilmoittaa ensisijaisesti koodi RWYCC 4, mutta jos käsittelyyn nähden RWYCC 4 ei ole perusteltu, sovelletaan tavanomaista menettelyä ADR.OPS.B.037 kohdan mukaisesti.

b) Saadakseen ennakkohyväksynnän toimivaltaiselta viranomaiselta lentopaikan pitäjän on

1) laadittava menettelyt, joissa määritellään:

i) kiitotien pinnan olosuhteiden parantamiseen käytettävien laitteiden tyyppi tai materiaalien tyyppi, laatu ja määrä tai molemmat sekä niiden käyttömenetelmä;

ii) säätekijöiden seuranta;

iii) irtonaisten epäpuhtauksien hallinta;

iv) saavutettujen tulosten arviointi;

▼B

2) hankittava tietoa lentokoneen pysähtymismatkasta erikoiskäsitellyllä kiitotiellä vähintään yhdeltä lentokoneiden käyttäjältä;

3) analysoitava ja käsiteltävä 2 alakohdan mukaisesti saadut tiedot osoittaakseen valmiudet määrittää kiitotieolosuhteet annetun RWYCC:n mukaisesti;

4) laadittava kunnossapito-ohjelma, joka kattaa käytettävien laitteiden sekä ennakoivan että korjaavan kunnossapidon, jotta suoritustaso pysyy jatkuvasti yhdenmukaisena.

c) Lentopaikan pitäjän on laadittava ja toteutettava ohjelma, jolla seurataan menettelyn jatkuvaa tehokkuutta. Ohjelmassa on verrattava lentokoneiden tiedoista saatavia jarrutustehoraportteja ilmoitettuihin kiitotieolosuhteisiin.

d) Lentopaikan pitäjän on arvioitava talvitoiminnan suoritustaso talvikauden lopussa määrittääkseen, onko tarpeen

1) lisätä koulutusvaatimuksia;

2) ajantasaistaa menettelyjä;

3) hankkia lisää tai erilaisia laitteita ja materiaaleja.

ADR.OPS.B.037 Kiitotien pinnan olosuhteiden arviointi ja kiitotieolosuhteita kuvaavan koodin ilmoittaminen

Jos kiitotien pinnalla on ADR.OPS.A.060 kohdan a–e alakohdassa lueteltuja epäpuhtauksia, lentopaikan pitäjän on

a) ilmoitettava RWYCC epäpuhtauden tyypin ja syvyyden ja lämpötilan mukaan;

b) tarkastettava kiitotie, kun sen pinnan olosuhteet ovat voineet muuttua sääolosuhteiden vuoksi, arvioitava kiitotien pinnan olosuhteet ja ilmoitettava uusi RWYCC;

c) käynnistettävä RWYCC:n uudelleenarviointi ARS-ilmoitusten perusteella.”

s) Korvataan ADR.OPS.B.080 kohta seuraavasti:

”ADR.OPS.B.080 Ajoneuvojen ja muiden liikkuvien kohteiden merkinnät ja valaistus

a) Lentopaikan pitäjän on varmistettava, että ajoneuvot ja muut lentopaikan kenttäalueella liikkuvat kohteet – ilma-aluksia lukuun ottamatta – ovat

1) merkittyjä huomioväreillä tai soveltuvissa paikoissa olevilla lipuilla, ruutukuviolla ja selkeästi toisistaan erottuvilla väreillä;

2) ovat valaistuja pienitehoisilla estevaloilla, joiden tyyppi ja ominaisuudet ovat ajoneuvon toimintaan soveltuvia, jos ajoneuvoja ja lentopaikkaa käytetään yöllä tai huonon näkyvyyden olosuhteissa. Käytettävien valojen on oltava seuraavanlaiset:

i) pelastus- ja turvatoimiin liittyvissä ajoneuvoissa vilkkuvat siniset valot;

ii) muissa ajoneuvoissa, follow me -ajoneuvot mukaan luettuina, vilkkuvat keltaiset valot;

iii) kiinteät punaiset valot kohteissa, joiden liikkuvuus on rajallista.

b) Lentopaikan pitäjä voi vapauttaa a alakohdan noudattamisesta ilma-alusten huolintalaitteet ja ajoneuvot, joita käytetään ainoastaan asematasoilla.”

▼B

t) Korvataan ADR.OPS.C.005 kohta seuraavasti:

”ADR.OPS.C.005 Kunnossapito – Yleistä

a) Lentopaikan pitäjän on laadittava ja toteutettava kunnossapito-ohjelma, johon sisältyy tarvittaessa ennakoiva kunnossapito ja jonka avulla lentopaikan toiminnassa tarvittavat tilat, järjestelmät ja laitteet pidetään sellaisessa kunnossa, etteivät ne vaaranna lentoliikenteen turvallisuutta, säännöllisyyttä tai tehokkuutta. Kunnossapito-ohjelman suunnittelussa ja toteutuksessa on otettava huomioon inhimillisiä tekijöitä koskevat periaatteet.

b) Lentopaikan pitäjän on varmistettava, että käytössä on asianmukaiset ja riittävät keinot kunnossapito-ohjelman tehokkaaseen toteutukseen.”

u) Lisätään ADR.OPS.C.007 kohta seuraavasti:

”ADR.OPS.C.007 Ajoneuvojen kunnossapito

a) Lentopaikan pitäjän on

1) laadittava ja toteutettava pelastus- ja palontorjunta-ajoneuvojen kunnossapito-ohjelma, johon sisältyy ennakoiva kunnossapito ja jossa otetaan huomioon inhimillisiä tekijöitä koskevat periaatteet, jotta voidaan turvata ajoneuvojen ja niiden varustuksen toimivuus ja noudattaa määriteltyjä vasteaikoja ajoneuvojen koko elinkaaren ajan;

2) varmistettava kunnossapito-ohjelman toteutus muille kenttäalueella tai muilla toiminta-alueilla toimiville ajoneuvoilleen.

b) Lentopaikan pitäjän on

1) laadittava menettelyt, jotka tukevat a alakohdassa tarkoitetun kunnossapito-ohjelman toteutusta;

2) varmistettava, että käytössä on asianmukaiset ja riittävät keinot ja välineet sen tehokkaaseen toteutukseen;

3) pidettävä huoltokirjanpitoa jokaisesta ajoneuvosta.

c) Lentopaikan pitäjän on varmistettava, että organisaatiot, jotka toimivat tai tarjoavat palveluja lentopaikalla

1) huolehtivat kenttäalueella tai muilla toiminta-alueilla käytettävien ajoneuvojensa kunnossapidosta vahvistetun kunnossapito-ohjelman mukaisesti, ennakoiva kunnossapito mukaan lukien;

2) pitävät asiaankuuluvaa huoltokirjanpitoa.

d) Lentopaikan pitäjän on varmistettava, että toiminnassa ei käytetä epäkuntoisia ajoneuvoja.”

v) Korvataan ADR.OPS.C.010 ja ADR.OPS.C.015 kohta seuraavasti:

”ADR.OPS.C.010 Päällystemateriaalien, muiden pinnoitteiden ja vedenpoiston kunnossapito

a) Lentopaikan pitäjän on tarkastettava kaikkien kenttäalueiden pinnat, myös päällysteet (kiitotiet, rullaustiet ja asematasot), niiden lähialueet ja vedenpoisto arvioidakseen säännöllisesti niiden kuntoa osana lentopaikan ennakoivaa ja korjaavaa kunnossapito-ohjelmaa.

b) Lentopaikan pitäjän on

1) pidettävä kaikki kenttäalueiden pinnat kunnossa siten, että niiltä poistetaan kaikki mahdolliset vierasesineet, jotka voivat vahingoittaa ilma-alusta tai haitata ilma-aluksen järjestelmien toimintaa;

▼B

2) pidettävä kiitoteiden, rullausteiden ja asematasojen pinnat kunnossa siten, ettei niille synny haitallista epätasaisuutta;

3) pidettävä kiitotie sellaisessa kunnossa, että sen pinnan kitkaominaisuudet ovat vähintään minimivaatimusten tasolla;

4) tarkastettava ja dokumentoitava kiitotien pinnan kitkaominaisuudet säännöllisesti kunnossapitotarkoituksia varten. Tarkastusten tiheyden on oltava riittävä, jotta kiitotien pinnan kitkaominaisuuksien kehittymistä voidaan seurata;

5) toteutettava korjaavia kunnossapitotoimia, joilla ehkäistään koko kiitotien tai kiitotien osan pinnan kitkaominaisuuksien heikentyminen alle minimivaatimusten silloin, kun epäpuhtauksia ei ole.

ADR.OPS.C.015 Visuaalisten apulaitteiden ja sähköjärjestelmien kunnossapito

a) Lentopaikan pitäjän on laadittava ja toteutettava ennakoiva ja korjaava kunnossapito-ohjelma, jonka tarkoituksena on varmistaa sähköjärjestelmien toimintakuntoisuus ja virran saatavuus kaikille lentopaikan tarpeellisille laitteille lentoliikenteen turvallisuuden, säännöllisyyden ja tehokkuuden varmistamiseksi.

b) Lentopaikan pitäjän on laadittava ja toteutettava ennakoiva ja korjaava kunnossapito-ohjelma, jolla varmistetaan yksittäisten valojen toimintakuntoisuus ja lentopaikan valaistusjärjestelmien luotettavuus ilma-alusten ja ajoneuvojen jatkuvan opastuksen ja valvonnan turvaamiseksi seuraavasti:

1) Kategorian II tai III tarkkuuslähestymiskiitotien ennakoivan kunnossapidon järjestelmän tavoitteena on oltava, että aina kategorian II tai III toiminnan aikana kaikki lähestymisvalot ja kiitotievalot ovat toimintakunnossa ja että joka tapauksessa vähintään

i) 95 prosenttia valoista on toimintakunnossa kussakin seuraavista järjestelmistä:

A) tarkkuuslähestymiskategorian II ja III valojärjestelmistä sisimmäiset 450 metriä;

B) kiitotien keskilinjavalot;

C) kiitotien kynnysvalot;

D) kiitotien reunavalot.

ii) 90 prosenttia kosketuskohta-alueen valoista on toimintakunnossa;

iii) 85 prosenttia lähestymisvalojärjestelmän valoista on toimintakunnossa yli 450 metrin etäisyydellä;

iv) 75 prosenttia kiitotien päätevaloista on toimintakunnossa.

2) Valot, jotka voivat olla epäkunnossa 1 alakohdan mukaisesti, eivät saa muuttaa valojärjestelmän peruskuviota.

3) Epäkunnossa oleva valo ei saa sijaita toisen epäkunnossa olevan valon vieressä tai perässä lukuun ottamatta lyhytorsia ja poikkiorsia, joiden osalta voidaan sallia kahden vierekkäisen tai peräkkäisen valon olevan epäkunnossa.

▼B

4) Kun kiitotieodotuspaikan pysäytysvalorivi on tarkoitettu sellaisen kiitotien yhteydessä, jolla on tarkoitus toimia kiitotienäkyvyyden ollessa alle 550 metriä, ennakoivan kunnossapitojärjestelmän tavoitteena on oltava, että

   i) epäkunnossa saa olla enintään kaksi valoa;

   ii) kaksi vierekkäistä valoa ei saa olla epäkunnossa, ellei valojen väli ole merkittävästi lyhyempi kuin määräykset edellyttävät.

5) Kun rullaustie on tarkoitettu käytettäväksi kiitotienäkyvyyden ollessa alle 550 metriä, ennakoivan kunnossapitojärjestelmän tavoitteena on oltava, että mitkään kaksi peräkkäistä rullaustien keskilinjavaloa eivät saa olla epäkunnossa.

6) Kategorian I tarkkuuslähestymiskiitotien tapauksessa ennakoivan kunnossapitojärjestelmän tavoitteena on oltava. että aina kategorian I toiminnan aikana kaikki lähestymisvalot ja kiitotievalot ovat toimintakunnossa ja että joka tapauksessa

   i) vähintään 85 prosenttia valoista on toimintakunnossa kussakin seuraavista järjestelmistä:

      A) tarkkuuslähestymiskategorian I valojärjestelmä;

      B) kiitotien kynnysvalot;

      C) kiitotien reunavalot;

      D) kiitotien päätevalot;

   ii) epäkunnossa oleva valo ei saa olla toisen epäkunnossa olevan valon vieressä tai perässä, ellei valojen väli ole merkittävästi lyhyempi kuin määräykset edellyttävät.

7) Kun kiitotie on tarkoitettu käytettäväksi lentoonlähtöihin kiitotienäkyvyyden ollessa alle 550 metriä, ennakoivan kunnossapitojärjestelmän tavoitteena on oltava, että jokaisen toimintajakson aikana kaikki kiitotievalot ovat toimintakunnossa ja että joka tapauksessa

   i) vähintään

      A) 95 prosenttia kiitotien keskilinjavaloista (jos sellaiset on) ja kiitotien reunavaloista on toimintakunnossa;

      B) 75 prosenttia kiitotien päätevaloista on toimintakunnossa;

   ii) epäkunnossa oleva valo ei saa olla toisen epäkunnossa olevan valon vieressä tai perässä.

8) Kun kiitotie on tarkoitettu käytettäväksi lentoonlähtöihin kiitotienäkyvyyden ollessa 550 metriä tai enemmän, ennakoivan kunnossapitojärjestelmän tavoitteena on oltava, että jokaisen toimintajakson aikana kaikki kiitotievalot ovat toimintakunnossa ja että joka tapauksessa

   i) vähintään 85 prosenttia kiitotien reunavaloista ja päätevaloista on toimintakunnossa;

   ii) epäkunnossa oleva valo ei saa olla toisen epäkunnossa olevan valon vieressä tai perässä.

9) Kun kiitotie on varustettu liukukulmavalojärjestelmällä, ennakoivan kunnossapitojärjestelmän tavoitteena on oltava, että jokaisen toimintajakson aikana kaikki yksiköt ovat toimintakunnossa. Yksikön katsotaan olevan epäkunnossa, jos epäkunnossa olevien valojen määrä on sellainen, että yksikkö ei anna ilma-alukselle opastusta niin kuin on tarkoitus.

▼B

c) Edellä olevan b alakohdan soveltamiseksi valon katsotaan olevan epäkunnossa, jos

1) valokeilan keskimääräinen voimakkuus on alle 50 prosenttia viraston vahvistamissa sertifiointieritelmissä esitetystä arvosta. Jos valoyksikön suunnittelun mukainen valokeilan keskimääräinen voimakkuus on viraston vahvistamissa sertifiointieritelmissä esitettyä arvoa suurempi, 50 prosentin määrä suhteutetaan kyseiseen suunnittelun mukaiseen arvoon;

2) valoon liittyvä suodatin puuttuu tai on vaurioitunut tai valo ei tuota oikeanväristä valokeilaa.

d) Lentopaikan pitäjän on laadittava ja toteutettava ennakoiva ja korjaava kunnossapito-ohjelma, jolla varmistetaan lentopaikan merkintöjen ja opasteiden kunto ja luotettavuus siten, että voidaan turvata ilma-alusten ja ajoneuvojen jatkuva opastus ja valvonta.

e) Lentopaikan sähköjärjestelmien läheisyydessä ei saa tehdä rakennus- tai kunnossapitotöitä, kun huonon näkyvyyden toimintamenetelmät ovat käytössä lentopaikalla.

f) Lentopaikan pitäjän on varmistettava, että

1) edellä a, b ja d alakohdassa tarkoitetut ennakoivat kunnossapito-ohjelmat sisältävät kunkin järjestelmän yksittäisten osien sekä itse järjestelmän asianmukaiset tarkastukset, jotka on tehtävä aiotun toiminnan ja järjestelmän kannalta asianmukaisten vahvistettujen menettelyjen mukaisesti ja määritellyin väliajoin;

2) mahdollisesti todettujen puutteiden korjaamiseksi toteutetaan asianmukaiset korjaavat toimet;

g) Lentopaikan pitäjän on pidettävä kirjaa kunnossapitotoimista.”