



## **SELITTÄVÄ HUOMAUTUS**

**EUROOPAN LENTOTURVALLISUUSVIRASTON**

**3. SYYSKUUTA 2012**

**antama lausunto N:o 3/2012**

**komission asetuksesta, jolla muutetaan lentotoimintaa koskevia täytäntöönpanosääntöjä ja lentomiehistöä koskevia täytäntöönpanosääntöjä**

**Kaupallinen ilmakuljetustoiminta purjelentokoneilla ja kuumailmapalloilla**

**Kaupallinen ilmakuljetustoiminta paikasta A paikkaan A purjelentokoneilla ja kuumailmapalloilla**

## Sisällysluettelo

<b>Tiivistelmä</b> .....	<b>3</b>
<b>Johdanto 4</b>	
I.    Yleistä .....	4
II.   Lausunnon ala.....	4
III.  Kuuleminen .....	6
IV.   Säntöjen numerointitapa.....	7
<b>CAT (S, B)</b> .....	<b>8</b>
I    Muutokset lentotoimintaa koskevaan asetukseen .....	8
II.  Muutokset osaan CAT.....	8
III.  Muutokset osaan ORO .....	14
IV.  Muita huomioita .....	15
<b>Kaupallinen ilmakuljetustoiminta (paikasta A paikkaan A)</b> .....	<b>16</b>
I.    Periaatteet .....	16
II.   Muutokset asetuksiin .....	18
III.  Muutokset osaan CAT.....	19
IV.   Muutokset osaan ORO .....	22
V.    Muutokset osaan ARO .....	24
VI.   Muutokset osaan ORA .....	24
VII.  Muita huomioita .....	24
<b>Liite 1: Ristiviittaustaulukot asiakirjojen EU-OPS ja JAR-OPS3 liitteisiin</b> .....	<b>25</b>
1.005(a), liite 1 – suoritusarvoluokkaan B kuuluvat lentokoneet, VFR-päivälennot .....	25
OPS 3.005(f), liite 1 – Toiminta pienillä helikoptereilla, VFR-lennot päivällä.....	45
OPS 3.005(f), liite 1 – Paikallislennot helikoptereilla, VFR-lennot päivällä.....	55
<b>Liite 2: Luettelo lievennyksistä ja säännöistä, joita ei sovelleta kaupalliseen ilmakuljetustoimintaan (paikasta A paikkaan A)</b> .....	<b>61</b>
Osa CAT .....	61
<b>Liite 3: Akronyymit ja lyhenteet</b> .....	<b>89</b>

### Tiivistelmä

Tässä lausunnossa esitetään purjelentokoneilla ja kuumailmapalloilla harjoitettavaa kaupallista ilmakuljetustoimintaa (CAT) koskevat täytäntöönpanosäännöt, ja sillä muutetaan seuraavia sääntöasiakirjoja:

- lentotoimintaa koskeva asetus;
- liite I – määritelmät liitteitä II–VIII varten;
- liite II – osa ARO, viranomaisia koskevat lentotoimintavaatimukset;
- liite III – osa ORO, lentotoimintaa koskevat organisaatiovaatimukset, erityisesti toimijoille, jotka harjoittavat kaupallista ja muuta kuin kaupallista lentotoimintaa vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla; sekä
- liite IV – osa CAT, tekniset vaatimukset kaupallista ilmakuljetustoimintaa varten.

Lisäksi tässä lausunnossa esitetään täytäntöönpanosäännöt sellaista kaupallista ilmakuljetustoimintaa varten, joka alkaa ja päättyy samalla lentopaikalla tai toimintapaikalla. Sillä muutetaan seuraavia sääntöasiakirjoja:

- Lentotoimintaa koskeva sääntely:
  - lentotoimintaa koskeva asetus;
  - liite II – osa ARO, viranomaisia koskevat lentotoimintavaatimukset;
  - liite III – osa ORO, lentotoimintaa koskevat organisaatiovaatimukset;
  - liite IV – osa CAT, tekniset vaatimukset kaupallista ilmakuljetustoimintaa varten.
- Lentomiestä koskeva sääntely:
  - lentomiestä koskeva asetus; ja
  - liite VII – osa ORA, lentomiestä koskevat organisaatiovaatimukset.

Näiden vaatimusten laatimista ohjasivat seuraavat periaatteet:

- korkean turvallisuustason säilyttäminen;
- sääntöjen oikeasuhteisuuden varmistaminen tarvittaessa;
- joustavuuden ja tehokkuuden takaaminen lentotoiminnan harjoittajille ja viranomaisille.

Tämä lausunto on syntynyt viranomaisten, järjestöjen, lentotoiminnan harjoittajien ja ilmailuasiantuntijoiden laajan kuulemisen tuloksena.

## Johdanto

### **I. Yleistä**

1. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 216/2008<sup>1</sup> (jäljempänä "perusasetus"), sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (EY) N:o 1108/2009,<sup>2</sup> luodaan sopiva ja kokonaisvaltainen kehys siviili-ilmailua koskevien yhteisten teknisten vaatimusten ja hallintomenettelyjen määrittämiseksi ja toteuttamiseksi.
2. Tämän lausunnon tarkoituksena on auttaa Euroopan komissiota vahvistamaan lentotoiminnan täytäntöönpanosäännöt.
3. Lausunto on hyväksytty noudattamalla Euroopan lentoturvallisuusviraston (jäljempänä "virasto") hallintoneuvoston määrittämää menettelyä<sup>3</sup> perusasetuksen 19 artiklan säännösten mukaisesti.

### **II. Lausunnon ala**

4. Tässä lausunnossa esitetään purjelentokoneilla ja kuumailmapalloilla harjoitettavaa kaupallista ilmakuljetustoimintaa (CAT) koskevat täytäntöönpanosäännöt, ja sillä muutetaan seuraavia sääntöasiakirjoja:
  - lentotoimintaa koskeva asetus;
  - liite I – määritelmät liitteitä II–VIII varten;
  - liite II – osa ARO, viranomaisia koskevat lentotoimintavaatimukset;
  - liite III – osa ORO, lentotoimintaa koskevat organisaatiovaatimukset, erityisesti toimijoille, jotka harjoittavat kaupallista ja muuta kuin kaupallista lentotoimintaa vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla; sekä
  - liite IV – osa CAT, tekniset vaatimukset kaupallista ilmakuljetustoimintaa varten.
5. Lisäksi tässä lausunnossa esitetään täytäntöönpanosäännöt sellaista kaupallista ilmakuljetustoimintaa varten, joka alkaa ja päättyy samalla lentopaikalla tai toimintapaikalla (CAT paikasta A paikkaan A), ja sillä muutetaan seuraavia sääntöasiakirjoja:
  - Lentotoimintaa koskeva sääntely:
    - lentotoimintaa koskeva asetus;
    - liite II – osa ARO, viranomaisia koskevat lentotoimintavaatimukset;

---

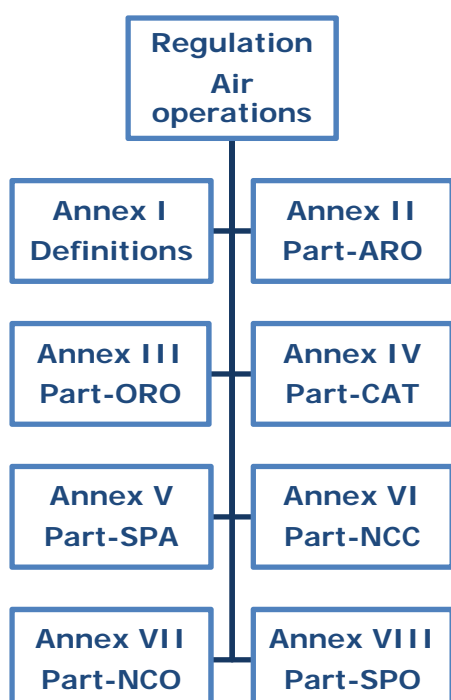
<sup>1</sup> Yhteistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 91/670/ETY, asetuksen (EY) N:o 1592/2002 ja direktiivin 2004/36/EY kumoamisesta 20 päivänä helmikuuta 2008 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston (EY) N:o 216/2008. *EUVL L 79, 19.3.2008, s. 1–49.*

<sup>2</sup> Asetuksen (EY) N:o 216/2008 muuttamisesta lentopaikkojen, ilmaliikenteen hallinnan ja lennonvarmistuspalvelujen osalta sekä direktiivin 2006/33/EY kumoamisesta 21 päivänä lokakuuta 2009 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1108/2009. *EUVL L 309, 24.11.2009, s. 51–70.*

<sup>3</sup> Hallintoneuvoston päätös viraston menettelystä lausuntojen, hyväksyntäeritelmien ja ohjeaineiston antamisessa (sääntöjenlaadintamenettely). EASA MB 08-2007, 13.06.2007.

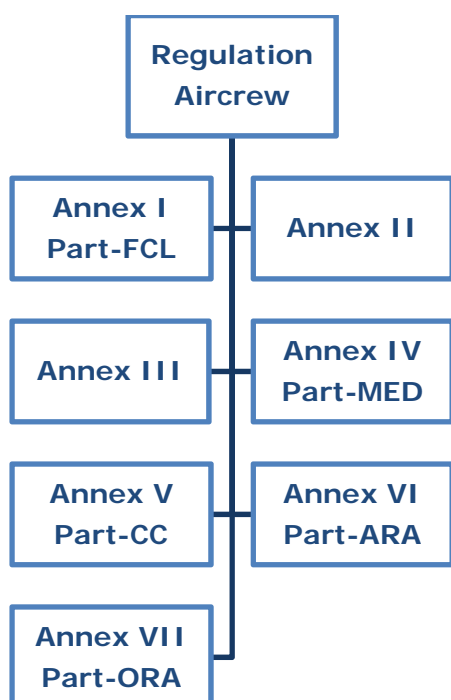
- liite III – osa ORO, lentotoimintaa koskevat organisaatiovaatimukset;
  - liite IV – osa CAT, tekniset vaatimukset kaupallista ilmakuljetustoimintaa varten.
  - Lentomiestä koskeva sääntely:
    - lentomiestä koskeva asetus; ja
    - liite VII – osa ORA, lentomiestä koskevat organisaatiovaatimukset.
6. Tämän lausunnon asiakirjat perustuvat tarkistettuun sääntörakenteeseen, sellaisena kuin Euroopan komissio ja virasto ehdottivat sitä huhtikuussa 2011. Seuraavassa taulukossa esitetään yhteenveto lentotoimintaa koskevan asetuksen ja lentomiestä koskevan asetuksen<sup>4</sup> liitteistä.

**Taulukko 1 Lentotoimintaa koskevan asetuksen liitteet<sup>5</sup>**



<sup>4</sup> Siviili-ilmailun lentomiestä koskeva asetus (EU) N:o 1178/2011 sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (EU) N:o 290/2012.

<sup>5</sup> NCC: muu kuin kaupallinen toiminta vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla; NCO muu kuin kaupallinen toiminta muilla kuin vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla; SPO erityislentotoiminta.

Taulukko 2: Lentomiestä koskevan asetuksen liitteet<sup>6</sup>

### III. Kuuleminen

#### 7. Tämä lausunto perustuu

- ilmoitukseen muutosehdotuksesta (NPA) 2008-22, joka sisältää täytäntöönpanosääntöjen luonnosehdotukset sekä niihin liittyvät hyväksyttävät menetelmät vaatimusten täyttämiseksi (AMC) ja ohjeaineiston (GM) viranomaisille ja organisaatioille;
- ilmoitukseen muutosehdotuksesta (NPA) 2009-02, joka sisältää täytäntöönpanosääntöjen luonnosehdotukset sekä niihin liittyvät hyväksyttävät menetelmät vaatimusten täyttämiseksi ja ohjeaineiston lentotoiminnan osalta.

8. NPA 2008-22 julkaistiin EASAn verkkosivustolla (<http://www.easa.europa.eu>) 31. lokakuuta 2008. Kuuleminen päättyi 28. toukokuuta 2009. NPA 2009-02 julkaistiin EASAn verkkosivustolla (<http://www.easa.europa.eu>) 30. tammikuuta 2009. Kuuleminen päättyi 31. heinäkuuta 2009.
9. Tarkistetuista säännöistä keskusteltiin yksityiskohtaisesti asiakirjoja NPA 2008-22 ja NAP 2009-02 varten perustetuissa sääntöjenlaadinnan tarkastelutyöryhmissä.
10. Viranomaisten, järjestöjen ja lentotoiminnan harjoittajien laajan kuulemisen pohjalta virasto julkaisi 4. lokakuuta 2010 osan AR ja osan OR vastausasiakirjan, 25. marraskuuta 2010 osan OPS I vastausasiakirjan ja 27. lokakuuta 2011 osan OPS III vastausasiakirjan. Vastineiden esittämisajat päättyivät vastaavasti 6. joulukuuta 2010, 15. helmikuuta 2011 ja 30. tammikuuta 2012.

<sup>6</sup>FCL: ohjaamomiestien lupakirjamenettelyt; MED lääketieteelliset vaatimukset; CC matkustamohenkilökunta; ARA lentomiestä koskevat viranomaisvaatimukset.

11. Virasto keskusteli paikasta A paikkaan A harjoitettavaa kaupallista ilmakuljetustoimintaa koskevasta ehdotusluonnoksesta AGNAn jäsenten kanssa kahdessa aihekohtaisessa tapaamisessa, jotka järjestettiin lokakuussa 2011 ja heinäkuussa 2012.

#### **IV. Sääntöjen numerointitapa**

12. Viraston sääntöjenlaadintaohjeiden mukaisesti täytäntöönpanosääntöihin sovellettiin seuraavaa numerointitapaa:

<Osa>.<Luku>.<Osasto>.<N>

Selitys:

<Osa>: pakollinen – enintään neljä kirjainta tai numeroa

esimerkkejä: ARO, ORO, CAT

<Luku>: pakollinen – enintään neljä kirjainta tai numeroa

esimerkkejä: GEN, OP, POL, IDE

<Osasto>: pakollinen – enintään viisi kirjainta tai numeroa

esimerkkejä: MPA, NMPA, A, H, S, B

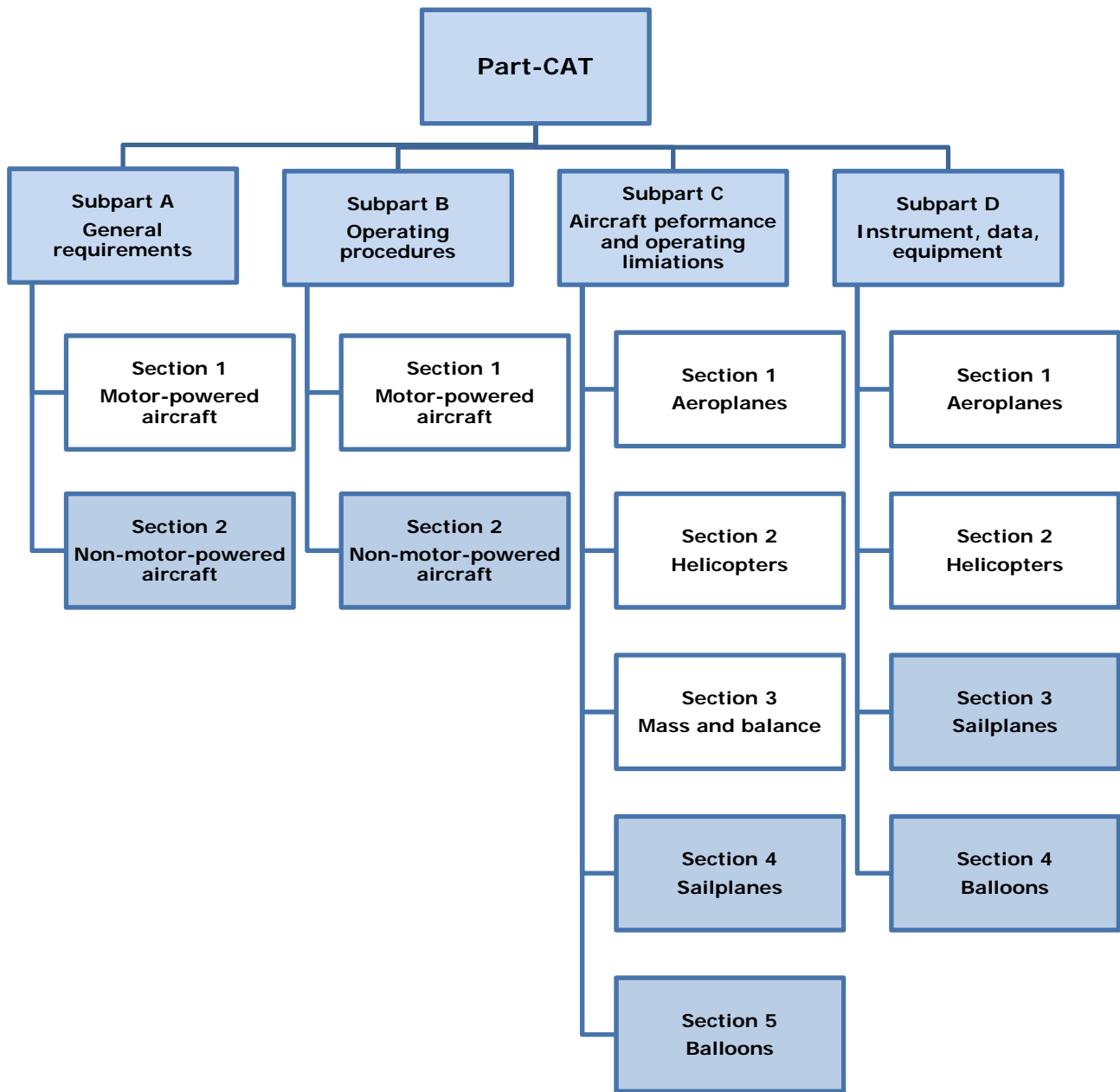
<N>: pakollinen – säännön numero – kolme numeroa alkaen 100:sta niin, että seuraava numero suurenee yleensä 5:llä.

**CAT (S, B)****I Muutokset lentotoimintaa koskevaan asetukseen**

13. Asetukseen tehtyihin muutoksiin kuuluu kaksi pientä mukautusta, joilla otetaan huomioon kaupallinen ilmakuljetustoiminta kuumailmapalloilla ja purjelentokoneilla.
14. Asetuksen 1 artiklaan tehtävällä muutoksella vahvistetaan lentotoimintaa koskevien sääntöjen soveltaminen kaupalliseen ilmakuljetustoimintaan kuumailmapalloilla ja purjelentokoneilla. Sillä myös selvennetään, että asetusta ei sovelleta ankkuroituihin kuumailmapalloihin, ilmalaivoihin eikä ankkuroiduilla kuumailmapalloilla tehtäviin lentoihin. Jotkin lukuisista kuumailmapalलोtoiminnoista tehdään ankkuroituna. Ankkuroidut toiminnot jakautuvat kolmeen pääalajiin:
  - ankkuroitu kuumailmapallo on erityisesti tarkoitettu olemaan toiminnan aikana pysyvästi vajerilla ankkuroituna maahan;
  - ankkuroidussa lennossa vapaa kuumailmapallo ankkuroidaan tilapäisesti lennon ajaksi koko lennon suorittamiseksi samassa paikassa;
  - lähtökiinnitys tarkoittaa vapaan kuumailmapallon tilapäistä ankkuroimista ennen vapaan lennon aloittamista.
15. Tämä asetus koskee ainoastaan lähtökiinnitystä. Ankkuroitu kuumailmapallo ja ankkuroitu lento eivät kuulu tämän asetuksen soveltamisalaan. Niitä käsitellään myöhemmin.
16. Siirtymää varten on ehdotettu kolmen vuoden vapautusmenetelmää. Tässä ehdotuksessa on otettu huomioon, ettei näille toiminnoille ole vielä mitään yhtenäisiä EU-sääntöjä.

**II. Muutokset osaan CAT****Laajuus**

17. Osa CAT sisältää kaikkeen kaupalliseen ilmakuljetustoimintaan sovellettavia teknisiä sääntöjä. Osan CAT rakenne suunniteltiin siten, että tiettyjä ilma-alusluokkia varten voidaan myöhemmin lisätä sääntöjä ilman, että olemassa olevien sääntöjen järjestystä tarvitsisi muuttaa. Näin ollen suurin osa CAT (S, B) -toimintoihin sovellettavista säännöistä esitetään uusissa osastoissa.
18. Seuraavassa kaaviossa on merkitty sinisellä luvut ja osastot, joita sovelletaan CAT (S, B) -toimintoihin.



19. Osan CAT (S, B) sääntöjä tulisi lukea yhdessä seuraavien kanssa:

- lentotoimintaa koskeva asetus;
- liite I - liitteissä II-VIII käytettyjen termien määritelmät;
- liite II - osa-ARO, joka sisältää viranomaisvaatimukset kaupallisen ilmakuljetustoiminnan harjoittajille; sekä
- liite III - osa-ORO, joka sisältää organisaatiota koskevat vaatimukset ja jossa erityisesti seuraavat luvut ovat merkitykselliset: ORO.GEN, ORO.MLR, ORO.AOC ja ORO.FC;
- liite V - osaa SPA, joka sisältää vaatimukset erityisen luvan vaativille toiminnoille, sovelletaan periaatteessa myös CAT (S, B) -toiminnan harjoittajiin, mutta mikään

näistä toiminnoista ei vaikuta olevan merkityksellinen CAT (S, B) □toiminnan harjoittajille.

### **Yleiskatsaus vastineisiin**

20. Virasto vastaanotti yhteensä 92 vastinetta seitsemältä sidosryhmältä.
21. Niistä joidenkin mukaan CAT (S, B) -toimintoja yleisesti ei tulisi pitää kaupallisena toimintana. Tällaiset vastineet on pantu merkille, mutta niitä ei hyväksytä, sillä tässä lausunnossa ei puututa siihen, tulisiko jokin toiminta luokitella kaupalliseksi vai ei. Kaupallinen toiminta määritellään perusasetuksen 3 artiklassa, eikä määritelmää voida muuttaa alempiarvoisilla täytäntöönpanosäännöillä.
22. Suurin osa lukuun GEN toimitetuista vastineista koski sääntöä CAT.GEN.NMPA.140 "Mukana pidettävät asiakirjat, käsikirjat ja tiedot". Useimmissa niistä pyydettiin lieventämään vaatimuksia ja yhtenäistämään niitä osan NCO kanssa. Suurin osa vastineista hyväksyttiin.
23. Lukua OP koskeneet huomiot käsittelivät pääasiallisesti kuumailmapalloatoimintoja. Niistä monissa pyydettiin lisäselvennyksiä, jotka annetaan jäljempänä selityksissä.
24. Myös useimmat lukua POL koskeneet huomiot koskivat kuumailmapalloille asetettavia vaatimuksia ja massan määrittelyyn liittyvää AMC-aineistoa. Suurin osa näistäkin vastineista on hyväksytty.
25. Lukuun IDE saatiin noin 30 vastinetta, joista valtaosa koski kuumailmapalloja. Joissakin vastineissa keskityttiin kuumailmapallon päällikön vyöjärjestelmiin ja joko kannatettiin ehdotettua tekstiä tai vastustettiin sitä. Joissakin vastineissa peräänkuulutettiin yhtenäisyyttä muiden lukujen kanssa. Huomioissa myös painotettiin tarvetta tarkistaa kuumailmapallojen muita varusteita koskevaa säännöstä. Purjelentokoneiden radioviestintälaitteisiin pyydettiin selvennyksiä.

### **Selitykset**

26. Kun virasto luonnosteli uusia osastoja, se varmisti huolellisesti ehdotettujen sääntöjen yhdenmukaisuuden seuraavien asiakirjojen kanssa ja tarvittaessa saattoi säännöt vastaamaan asiakirjoja:
  - kaupallista ilmakuljetustoimintaa koskevat täytäntöönpanosäännöt: osan CAT (A, H) versio sellaisena kuin EASAn komitea on sen hyväksynyt ja se on lähetetty Euroopan parlamenttiin tarkasteltavaksi; sekä
  - erityisesti purjelentokoneita ja kuumailmapalloja koskevat täytäntöönpanosäännöt: osan NCA viimeisin versio, sellaisena kuin siitä on keskusteltu EASAn komiteassa.
27. Seuraavissa kohdissa kuvaillaan muutoksia verrattuna vastausasiakirjaan, siltä osin kuin ne vaikuttavat sääntöjen sisältöön, ja selitetään valittuja sääntöjä.

### ***CAT.GEN.105 TMG-moottoripurjelentokoneet ja moottoripurjelentokoneet***

28. Tällä vaatimuksella on tarkoitus selvittää, että moottoripurjelentokoneiden, paitsi TMG-moottoripurjelentokoneiden, käyttöön sovelletaan muita kuin moottorikäyttöisiä ilma-

aluksia ja purjelentokoneita koskevia sääntöjä. Lisäksi tässä säännössä tarkennetaan, mitä sääntöjä TMG-purjelentokoneisiin – joita pidetään moottoripurjelentokoneiden alaluokkana –, sovelletaan sen mukaan, käytetäänkö niitä lentokoneena vai purjelentokoneena.

29. Tätä sääntöä on nostettu sääntöhierarkiassa osastojen 1 ja 2 ja luvun GEN tekstien edelle.

#### ***CAT.GEN.NMPA.100 Ilma-aluksen päällikön vastuut***

30. Tässä säännössä esitetään lyhyesti ilma-aluksen päällikön tärkeimmät vastuut. Sääntöihin on lisätty vaatimuksia, jotka heijastavat joitakin miehistöjen jäseniin CAT (A, H) -toimintojen osalta sovellettavia sääntöjä. Uusissa vaatimuksissa käsitellään lentotoiminnan harjoittajan poikkeuksellisten tapahtumien ilmoitusjärjestelmää, lento- ja työaika rajoituksia ja lepovaatimuksia. Lisäksi niissä luetellaan tilanteita, joissa ilma-aluksen päällikkö ei saa suorittaa tehtäviä lentokoneessa.
31. Vaikka purjelentokone- ja kuumailmapalloyhteisöissä käytetään yleensä ilma-aluksen päälliköstä englannin kielessä termiä "pilot-in-command", virasto ehdottaa, että käytettäisiin termiä "commander", jotta varmistettaisiin yhtenäisyys muiden osan CAT ja osan ORO sääntöjen kanssa.

#### ***CAT.GEN.NMPA.105 Kuumailmapallon miehistön jäsenten vastuut***

32. Osaa ORO sovelletaan kaupalliseen ilmakuljetustoimintaan kuumailmapallolla. Tämä tarkoittaa, että luvussa CC esitetty vaatimus, jonka mukaan ilma-alukseen, jonka kapasiteetti on yli 19 matkustajaa, tarvitaan vähintään yksi matkustamomiehistön jäsen, koskee kuumailmapalloja, jotka kuljettavat yli 19:ää matkustajaa.
33. Luvussa ORO CC esitetyt säännöt laadittiin kuitenkin lähinnä lentokoneita ja helikoptereita varten, eikä niiden katsottu soveltuvan kuumailmapalloilla harjoitettavaan toimintaan. Tästä syystä ehdotetaan, että kuumailmapalloilla harjoitettava toiminta jätettäisiin matkustamomiehistöä koskevien vaatimusten ulkopuolelle.
34. Ilma-aluksen päällikön katsotaan kuitenkin tarvitsevan avukseen ylimääräisen miehistön jäsenen silloin, kun hän kuljettaa yli 19:ää matkustajaa. Siksi on laadittu uusi sääntö CAT.GEN.NMPA.105 "Ylimääräinen kuumailmapallon miehistön jäsen". Säännössä vaaditaan, että kuumailmapalloissa on oltava ylimääräinen miehistön jäsen, kun niissä kuljetetaan yli 19:ää matkustajaa, ja tarkennetaan ylimääräisen miehistön jäsenen perusvastuut.

#### ***CAT.GEN.NMPA.140 Mukana pidettävät asiakirjat, käsikirjat ja tiedot***

35. Tätä sääntöä on muutettu sidosryhmiltä saatujen vastineiden perusteella ja jotta vältettäisiin epäyhtenäisyydet osan NCO viimeisimmän saatavilla olevan luonnoksen kanssa. Säännössä sallitaan nyt säännön a alakohdassa määriteltyjen asiakirjojen, käsikirjojen ja tietojen kuljettaminen hakuajoneuvossa tai säilyttäminen lentopaikalla tai toimintapaikalla sekä purjelentokoneilla että kuumailmapalloilla suoritettavien lentojen yhteydessä, jos lento on tarkoitus tehdä paikasta A paikkaan A tai lähialueella.

**CAT.GEN.NMPA.150 Vaarallisten aineiden kuljettaminen**

36. Sidosryhmät pyysivät, että tämä sääntö poistettaisiin, koska CAT (S, B) -toiminnoissa ei yleensä ole tarkoitus kuljettaa vaarallisia aineita. On syytä selventää, että tällä vaatimuksella säännellään olosuhteita, joissa vaarallisia aineita voidaan kuljettaa ilman SPA.DG-luvun mukaista lupaa. Se koskee esimerkiksi matkustajien matkatavaroissa olevia tuotteita, joita pidetään tavallisesti vaarallisina aineina. Tässä kohdassa käsitellään myös ilma-aluksen päällikön valppautta huomata vaaralliset aineet, joita kuljetetaan huolimattomasti.
37. Virasto päätti näin ollen säilyttää tämän säännön mutta muuttaa sitä niin, että vaarallisten aineiden kuljettaminen on sallittua ainoastaan, jos niihin ei sovelleta vaarallisten aineiden ilmakuljetussäännösten teknisiä ohjeita (ICAO Doc 9284-AN/905) näiden ohjeiden 1 osan mukaisesti tai jos matkustajat tai miehistön jäsenet kuljettavat niitä mukanaan tai matkatavaroissaan teknisten ohjeiden 8 osan mukaisesti.
38. Termi ”tekniset ohjeet” määritellään liitteessä I (sellaisena kuin se julkaistiin lausunnon 4/2011 yhteydessä).

**CAT.OP.NMPA.105 Melunvaimennusmenetelmät – kuumailmapallot ja moottoripurjelentokoneet**

39. Melunvaimennusmenetelmiä on muutettu sidosryhmien hyväksytyjen vastineiden pohjalta. Lisäksi on tarkennettu, että sääntö koskee kuumailmapalloilla ja moottoripurjelentokoneilla suoritettavia lentoja. Vaatimuksia on myös lievennetty, eikä sääntöä ole tarkoitettu lentotoiminnan harjoittajille vaan ilma-alusten päälliköille.

**CAT.OP.NMPA.110 Polttoaine- tai painolastimäärät ja niiden suunnittelu – kuumailmapallot**

40. Tätä vaatimusta on muutettu, ja siinä tarkennetaan, että laskelmat on kirjattava operatiiviseen lentosuunnitelmaan. Lisäksi termi ”kaasu” on poistettu samalla tavoin kuin muissa säännöissä, koska kaasun katsotaan sisältyvän termiin ”polttoaine”.

**CAT.OP.NMPA.115 Erityisten matkustajaryhmien kuljetus**

41. Sidosryhmien hyväksytyjen vastineiden perusteella tätä sääntöä on lyhennetty ja rajoitettu turvallisuustavoitteeseen, jonka mukaan erityisten matkustajaryhmien kuljetuksessa on noudatettava menettelyjä, jotka lentotoiminnan harjoittaja on vahvistanut ilma-aluksen ja sen matkustajien turvallisuuden varmistamiseksi.
42. Tähän liittyvässä AMC-aineistossa on otettu huomioon vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksista lentoliikenteessä annettu asetus (EY) N:o 1107/2006<sup>7</sup>. Erityistä huomiota on kiinnitetty asetuksen 2 artiklan a alakohtaan, jossa esitetty ”vammaisen” tai ”liikuntarajoitteisen henkilön” määritelmä on hieman laajempi kuin EU-OPS-asiakirjassa (vrt. ACJ OPS 1.260 asiakirjan JAR-OPS 1 osastossa 2), ja kuumailmapalloilla harjoitettavan kaupallisen ilmakuljetustoiminnan erityistarpeisiin.

<sup>7</sup> EUVL L 204, 26.7.2006, s. 1-9.

**Entinen CAT.OP.NMPA.120 Matkatavaran sijoittaminen**

43. Tämä sääntö on poistettu, koska sitä ei pidetty merkityksellisenä CAT (S, B) □toimintojen kannalta.

**CAT.OP.NMPA.135 Matkustamon ja ohjaamon varmistaminen - kuumailmapalлот**

44. Tämä sääntö on laadittu uudelleen siten, että siinä otetaan huomioon kuumailmapalloilla suoritettavat lennot.

**CAT.OP.NMPA.165 Polttoaineen tai painolastin hallinta lennon aikana**

45. Tekstiä on mukautettu kuumailmapallojen erityisiin toiminnallisiin tarpeisiin. Sääntö on tarkoitettu ilma-aluksen päällikölle, mikä heijastaa paremmin CAT (B) -toimintojen luonnetta.

**CAT.OP.NMPA.170 Lisähapen käyttö**

46. Tekstissä käsitellään toiminnallista vaatimusta siitä, milloin lisähapetta käytetään. Sitä on luettava yhdessä sääntöjen CAT.IDE.S.125 ja CAT.IDE.B.125 hapetta koskevien vaatimusten kanssa.

**CAT.OP.NMPA.185 Toiminnalliset rajoitukset - purjelentokoneet**

47. Uudella säännöllä selvennetään, että purjelentokoneita saa käyttää vain päiväaikaan.

**CAT.POL.S.110 Suorituskyky**

48. Entinen b alakohta, jossa käsiteltiin toimintaa ruuhkautuneiden kaupunkien tai taajamien yläpuolella, on poistettu, koska aihetta käsitellään jo osassa SERA 3.1.2.1.

**CAT.POL.B.115 Suorituskyky**

49. Entinen b alakohta, jossa käsiteltiin toimintaa ruuhkautuneiden kaupunkien tai taajamien yläpuolella, on poistettu, koska aihetta käsitellään jo osassa SERA 3.1.2.1.

**CAT.IDE.S.140 Radioviestintälaitteet**

50. Säännössä on selvennetty, että radioviestintälaitteet ovat pakolliset vain, kun ne vaaditaan ilmatilavaatimuksissa.

**CAT.IDE.B.115 VFR-lentotoiminta – lento- ja suunnistusmittarit ja niihin liittyvät varusteet**

51. Muutettu sääntö on saatettu vastaamaan osan NCO tekstiä, ja siinä selvennetään, missä olosuhteissa vaaditaan painekorkeusmittari.

**CAT.IDE.B.120 Vyöjärjestelmät**

52. Muutetussa säännössä tarkennetaan, että ilma-alusten päälliköiden vyöjärjestelmät ovat pakolliset vain kuumailmapalloissa, joissa on osastoihin jaettu kori.

**CAT.IDE.B.135 Käsiammuttimet**

53. Muutetussa säännössä on linkki asiakirjaan CS 31HB, joka sisältää käsiammuttimia koskevat vaatimukset.

**CAT.IDE.B.150 Muut varusteet**

54. Sääntö on laadittu uudelleen osiin NCO/SPO saatujen huomioiden mukaisesti. Erityisiä varusteita vaaditaan nyt kuumailmapallon luokan perusteella.

**CAT.IDE.B.155 Radioviestintälaitteet**

55. Säännössä on selvennetty, että radioviestintälaitteet ovat pakolliset vain, kun ne vaaditaan ilmatilavaatimuksissa.

**III. Muutokset osaan ORO****ORO.AOC**

56. Lentotoiminnan harjoittajilta, jotka harjoittavat kaupallista ilmakuljetusta paikasta A paikkaan A ja kaupallista ilmakuljetustoimintaa purjelentokoneilla ja kuumailmapalloilla, ei vaadita asetuksessa (EY) N:o 2042/2003 vastuuhenkilön nimeämistä jatkuvaa lentokelpoisuutta varten. Tämä ei käynyt riittävän selkeästi ilmi säännöstä ORO.AOC.135, joten a kohdan 4 alakohtaa on muutettu. Lisäksi säännössä ORO.GEN.215 määriteltyjä tiloja ja välineitä koskevia vaatimuksia pidetään riittävinä, ja siksi edellä mainitut toiminnanharjoittajat on vapautettu säännössä ORO.AOC.140 vahvistetuista tiloja ja välineitä koskevista vaatimuksista.

**ORO.MLR**

57. Säännössä ORO.MLR.101 vaadittua toimintakäsikirjan täydellistä rakennetta ei pidetä merkityksellisenä CAT (S, B) □toimintojen kannalta. Jouston lisäämiseksi vaikkakin toimintakäsikirjan yleisperiaatteista tinkimättä CAT (S, B) □toiminnot on vapautettu säännöstä ORO.MLR.101 ja säännössä AMC2 ORO.MLR.100 on esitetty yksinkertaistettu rakenne toimintakäsikirjalle.

**ORO.FC**

58. Lausunto 4/2011 sisälsi jo purjelentokoneilla ja kuumailmapalloilla harjoitettavaa kaupallista ilmakuljetustoimintaa koskevat näkökohdat. Kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A samoin kuin kaupallista ilmakuljetustoimintaa kuumailmapalloilla ja purjelentokoneilla harjoittavien lentotoiminnan harjoittajien on noudatettava osaston 1 yleisiä vaatimuksia, jotka koskevat kaikkia lentotoiminnan harjoittajia, jotka harjoittavat kaupallista ja muuta

kuin kaupallista lentotoimintaa vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla. Lisäksi niiden on noudatettava muuta kaupallista lentotoimintaa kuin kaupallista ilmakuljetustoimintaa koskevia osaston 3 vaatimuksia, joissa edellytetään vuotuista lentotoiminnan harjoittajan tarkastuslentoa. Lievennyksiä on jälleen tarkistettu ja mukautettu muutoksiin, joita on tehty paikasta A paikkaan A harjoitettavan kaupallisen ilmakuljetustoiminnan osalta. Nämä muutokset koskevat pääasiallisesti AMC-aineistoa reitti-/alue- ja lentopaikkakelpoisuudesta.

59. Kuumailmapalloilla ja purjelentokoneilla suoritettaviin lentoihin sovellettavat säännöt sisältävät vaatimuksia, jotka koskevat ohjaamomiehистön kokoonpanoa, ilma-aluksen päällikön nimeämistä, miehistöyhteistyökoulutusta, eroavuus- ja perehdyttämiskoulutusta sekä määräaikaikoulutusta ja tarkastuslentoja, mukaan lukien lentotoiminnan harjoittajan tarkastuslento.

#### **ORO.CC**

60. Osaa ORO sovelletaan kuumailmapalloon, joilla harjoitetaan kaupallista ilmakuljetustoimintaa. Tämä tarkoittaa, että luvussa CC esitetty vaatimus, jonka mukaan ilma-alukseen, jonka istuinkapasiteetti on yli 19 matkustajaa, tarvitaan vähintään yksi matkustamomiehистön jäsen, koskee kuumailmapalloja, jotka kuljettavat yli 19:ää matkustajaa.
61. Vaatimusta ei pidetty merkityksellisenä tässä käsiteltäville toiminnoille, joten kuumailmapallot on ehdotettu jätettäväksi matkustamomiehистöä koskevan vaatimuksen ulkopuolelle.

#### **IV. Muita huomioita**

62. Tätä lausuntoa varten liitteeseen I – määritelmät, sellaisena kuin se esitetään lausunnossa 4/2011, lisätään kuumailmapallon rakenteellisen massan määritelmä. Kuumailmapallon, purjelentokoneen, moottoripurjelentokoneen ja TMG-purjelentokoneen määritelmät sisällytettiin lausuntoon 4/2011. Nämä termit jätettiin myöhemmin pois komiteamenettelyssä, eikä niitä esitetä ensimmäisessä asetuksessa (EU) N:o xxx/xxxx lentotoiminnasta (sillä kyseinen asetus sisältää vain lentokoneita ja helikoptereita koskevat vaatimukset), mutta ne tullaan lisäämään muutettuun asetukseen lentotoiminnasta, jossa vahvistetaan kuumailmapalloja, purjelentokoneita, moottoripurjelentokoneita ja TMG-purjelentokoneita koskevat säädökset. Lisäksi hyötykuorman määritelmää muutetaan hieman kuumailmapalloilla harjoitettavan toiminnan huomioimiseksi.
63. Kuumailmapalloilla ja purjelentokoneilla harjoitettava kaupallinen ilmakuljetustoiminta ei edellytä mitään muutoksia osaan ARO.

**Kaupallinen ilmakuljetustoiminta (paikasta A paikkaan A)****I. Periaatteet****Paikasta A paikkaan A harjoitettavaa kaupallista ilmakuljetustoimintaa koskevat tavoitteet**

64. Ilmoitetusta muutosehdotuksesta (NPA) saatujen kommenttien, vastausasiakirjaan (CRD) saatujen vastineiden, AGNAn paikasta A paikkaan A tehtäviä lentoja käsitellessä kokouksissa esitettyjen huomioiden sekä EASAn komiteassa käytyjen keskustelujen perusteella virasto katsoo, että paikasta A paikkaan A harjoitettavalle kaupalliselle ilmakuljetustoiminnalle ehdotettujen sääntöjen tulisi täyttää seuraavat tavoitteet:
- yksinkertaisten organisaatioiden kaupallisen ilmakuljetustoiminnan tukeminen silloin, kun tarjottavana palveluna ovat nähtävyyshennot, jotka tehdään lähialueella pienillä muilla kuin vaativilla ilma-aluksilla näkölentosääntöjen (VFR) mukaisesti päivällä tai yöllä;
  - kannustimien tarjoaminen lentokerhoille, jotka ovat myös hyväksytyjä koulutusorganisaatioita (ATO), kun ne pyrkivät vahvistamaan jäsenpohjaansa, ottaen huomioon, että tällaiset organisaatiot harjoittavat tavallisesti kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A muilla kuin vaativilla ilma-aluksilla näkölentosääntöjen mukaisesti päiväaikaan rajallisena määränä päiviä;
  - suhteellisuusperiaatteen noudattamisen varmistaminen;
  - korkean turvallisuustason ylläpitäminen kaupallisessa ilmakuljetustoiminnassa, kun kuljetetaan matkustajia; sekä
  - niiden vaarojen ottaminen huomioon, joita aiheutuu, kun kokemattomat ohjaajat voivat satunnaisesti harjoittaa kaupallista ilmakuljetustoimintaa.

**Paikasta A paikkaan A harjoitettavan ilmakuljetustoiminnan laajuus sellaisena kuin se määritellään lentotoimintaa koskevassa asetuksessa**

65. Lentotoimintaa koskevan asetusluonnoksen, sellaisena kuin EASAn komitea on sen hyväksynyt ja se on lähetetty Euroopan parlamenttiin ja neuvostoon tarkasteltavaksi, 6 artiklan 1 kohdassa vapautetaan kaupallinen ilmakuljetustoiminta paikasta A paikkaan A liitteiden III ja IV soveltamisesta. Vapautuksen perusteluna oli, että kaupallisesta ilmakuljetustoiminnasta paikasta A paikkaan A käytäisiin perusteellisempi keskustelu vasta sitten, kun EASAn lausunto kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A koskevasta paketista olisi saatavilla.
66. Asetusluonnoksen 6 artiklassa määritellään kaupallinen ilmakuljetustoiminta paikasta A paikkaan A toiminnaksi, jota harjoitetaan suoritusarvoluokkaan B kuuluvilla lentokoneilla ja muilla kuin vaativilla helikoptereilla ja joka alkaa ja päättyy samalla lentopaikalla tai toimintapaikalla.
67. Termi "suoritusarvoluokkaan B kuuluva lentokone" määritellään liitteessä I – määritelmät, ja se on siirretty muuttamattomana asiakirjasta EU-OPS 1.470. Jotta ilma-alus voitaisiin luokitella suoritusarvoluokkaan B kuuluvaksi lentokoneeksi, sen on täytettävä kaikki seuraavat perusteet:

- sen on oltava potkurikäyttöinen;
  - sen suurin sallittu lentoonlähtömassa (MTOM) on enintään 5 700 kg; ja
  - sen suurin sallittu matkustajapaikkaluku (MPSC) on enintään 9.
68. Termi ”muu kuin vaativa helikopteri” on johdettu negaatiolla perusasetuksen 3 artiklassa esitetystä vaativan moottorikäyttöisen helikopterin määritelmästä. Jotta ilma-alus voitaisiin luokitella muuksi kuin vaativaksi helikopteriksi, sen on täytettävä kaikki seuraavat perusteet:
- sen MTOM on enintään 3 175 kg;
  - sen MPSC on enintään 9; ja
  - se on hyväksytty lentotoimintaan yhden ohjaajan miehistöllä.

#### **Perusasetuksessa määriteltyjen tavoitteiden ja soveltamisalan vertailu**

69. Perusasetuksessa määritelty soveltamisala on erittäin laaja ja mahdollistaa säännöllisen vaativan kaupallisen ilmakuljetustoiminnan, joka ulottuu edellä esitettyjä tavoitteita pidemmälle. Seuraaviin seikkoihin on syytä kiinnittää erityistä huomiota:
- Soveltamisala mahdollistaa myös lennot vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla, jollaiseksi suoritusarvoluokkaan B kuuluva lentokone lasketaan, jos se on joko potkuriturbiinikäyttöinen tai hyväksytty kahden ohjaajan vähimmäismiehistölle.
  - Asetuksen määritelmässä ei aseteta lentoaikarajoituksia tai maantieteellisiä rajoituksia, joten sen alaista kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A voidaan tarjota myös paikallista aluetta (tätä termiä ei ole määritelty täytäntöönpanosäännöissä) laajemmalla alueella, erityisesti vaativilla ilma-aluksilla.
  - Määritelmässä ei ole myöskään mitään lentosääntörajoituksia, joten kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A voidaan harjoittaa näkölentosääntöjen (VFR) mukaisesti päivällä tai yöllä tai jopa mittarilentosääntöjen (IFR) mukaisesti, mikä lisää merkittävästi lentojen vaativuutta.
  - Matkustajien enimmäismäärä, 9 matkustajaa, on melko suuri, ja se voidaan saavuttaa vaativilla lentokoneilla.

#### **Yhteenveto ehdotetuista toimista**

70. Edellä esitetyn arvioinnin perusteella ehdotetaan seuraavia toimia.
71. On syytä korostaa, että toimivaltaiset viranomaiset voivat ja niiden tulisikin soveltaa suhteellisuusperiaatetta sisäisissä ohjeissa ja toimintatavoissa, joita noudatetaan yksinkertaisten organisaatioiden hyväksyntämenettelyissä. Kaupallisen ilmakuljetustoiminnan korkean turvallisuustason varmistamiseksi ja sellaisten lentotoiminnan harjoittajien satunnaiseen kaupalliseen ilmakuljetustoimintaan liittyvien vaarojen käsittelymiseksi, jotka eivät yleensä harjoita kaupallista ilmakuljetustoimintaa, ehdotetaan, että kaupalliseen ilmakuljetustoimintaan paikasta A paikkaan A vaaditaan jatkossakin lupa.

72. Lentotoiminnan harjoittajille, jotka harjoittavat yksinomaan kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A lentokoneilla ja helikoptereilla, ehdotetaan ylimääräisiä lievennyksiä. Sitä varten ehdotetaan muutoksia osiin CAT, ORO ja ARO. Useimmat näistä lievennyksistä lisäävät kuitenkin rajoituksia lentosääntöihin siten, että sovelletaan näkölentosääntöjä päiväaikaan, ja ilma-aluksen kokoon, joka voi olla esimerkiksi ELA2.
73. ELA2-lentokoneet ja -helikopterit määritellään liitteessä I seuraavasti:
- ELA2-lentokone on lentokone, jonka suurin sallittu lentoonlähtömassa (MTOM) on enintään 2 000 kg ja jota ei ole luokiteltu vaativaksi moottorikäyttöiseksi ilma-alukseksi; ja
  - ELA2-helikopteri on erittäin kevyt pyöriväsiipinen ilma-alus, jonka MTOM on enintään 600 kg, joka on suunnittelultaan yksinkertainen, joka on suunniteltu kuljettamaan enintään kaksi henkilöä ja joka ei ole turbiinimoottori- tai rakettimoottorikäyttöinen.
74. Lisäksi on syytä mainita, että osia CAT ja ORO varten jo hyväksytyt säännöt sisältävät lukuisia lievennyksiä paikallisille lennoille tai lennoille muille kuin vaativilla ilma-aluksilla. Ne perustuvat asiakirjoissa EU-OPS ja JAR-OPS3 myönnettyihin lievennyksiin:
- 1.005(a), liite 1, suoritusarvoluokkaan B kuuluvien lentokoneiden VFR-lennot päiväaikaan;
  - 3.005(f), liite 1, pienten helikoptereiden VFR-lennot päiväaikaan; ja
  - 3.005(g), liite 1, paikallisennot helikoptereilla.
75. Tämän asiakirjan liitteessä 1 esitetään liitteiden ja uusien EASA OPS -sääntöjen välinen ristiviittaustaulukko, jossa on selvitys niiden eroista.
76. Tämän asiakirjan liitteessä 2 esitetään luettelo kaikista lievennyksistä, kielloista ja säännöistä, joita ei sovelleta tavallisiin lentoihin paikasta A paikkaan A tai jotka eivät koske niitä.
77. Viimeisenä vaan ei vähäisimpänä tulisi lentokerhoille, jotka ovat myös hyväksytyjä koulutusorganisaatioita, antaa mahdollisuus tarjota mainoslentoja tietyillä ehdoilla. Tätä varten ehdotetaan muutoksia lentomiestistöä koskevaan asetukseen, erityisesti sen osaan ORA.

## II. Muutokset asetuksiin

78. Paikasta A paikkaan A suoritettavia lentoja varten ehdotetut säännöt edellyttävät muutoksia sekä lentotoimintaa että lentomiestistöä koskevaan asetukseen.
79. Kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A ei pidetä tarpeellisena määritellä. Säännöissä itsessään tarkennetaan, mihin ilma-alusten, lentosääntöjen ja toimintaympäristöjen luokkiin lievennyksiä sovelletaan. Näin säännöt ovat oikeasuhteisia käsiteltävän näkökohdan mukaan.
80. Lentotoimintaa koskevan muutetun asetuksen 4 kohdassa poistetaan paikasta A paikkaan A suoritettaville lennoille 6 artiklassa myönnetty poikkeus. Muutetun asetuksen 5 kohdassa tarkennetaan, että EU-OPS-lentotoimintalupaa koskeva voimassa olevien sääntöjen jatkaminen ja 7 artiklassa esitetty helikoptereita koskevan lentotoimintaluvan muuntamismenetelmä koskevat yhtä lailla kaupallista

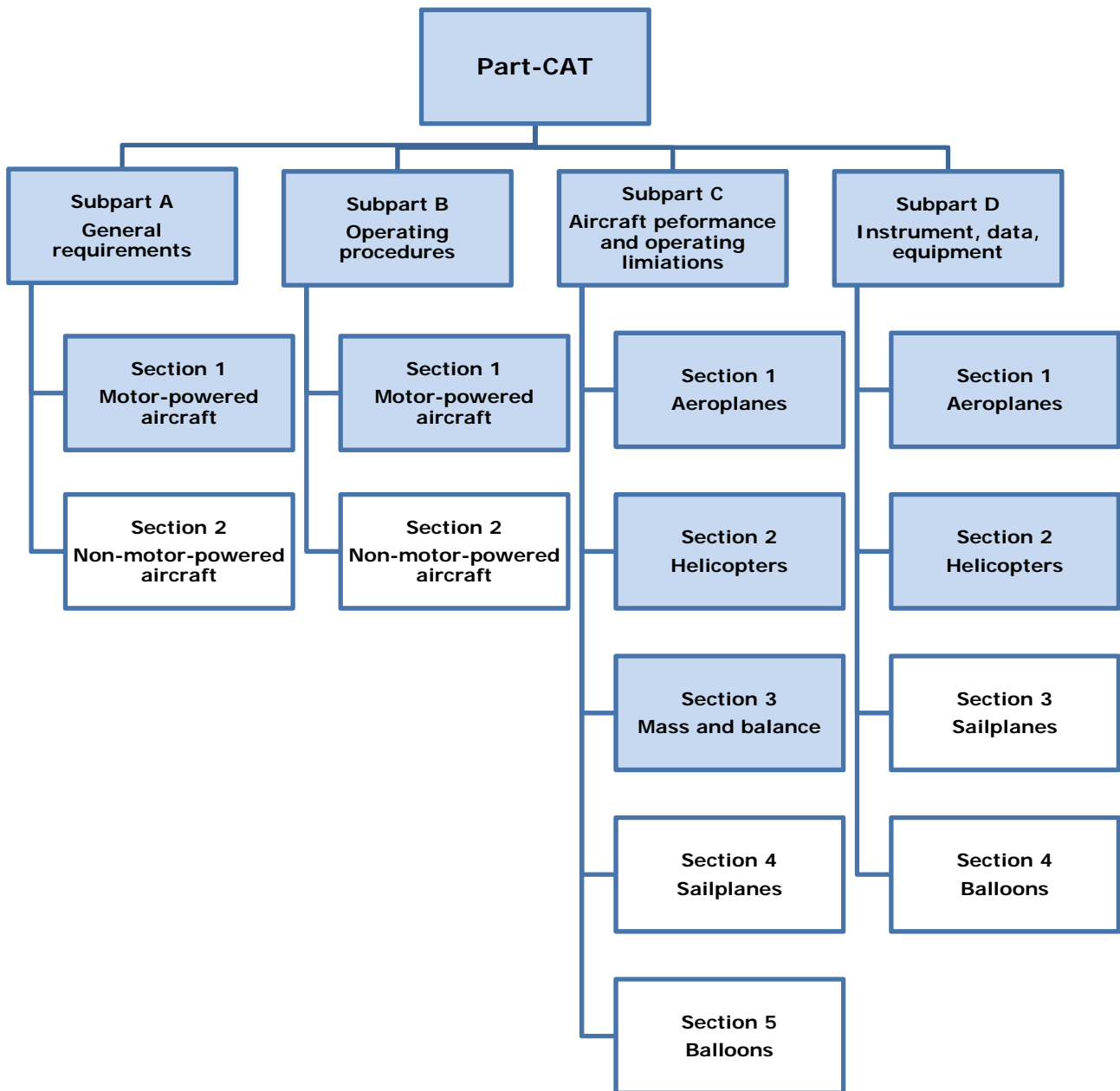
ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A. Asetuksen 10 artiklaan tehtävässä muutoksessa ehdotetaan siirtymää varten kahden vuoden vapautusmenetelmää kaupalliselle ilmakuljetustoiminnalle paikasta A paikkaan A. Lisäksi muutetussa asetuksessa ehdotetaan yhtenäistämisen takia muutoksia esimerkiksi lento- ja työaika-rajoihin.

81. Muutetussa asetuksessa esitetään myös liitteisiin muutoksia, jotka selitetään tarkemmin jäljempänä.
82. Lentomiehistöä koskevaan asetukseen lisätään uusi kohta ORA.ATO.155, jolla annetaan hyväksytyille koulutusorganisaatioille mahdollisuus tarjota mainoslentoja tietyillä ehdoilla. Siihen ei katsota tarvittavan siirtymäaikaa.

### **III. Muutokset osaan CAT**

#### **Laajuus**

83. Seuraavassa kaaviossa on merkitty sinisellä luvut ja osastot, jotka koskevat kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A.



### Selitykset

84. Lentotoimintaa koskevan asetuksen liitteiden ja erityisesti osan CAT laadinnassa on alusta lähtien pidetty mielessä suhteellisuusperiaate. Suhteellisuuden takia osan CAT nykyisissä säännöissä on jo tehty ero seuraavien välille:
- paikallislennot ja lennot paikasta A paikkaan A vastaan lennot paikasta A paikkaan B;
  - muut kuin vaativat ilma-alukset vastaan vaativat ilma-alukset;
  - yksimoottoriset ilma-alukset vastaan monimoottoriset ilma-alukset;
  - IFR- ja VFR-yölennot vastaan VFR-päivälennot;

- lentotoiminta yhden ohjaajan miehistöllä vastaan lentotoiminta usean ohjaajan miehistöllä;
  - lennot, joihin vaaditaan matkustamomiehistö, vastaan lennot, joille ei ole matkustamomiehistöä koskevia vaatimuksia;
  - suoritusarvoluokat A, B ja C lentokoneille; sekä
  - suoritusarvoluokat 1, 2, 3 ja ryhmät A ja B helikoptereille.
85. Yhteenvedona: seuraavia sääntöjä ei sovelleta kaupalliseen ilmakuljetustoimintaan paikasta A paikkaan A eikä niillä ole merkitystä sille:
- säännöt, jotka koskevat yksinomaan lentoja paikasta A paikkaan B;
  - vaativia ilma-aluksia koskevat säännöt;
  - IFR-lentoja koskevat säännöt;
  - säännöt, jotka koskevat lentotoimintaa usean ohjaajan miehistöllä ja matkustamomiehistön kanssa; sekä
  - suoritusarvoluokkiin A ja B kuuluvia lentokoneita koskevat säännöt.
86. Liitteessä 2 on lueteltu ja selitetty kaikki 236 sääntöä, joilla joko
- myönnetään lievennyksiä erityisesti kaupalliselle ilmakuljetustoiminnalle paikasta A paikkaan A; tai
  - myönnetään lennoille muilla kuin vaativilla ilma-aluksilla tai suoritusarvoluokkaan B kuuluvilla lentokoneilla tai paikallisenlennoille lievennyksiä, jotka koskevat myös kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A; tai
  - tai jotka ovat luonteeltaan sellaisia, ettei niitä sovelleta kaupalliseen ilmakuljetustoimintaan paikasta A paikkaan A tai niillä ei ole merkitystä sille.
87. Kuten edellä todettiin, osaan CAT on mahdollisuuksien mukaan siirretty ne lievennykset, jotka asiakirjojen EU-OPS ja JAR-OPS 3 vaatimuksiin on myönnetty suoritusarvoluokkaan B kuuluvien lentokoneiden VFR-päivälennolle, pienten helikoptereiden VFR-päivälennolle ja paikallisenlennoille helikoptereilla. Liitteessä 1 on ristiviittaustaulukko, jossa esitetään myös tiedot siirrosta.
88. Virasto on jälleen tarkastanut paikasta A paikkaan A harjoitettavaan kaupalliseen ilmakuljetustoimintaan sovellettavien sääntöjen suhteellisuuden ja yksilöinyt seuraavat säännöt, joihin on aiheellista myöntää ylimääräisiä lievennyksiä kaupalliselle ilmakuljetustoiminnalle paikasta A paikkaan A.

#### ***CAT.OP.MPA.151 Polttoainevaatimukset – lievennykset***

89. Sääntöön ehdotetaan lisättäväksi uusi b alakohta, jossa myönnetään lievennys sellaiselle kaupalliselle ilmakuljetustoiminnalle paikasta A paikkaan A, jotka suoritetaan ELA2-lentokoneilla (eurooppalaisilla kevyillä ilma-aluksilla) VFR-lentoina päivällä. Lievennyksen ansiosta lentotoiminnan harjoittajan ei tarvitsisi soveltaa säännön CAT.OP.MPA.150 vaatimuksia lennon suunnittelussa ja lentoa edeltävissä polttoainelaskelmissa vaan riittäisi, että hän määritteli toimintakäsikirjassa loppuvarapolttoaineen vähimmäismäärän, jonka tulisi olla vähintään sellainen, joka tarvitaan 45 minuutin lentoon.

90. Samanlainen lievennys esitettiin EU-OPS-asiakirjan säännön 1.005(a) 12(i) liitteessä 1.
91. Uuden b alakohdan johdosta nykyinen b alakohta on nimettävä uudelleen c alakohdaksi.

#### ***CAT.POL.A.310 Estevara lentoonlähdessä – monimoottoriset lentokoneet***

92. Sääntöön ehdotetaan lisättäväksi uusi e alakohta, jolla lievennetään suoritusarvoluokkaan B kuuluvilla lentokoneilla tehtäviä VFR-päivälentoja koskevia lentoonlähdön lentoradan määrittelyvaatimuksia, jotka ovat turvallisuuden näkökulmasta merkityksellisiä lennoilla näkösäolosuhteissa (VMC).
93. Samanlainen lievennys esitettiin EU-OPS-asiakirjan säännön 1.005(a) 24(i) liitteessä 1.

#### **IV. Muutokset osaan ORO**

##### ***ORO.GEN***

94. Kun virasto haki oikeaa tasapainoa täytäntöönpanosääntöjen ja AMC-aineiston välillä, se otti huomioon tarpeen varmistaa sääntöjen joustavuus näinä aikoina, jolloin edistys digitaalisen viestinnän, tietotekniikan ja muiden tieteiden alalla avaa lukemattomia teknisiä vaihtoehtoja ja vaihtoehtojen määrä vain kasvaa toimintojen mutkistumisen ja tehostumisen myötä. Se, että liiketoimintamallit ja toiminnat muuttuvat yhä monimutkaisemmiksi, samalla kun järjestelmän osien väliset vuorovaikutukset lisääntyvät, edellyttää viranomaisilta ja organisaatioilta tehokkaita hallintajärjestelmiä. Sen lisäksi se edellyttää organisaatioilta joustavuutta, jotta ne voivat täyttää tai jopa ylittää täytäntöönpanosääntöjen määrittelemät turvallisuustavoitteet ottamalla käyttöön menetelmiä vaatimusten täyttämiseksi ja riskinhallintastrategioita, jotka vastaavat organisaation, liiketoimintamallin, infrastruktuurien ja lentotoiminnan lajin tarpeita.
95. Sama koskee osassa ORO hallintajärjestelmiä varten ehdotettuja vaatimuksia, joiden kautta asetetaan täytäntöönpanosääntöjen turvallisuustavoite, kun taas AMC-aineistossa määritellään yksityiskohtaiset keinot, joilla tämä tavoite saavutetaan. Näin saadaan joustavuutta, sillä organisaatio saattaa ehdottaa täytäntöönpanosääntöjen tasolla asetetun tavoitteen saavuttamiseksi muita keinoja kuin niitä, jotka virasto on määritellyt AMC-aineistossa. Tämä on erityisen merkityksellistä turvallisuuden hallinnan alalla, sillä tehokkaaseen turvallisuuden hallintaan ei voi olla yhtä lähestymistapaa, joka sopii kaikille: organisaatiot tarvitsevat joustavuutta voidakseen tunnistaa vaaroja ja lieventää asianmukaisesti omia erityisiä turvallisuusriskejään.
96. Näin ollen ORO.GEN-luvun tasolla ei ole vahvistettu kovin yksityiskohtaisia vaatimuksia, jotta tietyntyyppisille organisaatioille ei aiheutuisi tarpeetonta taakkaa. Turvallisuuden hallinnan alalla ydinvaatimus (ORO.GEN.200(a)(3)) on melko suppea, se velvoittaa organisaation
- varmistamaan ilmailun turvallisuuteen vaikuttavien vaaratekijöiden tunnistamisen oman toimintansa alalla;
  - varmistamaan näiden vaaratekijöiden arvioinnin ja niihin liittyvien riskien hallinnan;
  - toteuttamaan toimia riskien lieventämiseksi ja varmistamaan toimien tehokkuuden.

97. On syytä tuoda esiin, että sekä monimutkaisissa että yksinkertaisissa organisaatioissa sama henkilö voi vastata turvallisuuden hallinnasta ja vaatimusten noudattamisen valvonnasta, kunhan molempiin tehtäviin on riittävät resurssit ja tarkastusten ja arviointien riippumattomuus voidaan taata.
98. Toimintojen luonteen perusteella katsotaan, ettei vaarallisia aineita kuljeteta tällaisilla lennoilla lentotoiminnan harjoittajan aloitteesta. Samasta syystä oletetaan, etteivät matkustajat kuljeta muita vaarallisia aineita kuin niitä, jotka on hyväksytty teknisten ohjeiden osassa 8. Näin ollen kaupallinen ilmakuljetustoiminta paikasta A paikkaan A ja kaupallinen ilmakuljetustoiminta purjelentokoneilla ja kuumailmapalloilla on vapautettu vaatimuksesta ORO.GEN.110 (j), jonka mukaan lentotoiminnan harjoittajan on perustettava henkilöstölleen vaarallisten aineiden koulutusohjelma ja pidettävä sitä yllä.

#### **ORO.AOC**

99. 56. Lentotoiminnan harjoittajilta, jotka harjoittavat kaupallista ilmakuljetusta paikasta A paikkaan A ja kaupallista ilmakuljetustoimintaa purjelentokoneilla ja kuumailmapalloilla, ei vaadita asetuksessa (EY) N:o 2042/2003 vastuuhenkilön nimeämistä jatkuvaa lentokelpoisuutta varten. Tämä ei käynyt riittävän selkeästi ilmi säännöstä ORO.AOC.135, joten a kohdan 4 alakohtaa on muutettu. Lisäksi säännössä ORO.GEN.215 määriteltyjä tiloja ja välineitä koskevia vaatimuksia pidetään riittävinä, ja siksi edellä mainitut lentotoiminnan harjoittajat on vapautettu säännössä ORO.AOC.140 vahvistetuista tiloja ja välineitä koskevista vaatimuksista.

#### **ORO.MLR**

100. Säännössä ORO.MLR.101 vaadittua toimintakäsikirjan täydellistä rakennetta ei pidetä merkityksellisenä paikasta A paikkaan A ELA2-lentokoneilla ja helikoptereilla harjoitettavan kaupallisen ilmakuljetustoiminnan kannalta. Jouston lisäämiseksi mutta toimintakäsikirjan yleisperiaatteista tinkimättä tällainen kaupallinen ilmakuljetustoiminta paikasta A paikkaan A sekä lennot purjelentokoneilla ja kuumailmapalloilla on vapautettu säännöstä ORO.MLR.101 ja säännössä AMC2 ORO.MLR.100 on esitetty yksinkertaistettu rakenne toimintakäsikirjalle.

#### **ORO.FC**

101. Lukuun ORO.FC tehdyt muutokset ovat yhdenmukaisia EASAn lausunnossa 4/2011 esitetyn ehdotuksen kanssa. Kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A ja kaupallista ilmakuljetustoimintaa purjelentokoneilla ja kuumailmapalloilla harjoittavien lentotoiminnan harjoittajien on noudatettava osaston 1 yleisiä vaatimuksia, jotka koskevat kaikkia lentotoiminnan harjoittajia, jotka harjoittavat kaupallista ja muuta kuin kaupallista lentotoimintaa vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla. Lisäksi niiden on noudatettava muuta kaupallista lentotoimintaa kuin kaupallista ilmakuljetustoimintaa koskevia osaston 3 vaatimuksia, joissa edellytetään vuotuista lentotoiminnan harjoittajan tarkastuslentoa. Yhteisessä osassa on jo myönnetty suoritusarvoluokkaan B kuuluville lentokoneille lievennyksiä reitti-/alue- ja lentopaikkakelpoisuuden voimassaolon osalta. Tämä lievennys ulotetaan nyt koskemaan kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A siltä osin kuin 12 kuukauden voimassaoloaikaa ei sovelleta.

**V. Muutokset osaan ARO**

102. Kohta ARO.OPS.210, jossa vaaditaan, että viranomaisen on nimettävä paikallinen alue, poistetaan.
103. Sen sijaan kohtaan ARO.OPS.100 lisätään uusi c alakohta, jossa selvennetään, että toimivaltainen viranomainen voi määritellä toiminnallisia rajoituksia, jotka on kirjattava toimintaehtoihin (OPSPECS). Nykyisessä OPSPECS-mallissa on jo kentät toimintarajoitusten määrittelyä varten.

**VI. Muutokset osaan ORA**

104. Sääntöihin ehdotetaan lisättäväksi uusi kohta ORA.ATO.155, jolla annetaan hyväksytyille koulutusorganisaatioille mahdollisuus tarjota tietyillä ehdoilla mainoslentoja paikasta A paikkaan A ELA2-lentokoneilla, ELA2-helikoptereilla ja purjelentokoneilla sekä paikallislentoja kuumailmapalloilla.
105. Säännön tulisi sallia lentokerhojen jatkaa nykyiseen tapaan mainoslentojen tarjoamista uusien oppilaiden houkuttelemiseksi, ja sen tulisi luoda kestävä oikeusperusta tällaiselle toiminnalle. Virasto on samalla pyrkinyt ehkäisemään eriarvoisten toimintaolosuhteiden muodostumista suhteessa sellaisiin kaupallisen lentotoiminnan harjoittajiin, jotka tarjoavat kaupallisia ilmakuljetuksia paikasta A paikkaan A näkölentosääntöjen mukaisesti päiväaikaan ELA2-ilma-aluksilla. Päivien määrää ja toiminta-aluetta on rajoitettu.

**VII. Muita huomioita**

Paikasta A paikkaan A harjoitettavan kaupallisen ilmakuljetustoiminnan johdosta ei ole tehty mitään muutoksia liitteen I määritelmiin, sellaisina kuin ne on julkaistu lausunnossa 4/2011.

**Liite 1: Ristiviittaustaulukot asiakirjojen EU-OPS ja JAR-OPS3 liitteisiin****1.005(a), liite 1 – suoritusarvoluokkaan B kuuluvat lentokoneet, VFR-päivälennot**

OPS 1.005(a), liite 1	EASA OPS – Viite	Eron kuvaus
<p>(a) Määritelmät</p> <p>1. Lennot paikasta A paikkaan A: Lentoonlähtö ja lasku suoritetaan samassa paikassa.</p> <p>2. Lennot paikasta A paikkaan B: Lentoonlähtö ja lasku suoritetaan eri paikoissa.</p> <p>3. Yö: Aika iltahämärän päättymisestä aamuhämärän alkamiseen, ellei asianomainen viranomainen käytä yön määritelmänä muuta auringonlaskun ja auringonnousun välistä aikaa.</p>	<p>Liite I - Määritelmät</p>	<p>Termejä paikasta A paikkaan A ja paikasta A paikkaan B ei ole määritelty. Paikasta A paikkaan A määritellään asetuksessa.</p> <p>Yön määritelmä: ei muutosta.</p>
<p>(b) Tämän liitteen soveltamisalaan kuuluvaa lentotoimintaa voidaan harjoittaa seuraavien lievennettyjen vaatimusten mukaisesti.</p>		<p>Yleisiä huomioita:</p> <p>Jäljempänä suoritusarvoluokkaan B kuuluvia lentokoneita on käsitelty muina kuin vaativina ilma-aluksina.</p> <p>On kuitenkin syytä mainita, että suoritusarvoluokkaan B kuuluvat lentokoneet voivat olla myös vaativia ilma-aluksia, jos ne on hyväksytty lentotoimintaan vähintään kahden ohjaajan vähimmäismiehistöllä tai jos ne ovat potkuriturbiinikäyttöisiä monimoottorisia ilma-aluksia.</p>
<p>1. OPS 1.035 Laatu järjestelmä:</p>	<p>AMC1 ORO.GEN.200(a)(6)</p>	<p>Muutettu</p>

OPS 1.005(a), liite 1	EASA OPS – Viite	Eron kuvaus
<p>Kun kyseessä on hyvin pieni lentotoiminnanharjoittaja, laatujohtajana voi toimia nimetty vastuuhenkilö, mikäli käytetään ulkopuolisia auditoijia. Tämä pätee myös silloin, kun vastuullinen johtaja toimii yhden tai useamman nimetyn vastuuhenkilön tehtävissä.</p>		<p>Laatujohtajana toimii vaatimustenmukaisuuden valvonnasta vastaava johtaja. Tehtävää ei voi yhdistää vastuuhenkilön tehtävään. Yksinkertaisessa organisaatiossa vaatimustenmukaisuuden valvonnasta vastaavan johtajan tehtävä voidaan kuitenkin yhdistää vastuullisen johtajan tehtävään, mikäli vastuullisella johtajalla on todistetusti tarvittava pätevyys.</p>
<p>2. p. m.</p>		
<p>3. OPS 1.075 Henkilöiden kuljettaminen: Ei koske VFR-lentotoimintaa yksimootorisilla lentokoneilla.</p>	<p>CAT.GEN.MPA.165</p>	<p>Ei ole siirretty Tämä vaatimus ei selvästi ole merkityksellinen pienille lentokoneille, eikä toiminnanharjoittajilta vaadita mitään erityistoimenpiteitä.</p>
<p>4. OPS 1.100 Pääsy ohjaamoon: (i) Lentotoiminnan harjoittajan on laadittava säännöt matkustajien kuljettamisesta ohjaajan istuimella. (ii) Ilma-aluksen päällikön on varmistettava, että matkustajien kuljettaminen ohjaajan istuimella ei häiritse tai haittaa lennon suorittamista; ja ohjaajan istuimella kuljetettava matkustaja perehdytetään kysymykseen tuleviin rajoituksiin ja turvallisuusmenetelmiin.</p>	<p>AMC1 CAT.GEN.135(a)(3)</p>	<p>Muutettu VFR-yölennot ja IFR-lennot on tarkoituksella jätetty pois, jotta vältettäisiin riski, että matkustaja tahattomasti käsittelee laitteita.</p>

OPS 1.005(a), liite 1	EASA OPS – Viite	Eron kuvaus
<p>5. OPS1.105 Salamatkustus ja luvaton kuljetus:</p> <p>Ei koske VFR-lentotoimintaa yksimoottorisilla lentokoneilla.</p>	-	<p>Ei ole siirretty</p> <p>Tämä vaatimus ei selvästi ole merkityksellinen pienille lentokoneille, eikä toiminnanharjoittajilta vaadita mitään erityistoimenpiteitä.</p>
<p>6. OPS1.135 Mukana pidettävät lisätiedot ja lomakkeet:</p> <p>(i) Lennoilla, jotka suoritetaan yksimoottorisilla lentokoneilla päivällä näkölentosääntöjen (VFR) mukaisesti paikasta A paikkaan A, ei tarvitse pitää mukana seuraavia asiakirjoja:</p> <p>(A) operatiivinen lentosuunnitelma;  (B) lentokoneen tekninen matkapäiväkirja;  (C) NOTAM/AIS-lennonvalmisteluasiakirjat;  (D) säätiedot;  (E) ilmoitus erityisistä matkustajaryhmistä jne.; sekä  (F) ilmoitus erityisestä rahdista, mukaan lukien vaaralliset aineet jne.</p> <p>(ii) Lennoilla, jotka suoritetaan yksimoottorisilla lentokoneilla päivällä näkölentosääntöjen (VFR) mukaisesti paikasta A paikkaan B, ei tarvitse pitää mukana kohdassa OPS 1 135(a)(7) vaadittua ilmoitusta erityisistä matkustajaryhmistä.</p> <p>(iii) Lennoilla, jotka suoritetaan päivällä näkölentosääntöjen (VFR) mukaisesti paikasta A paikkaan B, operatiivinen lentosuunnitelma voi olla yksinkertaistetussa</p>	<p>CAT.GEN.MPA.180(b)  CAT.OP.MPA.175(c)  AMC1 CAT.OP.MPA.175(a)</p>	<p>Muutettu</p> <p>Kohdassa CAT.GEN.MPA.180 myönnetyt lievennykset kattavat myös melutodistuksen; ilma-aluksen radioluvan; ja massa- ja massakeskiöasiakirjat.</p> <p>Lisäksi lentoja paikasta A paikkaan A ja paikallislentoja koskevat lievennykset ovat identtiset.</p> <p>Lentojen, jotka suoritetaan päivällä näkölentosääntöjen mukaisesti yksimoottorisilla lentokoneilla, oletetaan kuuluvan paikallislentoihin.</p>

OPS 1.005(a), liite 1	EASA OPS – Viite	Eron kuvaus
muodossa, joka täyttää kyseisen lentotoiminnan lajin tarpeet.		
<p>7. OPS1.215 Ilmaliikennepalvelun käyttö:</p> <p>Yksimoottorisilla lentokoneilla päivällä suoritettavilla VFR-lennoilla on oltava yhteydessä ilmaliikennepalveluun myös silloin, kun ilmaliikennepalvelun käyttö ei ole pakollista, siinä määrin kuin yhteydenpito on lentotoiminnan luonteen kannalta tarkoituksenmukaista. Etsintä- ja pelastuspalvelu on varmistettava kohdan OPS1.300 mukaisesti.</p>	CAT.OP.MPA.100(b)	Ei muutosta
<p>8. OPS1.225 Lentopaikan toimintaminimit:</p> <p>Normaalit VFR-toimintaminimit täyttävät yleensä tämän vaatimuksen VFR-lentotoimintaa varten. Tarvittaessa lentotoiminnan harjoittajan on määrättävä lisävaatimuksia, joissa otetaan huomioon esimerkiksi radiokuuluvuus, maasto, lentoonlähtö- ja laskupaikkojen laatu, lento-olosuhteet ja ilmaliikennepalvelun kapasiteetti.</p>	<p>Ehdotus: uusi AMC</p> <p>AMC12 CAT.OP.MPA.110 Lentopaikan toimintaminimit</p> <p>VFR-LENNOT MUILLA KUIN VAATIVILLA MOOTTORIKÄYTTÖISILLÄ ILMA-ALUKSILLA</p> <p>VFR-lentojen toimintaminimien laadintaa varten lentotoiminnan harjoittaja voi noudattaa osassa SERA vahvistettuja VFR-lentojen toimintaminimejä. Tarvittaessa lentotoiminnan harjoittaja voi määrätä toimintakäsikirjassa toimintaminimien soveltamista koskevia lisävaatimuksia, joissa otetaan huomioon esimerkiksi radiokuuluvuus, maasto, lentoonlähtö- ja laskupaikkojen laatu, lento-olosuhteet ja ilmaliikennepalvelun</p>	Ei muutosta

OPS 1.005(a), liite 1	EASA OPS – Viite	Eron kuvaus
	kapasiteetti.	
9. OPS1.235 Melunvaimennusmenetelmät: Ei koske VFR-lentotoimintaa yksimoottorisilla lentokoneilla.	CAT.OP.MPA.130	Ei muutosta
10. OPS1.240 Reitit ja toiminta-alueet: Alakohta (a)(1) ei koske lentoja, jotka suoritetaan yksimoottorisilla lentokoneilla päivällä näkölentosääntöjen (VFR) mukaisesti paikasta A paikkaan A.	CAT.OP.135(c)	Ei muutosta
11. OPS1.250 Minimilentokorkeuksien määrittäminen:  Vaatimusta sovelletaan VFR-lentotoimintaan päivällä seuraavasti. Lentotoiminnan harjoittajan on varmistettava, että lennot suoritetaan vain sellaisilla reiteillä tai alueilla, joilla voidaan säilyttää turvallinen korkeusvara maastoon. Tässä yhteydessä on otettava huomioon esimerkiksi lämpötila, maasto, epäsuotuisat sääolosuhteet (esim. voimakas turbulenssi ja laskevat ilmavirtaukset, vakioarvoista poikkeavan lämpötilan tai paineen vuoksi tehtävät korjaukset).	AMC1.1 CAT.OP.MPA.145(a)	Ei muutosta
12. OPS1.255 Polttoainevaatimukset:  (i) Lentotoiminnan harjoittajan on määrättävä paikasta A paikkaan A suoritettavia lentoja varten minimipolttoainemäärä, jonka on oltava jäljellä lennon päättyessä. Tämän	Kohtaan i): Ehdotus: uusi CAT.OP.MPA.151(b)  (b) Sen rajoittamatta, mitä a alakohdassa määrätään,	Muutettu  Rajoitettu muihin kuin vaativiin ilma-aluksiin, joiden MTOM on enintään 2 000 kg.

OPS 1.005(a), liite 1	EASA OPS – Viite	Eron kuvaus
<p>loppuvarapolttoaineen määrän on oltava vähintään sellainen, joka tarvitaan 45 minuutin lentoon.</p> <p>(ii) Paikasta A paikkaan B suoritettavia lentoja varten lentotoiminnan harjoittajan on varmistettava, että ennen lentoa tehtävään laskelmaan käytettävissä olevan polttoaineen tarpeesta sisältyvät</p> <p>(A) rullauspolttoaine – ennen lentoonlähtöä kuluva polttoaine, jos sen määrä on merkityksellinen; ja</p> <p>(B) reittipolttoaine – määrälentopaikalle lentämiseen tarvittava polttoaine; ja</p> <p>(C) varapolttoaine –</p> <p>1. reittivarapolttoaine – jonka määrä on vähintään 5 % suunnitellusta reittipolttoaineesta tai, jos lentosuunnitelmaa joudutaan muuttamaan lennon aikana, 5 % lennon jäljellä olevaan osaan tarvittavasta reittipolttoaineesta; ja</p> <p>2. loppuvarapolttoaine – vähintään 45 minuutin (mäntämoottorilentokoneilla) tai 30 minuutin (turbiinimoottorilentokoneilla) lisälentoaika varten; ja</p> <p>(D) varalentopaikalle lentämiseen tarvittava polttoaine – se polttoainemäärä, joka tarvitaan määrävaralentopaikalle lentämiseen määrälentopaikan kautta, mikäli määrävaralentopaikka vaaditaan; ja</p> <p>(E) ylimääräinen polttoaine – polttoainemäärä, jonka ilma-aluksen päällikkö</p>	<p>lentotoiminnan harjoittajan on määritettävä sellaisia lentoja varten, jotka suoritetaan muilla kuin vaativilla ilma-aluksilla, joiden MTOM on enintään 2 000 kg, ja jotka lähtevät lentoon ja laskeutuvat samalla lentopaikalla tai toimintapaikalla, toimintakäsikirjassa loppuvarapolttoaineen määrä, jonka täytyy riittää vähintään 45 minuutin lentoon.</p> <p>Entinen b alakohta nimetään uudelleen c alakohdaksi.</p> <p>Kohtaan (ii) CAT.OP.MPA.151(a)</p>	

OPS 1.005(a), liite 1	EASA OPS – Viite	Eron kuvaus
voi vaatia edellä alakohdissa (A)–(D) vaadittujen määrien lisäksi.		
<p>13. OPS1.265 Karkotettujen tai pidätettyjen henkilöiden sekä sellaisten matkustajien kuljettaminen, joiden pääsy maahan on kielletty:</p> <p>Jos harjoitetaan VFR-lentotoimintaa yksimoottorisilla lentokoneilla ja silloin, kun ei ole tarkoitus kuljettaa karkotettuja tai pidätettyjä henkilöitä tai sellaisia matkustajia, joiden pääsy maahan on kielletty, lentotoiminnan harjoittajan ei tarvitse laatia menetelmiä tällaisten matkustajien kuljettamista varten.</p>	CAT.OP.MPA.155	<p>Siirretty osittain.</p> <p>Tekstistä tulee selvästi ilmi, että lentotoiminnan harjoittajilta vaaditaan menettelyjä vain, kun kuljetetaan erityisiä matkustajaryhmiä.</p> <p>Vaikka karkotettuja tai pidätettyjä henkilöitä tai sellaisia matkustajia, joiden pääsy maahan on kielletty, kuljetetaan vain harvoin VFR-lennoilla yksimoottorisilla lentokoneilla kaupallisena ilmakuljetuksena, ei ole mitään turvallisuuteen liittyvää perustetta, miksi lentotoiminnan harjoittajilta ei vaadittaisi menettelyjä tällaisia lentoja varten.</p>
<p>14. OPS1.280 Matkustajien sijoittaminen:</p> <p>Ei koske VFR-lentotoimintaa yksimoottorisilla lentokoneilla.</p>	CAT.OP.MPA.165	<p>Ei ole siirretty</p> <p>On selvää, että muilla kuin vaativilla ilma-aluksilla suoritettavia lentoja varten menettelyjen laadinnassa tulisi noudattaa suhteellista ja käytännöllistä lähestymistapaa. Lieventämiselle ei liene mitään tarvetta.</p>
<p>15. OPS1.285 Matkustajille annettavat turvallisuusohjeet: Turvallisuusohjeet on annettava ja esitykset järjestettävä lentotoiminnan lajin kannalta tarkoituksenmukaisella tavalla. Jos lentotoiminnassa käytetään yhden ohjaajan miehistöä, ohjaajalle ei saa antaa tehtäviä, jotka häiritsevät hänen lentotehtäviensä</p>	<p>CAT.OP.MPA.170</p> <p>Ehdotetaan lisättäväksi AMC2 CAT.OP.MPA.170</p> <p>LENTOTOIMINTA YHDEN OHJAAJAN MIEHISTÖLLÄ ILMAN MATKUSTAMOMIEHISTÖÄ</p> <p>Lennettäessä yhden ohjaajan</p>	Ei muutosta

OPS 1.005(a), liite 1	EASA OPS – Viite	Eron kuvaus
suorittamista.	miehistöllä ilma-aluksen päällikön tulisi antaa matkustajille turvallisuusohjeita muulloin kuin lennon kriittisissä vaiheissa.	
<p>16. OPS1.290 Lennon valmistelu:</p> <p>(i) Paikasta A paikkaan A suoritettavat lennot: operatiivista lentosuunnitelmaa ei vaadita.</p> <p>(ii) Päivällä paikasta A paikkaan B suoritettavat VFR-lennot: lentotoiminnan harjoittajan on varmistettava, että jokaisesta lennosta täytetään yksinkertaistettu operatiivinen lentosuunnitelma, joka on lentotoiminnan lajin kannalta tarkoituksenmukainen.</p>	<p>CAT.OP.MPA.170(c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.170(a)</p>	Ei muutosta
<p>17. OPS1.295 Lentopaikkojen valinta:</p> <p>Eivät koske VFR-lentotoimintaa. Tarvittavat ohjeet lentopaikkojen sekä lentoonlähtö- ja laskupaikkojen käytöstä on annettava kohdan OPS 1 220 perusteella.</p>	CAT.OP.MPA.180	<p>Ei ole siirretty</p> <p>Voimassa olevassa tekstissä on jo jätetty VFR-lentotoiminta soveltamisalan ulkopuolelle.</p>
<p>18. OPS1.310 Miehistön jäsenten paikat:</p> <p>VFR-lentotoimintaa varten vaaditaan ohjeet tästä asiasta vain, jos lentotoiminnassa käytetään kahden ohjaajan miehistöä.</p>	CAT.OP.MPA.210	<p>Ei ole siirretty</p> <p>Voimassa oleva sääntö koskee jo yksinomaan lentotoimintaa usean ohjaajan miehistöllä. Lisäksi turvavaatimuksen ja mahdollisesti huomioon otettavien suoritusarvoluokkien tai lentosääntöjen välillä ei ole loogista vastaavuutta.</p>

OPS 1.005(a), liite 1	EASA OPS – Viite	Eron kuvaus
<p>19. OPS1.375 Polttoainemäärän seuranta lennon aikana:</p> <p>OPS 1 375:n liitteen 1 vaatimuksia ei tarvitse täyttää yksimoottorisilla lentokoneilla päivällä harjoitettavassa VFR-lentotoiminnassa.</p>	CAT.OP.MPA.280	<p>Ei ole siirretty</p> <p>OPS 1 375:n liitettä 1 ole olemassa.</p>
<p>20. OPS1.405 Lähestymisen aloittaminen ja jatkaminen:</p> <p>Eivät koske VFR-lentotoimintaa.</p>	CAT.OP.MPA.305	<p>Ei ole siirretty</p> <p>Vaatus koskee IFR-lentotoimintaa.</p> <p>Vaatumusta ei tarvitse erikseen lieventää VFR-lentotoimintaa varten.</p>
<p>21. OPS1.410 Lentomenetelmät – kynnyksen ylityskorkeus:</p> <p>Eivät koske VFR-lentotoimintaa.</p>	CAT.OP.MPA.310	<p>Ei ole siirretty</p> <p>Vaatus koskee tarkkuuslähestymistä.</p> <p>Vaatumusta ei tarvitse erikseen lieventää VFR-lentotoimintaa varten.</p>
<p>22. OPS1.430 – 1.460 liitteineen:</p> <p>Eivät koske VFR-lentotoimintaa.</p>	<p>CAT.OP.MPA.110-120</p> <p>SPA.LVO</p>	<p>Ei ole siirretty</p> <p>Lukuun ottamatta vaatimusta vahvistaa vähimmäisvaatimukset VFR-lentotoiminnalle, täytäntöönpanosäännöt ja niitä vastaava AMC-aineisto koskevat IFR-lentotoimintaa.</p> <p>Vaatumusta ei tarvitse erikseen lieventää VFR-lentotoimintaa varten.</p>
<p>23. OPS1.530 Lentoonlähtö:</p> <p>(i) Alakohtaa (a) sovelletaan seuraavasti täydennettynä. viranomaisen voi tapauskohtaisesti hyväksyä lentotoiminnan harjoittajan esittämät muunlaiset suoritusarvotiedot, joiden paikkansapitävyyden lentotoiminnan</p>	CAT.POL.A.305	<p>Ei ole siirretty</p> <p>Tapauskohtainen lievennys edellyttäisi 14 artiklan mukaista menettelyä.</p>

OPS 1.005(a), liite 1	EASA OPS – Viite	Eron kuvaus
<p>harjoittaja osoittaa käytännössä tai aikaisemmasta toiminnasta taltioituilla tiedoilla. Alakohtia (b) ja (c) sovelletaan seuraavasti täydennettynä: jos tämän kohdan vaatimuksia ei voida täyttää kiitotien pidentämiseen liittyvien maastosta tai esteistä johtuvien rajoitusten vuoksi ja lentotoiminta on selvästi yleisen edun mukaista ja tarpeellista, viranomaisen voi tapauskohtaisesti hyväksyä lentotoiminnan harjoittajan esittämät, erityisiin toimintamenetelmiin perustuvat muunlaiset suoritusarvotiedot, jotka eivät ole ristiriidassa lentokäsikirjan tietojen kanssa ja joiden paikkansapitävyyden lentotoiminnan harjoittaja osoittaa käytännössä tai aikaisemmasta toiminnasta taltioituilla tiedoilla.</p> <p>(ii) Alakohdan (i) mukainen toiminta edellyttää, että lentotoiminnan harjoittaja on saanut siihen etukäteen hyväksynnän ansiolentoluvan myöntäneeltä viranomaiselta. Hyväksynnässä on</p> <p>(A) määrättävä lentokonetyyppi;  (B) määrättävä lentotoiminnan laji;  (C) määrättävä käytettävät lentopaikat ja kiitotiet;  (D) rajoitettava lento-önlähtö suoritettavaksi näkö-öäolosuhteissa (VMC);  (E) määrättävä miehistön pätevyysvaatimukset; ja  (F) hyväksynnän on rajoituttava sellaisiin lentokoneisiin, joille on ensimmäisen kerran</p>		

OPS 1.005(a), liite 1	EASA OPS – Viite	Eron kuvaus
<p>myönnetty ensimmäinen tyyppihyväksymistodistus aiemmin kuin 1. tammikuuta 2005.</p> <p>(iii) Toiminnan on oltava lentopaikan sijaintivaltion hyväksymää.</p>		
<p>24. OPS1.535 Estevara lentoonlähdössä – monimoottoriset lentokoneet</p> <p>(i) Alakohdat (a)(3), (a)(4), (a)(5), (b)(2), (c)(1), (c)(2) ja liite eivät koske VFR-lentotoimintaa päivällä.</p> <p>(ii) Alakohtia (b) ja (c) sovelletaan päivällä suoritettaviin IFR- ja VFR-lentoihin seuraavin poikkeuksin:</p> <p>(A) Suunnistusta näköhavaintojen perusteella pidetään mahdollisena, kun lentonäkyvyys on vähintään 1 500 metriä</p> <p>(B) Suurin vaadittu käytävänleveys on 300 metriä, kun lentonäkyvyys on vähintään 1 500 metriä.</p>	<p>CAT.POL.A.310</p> <p>AMC1 CAT.POL.A.310</p> <p>Alakohdan (i) siirtämistä varten kohtaan CAT.POL.A.310 ehdotetaan seuraavia muutoksia:</p> <p>lisätään uusi alakohta (e)</p> <p>(e) Vaatimukset alakohdissa (a)(3), (a)(4), (a)(5), (b)(2) ja (c)(2) eivät koske VFR-lentotoimintaa päivällä.</p> <p>Alakohdan (ii) osittaista siirtämistä varten kohtaan AMC1 CAT.POL.A.310 ehdotetaan seuraavaa muutosta:</p> <p>alakohdan (a) loppuun lisätään:</p> <p>Yöllä suoritettavaa VFR-lentotoimintaa varten suunnistusta näköhavaintojen perusteella voitaisiin pitää mahdollisena, kun lentonäkyvyys on vähintään 1 500 metriä.</p>	<p>Siirretty osittain</p> <p>(i) viittausta alakohtaan (c)(1) ei ole siirretty. Muussa tapauksessa sääntö ei kattaisi tilanteita, joissa lentorataa edellyttää yli 15°:n lentosuunnan muutoksia.</p> <p>(ii) viittausta IFR-lentotoimintaan ja alakohtaan (b) ei ole siirretty. Tällaisille lievennyksille ei ole turvallisuusperusteita.</p>
<p>25. OPS1.545 Lasku – määrä- ja varalentoaikat:</p>		<p>Ei ole siirretty</p> <p>Tapauskohtainen lievennys edellyttäisi 14</p>

OPS 1.005(a), liite 1	EASA OPS – Viite	Eron kuvaus
<p>(i) Kohtaa sovelletaan seuraavasti täydennettynä. jos tämän kohdan vaatimuksia ei voida täyttää kiitotien pidentämiseen liittyvien maastosta tai esteistä johtuvien rajoitusten vuoksi ja lentotoiminta on selvästi yleisen edun mukaista ja tarpeellista, viranomaisen voi tapauskohtaisesti hyväksyä lentotoiminnan harjoittajan esittämät, erityisiin toimintamenetelmiin perustuvat muunlaiset suoritusarvotiedot, jotka eivät ole ristiriidassa lentokäsikirjan tietojen kanssa ja joiden paikkansapitävyyden lentotoiminnan harjoittaja osoittaa käytännössä tai aikaisemmasta toiminnasta taltioituilla tiedoilla.</p> <p>(ii) Alakohdan (i) mukainen toiminta edellyttää, että lentotoiminnan harjoittaja on saanut siihen etukäteen hyväksynnän ansiolentoluvan myöntäneeltä viranomaiselta. Hyväksynnässä on</p> <p>(A) määrättävä lentokonetyyppi;  (B) määrättävä lentotoiminnan laji;  (C) määrättävä käytettävät lentopaikat ja kiitotiet;  (D) rajoitettava loppulähestyminen ja lasku suoritettavaksi näkösääolosuhteissa (VMC);  (E) määrättävä miehistön pätevyysvaatimukset; ja  (F) hyväksynnän on rajoitettava sellaisiin lentokoneisiin, joille on ensimmäisen kerran myönnetty tyyppihyväksymistodistus</p>		artiklan mukaista menettelyä.

OPS 1.005(a), liite 1	EASA OPS – Viite	Eron kuvaus
<p>aiemmin kuin 1. tammikuuta 2005.</p> <p>(iii) Toiminnan on oltava lentopaikan sijaintivaltion hyväksymää.</p>		
<p>26. OPS1.550 Lasku – kuiva kiitotie:</p> <p>(i) Kohtaa sovelletaan seuraavasti täydennettynä. jos tämän kohdan vaatimuksia ei voida täyttää kiitotien pidentämiseen liittyvien maastosta tai esteistä johtuvien rajoitusten vuoksi ja lentotoiminta on selvästi yleisen edun mukaista ja tarpeellista, viranomaisen voi tapauskohtaisesti hyväksyä lentotoiminnan harjoittajan esittämät, erityisiin toimintamenetelmiin perustuvat muunlaiset suoritusarvotiedot, jotka eivät ole ristiriidassa lentokäsikirjan tietojen kanssa ja joiden paikkansapitävyyden lentotoiminnan harjoittaja osoittaa käytännössä tai aikaisemmasta toiminnasta taltioiduilla tiedoilla.</p> <p>(ii) Alakohdan (i) mukainen toiminta edellyttää, että lentotoiminnan harjoittaja on saanut siihen etukäteen hyväksynnän ansiolentoluvan myöntäneeltä viranomaiselta. Hyväksynnässä on</p> <p>(A) määrättävä lentokonetyyppi;</p> <p>(B) määrättävä lentotoiminnan laji;</p> <p>(C) määrättävä käytettävät lentopaikat ja kiitotiet;</p> <p>(D) rajoitettava loppulähestyminen ja lasku suoritettavaksi näkösäolosuhteissa (VMC);</p>		<p>Ei ole siirretty</p> <p>Tapauskohtainen lievennys edellyttäisi 14 artiklan mukaista menettelyä.</p>

OPS 1.005(a), liite 1	EASA OPS – Viite	Eron kuvaus
<p>(E) määrättävä miehistön pätevyysvaatimukset; ja (F) hyväksynnän on rajoitettava sellaisiin lentokoneisiin, joille on ensimmäisen kerran myönnetty tyyppihyväksymistodistus aiemmin kuin 1. tammikuuta 2005.</p> <p>(iii) Toiminnan on oltava lentopaikan sijaintivaltion hyväksymää.</p>		
27. p. m.		
<p>28. OPS1.650 VFR-lentotoiminta päivällä: Kohtaa 1 650 sovelletaan seuraavasti täydennettynä: viranomaisen voi myöntää vapautuksen alakohtien (f), (g), (h) ja (i) vaatimusten noudattamisesta yksimoottorisilla lentokoneilla, joille on ensimmäisen kerran myönnetty lentokonekohtainen lentokelpoisuustodistus aiemmin kuin 22. toukokuuta 1995, jos vaatimusten täyttäminen edellyttäisi jälkiasennusta.</p>	CAT.IDE.A.125 (d)	Ei muutosta
<p>29. Osa M, kohta M.A.704, Huoltotoimintakäsikirja:  Huoltotoimintakäsikirja voidaan mukauttaa harjoitettavaan lentotoimintaan.</p>		Ei käsitellä lentotoimintaa koskevassa asetuksessa.
<p>30. Osa M, kohta M.A.306, Lentotoiminnan harjoittajan tekninen matkapäiväkirjajärjestelmä:  Viranomaisen voi hyväksyä teknisen</p>		Ei käsitellä lentotoimintaa koskevassa asetuksessa.

OPS 1.005(a), liite 1	EASA OPS – Viite	Eron kuvaus
matkapäiväkirjajärjestelmän lyhennetyin muodon, joka on tarkoituksenmukainen suoritettavaan lentotoiminnan lajiin nähden.		
<p>31. OPS1.940 Ohjaamomiehistöön kokoonpano:</p> <p>Alakohdat (a)(2), (a)(4) ja (b) eivät koske VFR-lentotoimintaa päivällä. Alakohtaa (a)(4) on kuitenkin täysin noudatettava silloin, kun OPS 1:n mukaan vaaditaan kaksi ohjaajaa.</p>		<p>Ei ole siirretty</p> <p>Sovellettavuus/soveltumattomuus tulee ilmi tekstistä.</p>
<p>32. OPS1.945 Siirtymäkoulutus, tarkastuslennot ja kokeet:</p> <p>(i) Alakohdassa (a)(7) tarkoitetut valvonnan alaiset reittilennot (line flying under supervision, LIFUS) voidaan suorittaa millä tahansa kyseisen luokan lentokoneella. Vaadittavien valvonnan alaisten reittilentojen määrä riippuu harjoitettavan lentotoiminnan vaativuudesta.</p> <p>(ii) Alakohtaa (a)(8) ei tarvitse noudattaa.</p>		<p>ORO.FC.220 (d)(2)+ vastaa AMC1:n kohtaa e.3</p> <p>ORO.FC.220 (b)(i)</p>
<p>33. OPS1.955 Nimittäminen ilma-aluksen päälliköksi:</p> <p>Alakohtaa (b) sovelletaan seuraavasti: viranomaisen voi hyväksyä lyhennetyin päällikkökurssin, joka on harjoitettavan lentotoiminnan lajin kannalta tarkoituksenmukainen. Alakohta (a)(1)(i) ei koske VFR-lentotoimintaa päivällä.</p>		<p>ORO.FC.205 (g)</p>

OPS 1.005(a), liite 1	EASA OPS – Viite	Eron kuvaus
34. OPS1.960 Ilma-aluksen päälliköt, joilla on ansiolentäjän lupakirja		ORO.FC.A.250 (b)
<p>35. OPS1.965 Määräaikauskoulutus, tarkastuslennot ja kokeet:</p> <p>(i) Alakohtaa (a)(1) sovelletaan päivällä harjoitettavaan VFR-lentotoimintaan seuraavasti: Koulutuksen, tarkastuslentojen ja kokeiden on oltava tarkoituksenmukaisia lentotoiminnan lajin ja sen lentokoneluokan kannalta, jossa ohjaamomiehistön jäsen toimii. Käytettävät erikoisvarusteet on otettava asianmukaisella tavalla huomioon.</p> <p>(ii) Alakohtaa (a)(3)(ii) sovelletaan seuraavasti: lentokoneella suoritettavan koulutuksen voi antaa luokkakelpuutustarkastuslentäjä (CRE), tarkastuslentäjä (FE) tai tyyppitarkastuslentäjä (TRE).</p> <p>(iii) Alakohtaa (a)(4)(i) sovelletaan seuraavasti: lentotoiminnan harjoittajan tarkastuslennon saa ottaa vastaan tyyppitarkastuslentäjä (TRE), luokkakelpuutustarkastuslentäjä (CRE) tai lentotoiminnan harjoittajan nimeämä ja viranomaista tyydyttävä ilma-aluksen päällikkö, jolla on tehtävään tarvittava pätevyys ja joka on saanut koulutuksen miehistöyhteistyön periaatteista ja miehistöyhteistyötaitojen arvioinnista.</p>		<p>AMC1 ORO.FC.230, kohta a.5</p> <p>ORO.FC.145 (a)(2)</p> <p>ORO.FC.230 (b)(5)</p> <p>ORO.FC.230 (b)(3)</p>

OPS 1.005(a), liite 1	EASA OPS – Viite	Eron kuvaus
<p>(iv) Alakohtaa (b)(2) sovelletaan päivällä harjoitettavaan VFR-lentotoimintaan seuraavasti: Jos lentotoimintaa harjoitetaan kausiluonteisesti enintään 8 peräkkäisen kuukauden ajan, yksi lentotoiminnan harjoittajan tarkastuslento riittää. Tarkastuslento on suoritettava ennen kaupallisen ilmakuljetustoiminnan aloittamista.</p>		
<p>36. OPS1.968 Ohjaajan kelpuuttaminen toimimaan kummalla tahansa ohjaajan istuimella:</p> <p>Liite 1 ei koske yksimoottorisilla lentokoneilla päivällä suoritettavia VFR-lentoja.</p>		<p>Ei ole siirretty Itsestään selvä</p>
<p>37. OPS1.975 Reitti- ja lentopaikkakelpoisuus:</p> <p>(i) Alakohdat (b), (c) ja (d) eivät koske VFR-lentotoimintaa päivällä. Jos toimintaan vaaditaan erityinen lentopaikan sijaintivaltion hyväksyntä, lentotoiminnan harjoittajan on kuitenkin varmistettava, että siihen liittyviä vaatimuksia noudatetaan.</p> <p>(ii) IFR-lentotoimintaa tai yöllä suoritettavia VFR-lentoja varten reitti- ja lentopaikkakelpoisuuden voimassaoloa voidaan jatkaa noudattaen alakohtien (b)–(d) vaatimusten sijasta vaihtoehtoisesti seuraavia vaatimuksia:</p> <p>(A) Lukuun ottamatta lentoja vaativimmilla lentopaikoilla, suorittamalla vähintään 10</p>		<p>GM1 ORO.FC.105 (c)</p> <p>AMC2 ORO.FC.105 (c)</p>

OPS 1.005(a), liite 1	EASA OPS – Viite	Eron kuvaus
<p>yksittäistä lentoa kyseisellä toiminta-alueella edeltävän 12 kuukauden jakson aikana, minkä lisäksi voidaan vaatia omakohtaista perehtymistä etukäteen.</p> <p>(B) Vaativimmille lentopaikoille saa lentää vain, jos:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ilma-aluksen päällikkö on hankkinut kelpoisuuden kyseiselle lentopaikalle lentämällä sinne edeltävän 36 kuukauden jakson aikana joko työtehtävissä olevana miehistön jäsenenä tai tarkkailijana;</li> <li>2. lähestyminen suoritetaan käytettävästä minimisektorikorkeudesta näkösääolosuhteissa (VMC); ja</li> <li>3. ennen lentoa on hankittu riittävät tiedot omakohtaisesti perehtymällä.</li> </ol>		
<p>38. OPS1.980 Toiminta useammassa kuin yhdessä lentokonetyypissä tai -versiossa:</p> <p>(i) Ei sovelleta, jos harjoitetaan vain VFR-lentotoimintaa päivällä mäntämoottorikäyttöisillä yhden ohjaajan lentokoneilla.</p> <p>(ii) IFR-lentotoimintaa ja yöllä suoritettavia VFR-lentoja varten OPS 1 980:n liitteen 1 alakohdassa (d)(2)(i) vaadittu 500 tunnin kokemus kyseisessä miehistötehtävässä ennen kahden lupakirjamerkinnän mukaisten oikeuksien käyttämistä vähennetään 100 tuntiin tai 100 yksittäiseen lentoon, jos toinen</p>		<p>ORO.FC.240 (c)</p> <p>AMC1 ORO.FC.240 a.4.ii.A</p>

OPS 1.005(a), liite 1	EASA OPS – Viite	Eron kuvaus
lupakirjamerkinnoista on luokkakelpuutus. Ennen ilma-aluksen päällikkönä toimimisen aloittamista on suoritettava tarkastuslento.		
39. OPS1.981 Toiminta helikopterissa ja lentokoneessa:  Alakohtaa (a)(1) ei sovelleta, jos lentotoimintaa harjoitetaan vain mäntämoottorikäyttöisillä yhden ohjaajan lentokoneilla.		ORO.FC.240 (c)
40. p. m.		
41. OPS1.1060 Operatiivinen lentosuunnitelma:  Ei vaadita lennoille, jotka suoritetaan päivällä näkölentosääntöjen (VFR) mukaisesti paikasta A paikkaan A. Päivällä suoritettaviin VFR-lentoihin paikasta A paikkaan B vaatimusta sovelletaan, mutta lentosuunnitelma voi olla yksinkertaistetussa muodossa, joka on harjoitettavan lentotoiminnan lajin kannalta tarkoituksenmukainen (vrt. OPS 1 135).	CAT.OP.MPA.175(c)  AMC1 CAT.OP.MPA.175(a)	Siirretty  Ero: EASA OPS:ssa mainitaan vain VFR-lennot eikä VFR-lentoja päiväaikaan. Paikasta A paikkaan A suoritettavat lennot koskevat kuitenkin vain VFR-lentoja päiväaikaan.
42. OPS1.1070 Huoltotoimintakäsikirja (MME):  Huoltotoimintakäsikirja voidaan mukauttaa harjoitettavaan lentotoimintaan.		Ei käsitellä lentotoimintaa koskevassa asetuksessa.
43. OPS1.1071 Lentokoneen tekninen matkapäiväkirja:		Ei käsitellä lentotoimintaa koskevassa asetuksessa.

OPS 1.005(a), liite 1	EASA OPS – Viite	Eron kuvaus
Sovelletaan osan M kohdan M.A.306, Lentotoiminnan harjoittajan tekninen matkapäiväkirjajärjestelmä, mukaisesti.		
44. p. m.		
45. p. m.		
46. OPS1.1240 Koulutussuunnitelmat: Koulutussuunnitelmat on mukautettava harjoitettavaan lentotoimintaan. VFR-lentotoimintaa varten voidaan hyväksyä itseopiskeluohjelma.	-	Ei ole siirretty Kuuluu asetuksen (EY) N:o 300/2008 soveltamisalaan.
47. OPS1.1250 Lentokoneessa käytettävät etsintämenetelmät: Ei koske VFR-lentotoimintaa päivällä.	-	Ei ole siirretty Kuuluu asetuksen (EY) N:o 300/2008 soveltamisalaan.

**OPS 3.005(f), liite 1 – Toiminta pienillä helikoptereilla, VFR-lennot päivällä**

<b>OPS 3.005(f), liite 1 – Toiminta pienillä helikoptereilla, VFR-lennot päivällä</b>	<b>EASA OPS – Viite</b>	<b>Eron kuvaus</b>
<p>(a) Määritelmät</p> <p>(1) Paikallinen lentotoiminta. Lennot, jotka suoritetaan viranomaista tyydyttävällä maantieteellisesti rajatulla alueella ja päättyvät saman 24 tunnin jakson aikana samaan paikkaan, josta ne aloitettiin.</p>	Liite I - Määritelmät	<p>Muutettu</p> <p>EASA OPS:n määritelmä on täsmällisempi.</p> <p>Pieniä helikoptereita (sellaisina kuin ne määritellään JAR-OPS 1:ssä) pidetään muina kuin vaativina helikopterina (perusasetuksessa tarkoitettulla tavalla).</p>
<p>(b) Hyväksyntä. Lentotoiminnan harjoittajan, joka aikoo harjoittaa tämän liitteen mukaista toimintaa, on hankittava toiminnalle etukäteen lentotoimintaluvan myöntävän viranomaisen hyväksyntä. Hyväksynnässä määritellään</p> <p>(1) helikopterityyppi;</p> <p>(2) lentotoiminnan laji;</p> <p>(3) tässä liitteessä tarkoitettujen paikallisen lentotoiminnan maantieteelliset rajat (katso ACJ, JAR-OPS 3.005(f):n liite 1, kohta (b)(3)).</p>	ORO.AOC	<p>Ei ole siirretty</p> <p>Tätä sääntöä ei tarvitse siirtää erikseen. Toimenpide on joka tapauksessa osa lentotoimintalupaa ja se kuuluu viranomaisen valvontaohjelmaan.</p>
<p>(c) Kiellot. Seuraava toiminta on kiellettyä:</p>		
<p>(1) JAR-OPS 3.065. Sota-aseiden ja sotatarvikkeiden kuljettaminen.</p>	CAT.GEN.MPA.155	<p>Ei ole siirretty</p> <p>Tätä lievennystä ei katsota merkitykselliseksi. On erittäin epätodennäköistä, että sota-aseita ja sotatarvikkeita kuljetettaisiin kaupallisen ilmakuljetustoiminnan yhteydessä pienellä helikopterilla.</p>

OPS 3.005(f), liite 1 – Toiminta pienillä helikoptereilla, VFR-lennot päivällä	EASA OPS – Viite	Eron kuvaus
(2) JAR-OPS 3.265. Karkotettujen tai pidätettyjen henkilöiden sekä sellaisten matkustajien kuljettaminen, joiden pääsy maahan on kielletty.	CAT.OP.MPA.155	Ei ole siirretty Ei ole merkityksellinen. Vaikuttaa epätodennäköiseltä, että muulla kuin vaativalla helikopterilla tai helikopterin paikallisella lennolla kuljetettaisiin karkotettuja tai pidätettyjä henkilöitä tai sellaisia matkustajia, joiden pääsy maahan on kielletty.
(3) JAR-OPS 3.305. Polttoainetankkaus ja polttoaineen poisto matkustajien noustessa helikopteriin, ollessa helikopterissa tai poistuessa siitä.	CAT.OP.MPA.195	Ei ole siirretty Nykyisessä säännössä kielletään jo polttoainetankkaus ja polttoaineen poisto matkustajien noustessa helikopteriin, ollessa helikopterissa tai poistuessa siitä, kun käytetään lentobensiiniä tai laajajakeista polttoainetta tai näiden polttoainetyyppien sekoitusta. Näin ollen useimmat muut kuin vaativat helikopterit kuuluvat jo säännön piiriin.
(4) JAR-OPS 3.335. Tupakointi helikopterissa	CAT.OP.MPA.240	Ei ole siirretty Nykyisessä säännössä kielletään jo tupakointi, ja se tarjoaa riittävän suojan.
(d) Vaatimusten lievennykset. Seuraavia vaatimuksia lievennetään:		
(1) JAR-OPS 3.100 Pääsy ohjaamoon: (i) Lentotoiminnan harjoittajan on laadittava säännöt matkustajien kuljettamiselle ohjaamon	AMC1 CAT.GEN.135(a)(3)	Ei muutosta

OPS 3.005(f), liite 1 – Toiminta pienillä helikoptereilla, VFR-lennot päivällä	EASA OPS – Viite	Eron kuvaus
<p>istuumella, jos se tulee kysymykseen.</p> <p>(ii) Ilma-aluksen päällikön on varmistettava, että</p> <p>(A) matkustajien kuljettaminen ohjaamon istuumella ei häiritse tai haittaa lennon suorittamista, ja</p> <p>(B) ohjaamon istuumella kuljetettava matkustaja perehdytetään häntä koskeviin rajoituksiin ja turvallisuusmenetelmiin.</p>		
<p>(2) JAR-OPS 3.135 Mukana pidettävät lisätiedot ja lomakkeet.</p> <p>(i) Paikallisessa lentotoiminnassa ei tarvitse pitää mukana seuraavia asiakirjoja:</p> <p>(A) JAR-OPS 3.135(a)(1) – operatiivinen lentosuunnitelma</p> <p>(B) JAR-OPS 3.135(a)(2) – tekninen matkapäiväkirja (paitsi silloin, kun se vaaditaan laskettaessa toiminnan aikana muualle kuin lentoonlähtöpaikalle)</p> <p>(C) JAR-OPS 3.135(a)(4) - Notam/AIS-asiakirjat</p> <p>(D) JAR-OPS 3.135(a)(5) - säätiedot</p> <p>(E) JAR-OPS 3.135(a)(7) – ilmoitus erityisistä matkustajaryhmistä</p> <p>(F) JAR-OPS 3.135(a)(8) – ilmoitus erikoiskuormasta jne.</p> <p>(ii) Muussa kuin paikallisessa lentotoiminnassa:</p>	<p>CAT.GEN.MPA.180(b)</p> <p>CAT.OP.MPA.175(c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.175(a)</p>	<p>kohtaan (i) muutettu:</p> <p>Kohdassa CAT.GEN.MPA.180 myönnetyt lievennykset kattavat myös melutodistuksen; ilma-aluksen radioluvan; ja massa- ja massakeskiöasiakirjat.</p> <p>kohtaan (ii) ei muutosta</p>

OPS 3.005(f), liite 1 – Toiminta pienillä helikoptereilla, VFR-lennot päivällä	EASA OPS – Viite	Eron kuvaus
<p>(A) JAR-OPS 3.135(a)(1) – operatiivinen lentosuunnitelma. Operatiivinen lentosuunnitelma voi olla yksinkertaistetussa muodossa, joka on harjoitettavan toiminnan kannalta tarkoituksenmukainen ja viranomaista tyydyttävä.</p> <p>(E) JAR-OPS 3.135(a)(7) – ilmoitus erityisistä matkustajaryhmistä. Ei vaadita.</p>		
<p>(3) JAR-OPS 3.140 Maassa säilytettävät tiedot.</p> <p>Tietoja ei tarvitse säilyttää maassa, jos käytetään muita tallennusmenetelmiä.</p>	CAT.GEN.MPA.185	<p>Ei ole siirretty</p> <p>Lievennyksen tarkoitus on epäselvä eikä sitä ole määritelty riittävän tarkasti, jotta se voitaisiin siirtää täytäntöönpanosääntöihin. Lisäksi nykyisessä säännössä tarkennetaan jo, että tiedot on säilytettävä siihen asti, kunnes niistä on otettu jäljennökset siinä paikassa, jossa niitä säilytetään.</p>
<p>(4) JAR-OPS 3.165 Vuokraaminen.</p> <p>Noudatettava vain, jos on tehty kirjallinen vuokrasopimus.</p> <p>Huomio: Matkustajien kuljetuksesta tehdyn sopimuksen siirtämistä toiselle lentotoiminnan harjoittajalle niin, että matkustajat maksavat kuljetuksesta tälle lentotoiminnan harjoittajalle, ei pidetä vuokrauksena.</p>	ORO.AOC.110	<p>Ei ole siirretty</p> <p>Vuokraamisen katsotaan yleisesti edellyttävän kirjallista vuokrasopimusta.</p>
<p>(5) JAR-OPS 3.215 Ilmaliikennepalvelun käyttö.</p> <p>Ei tarvitse noudattaa, jos ilmatilan vaatimukset eivät sitä edellytä ja etsintä- ja pelastuspalvelu</p>	CAT.OP.MPA.100(b)	Ei muutosta

OPS 3.005(f), liite 1 – Toiminta pienillä helikoptereilla, VFR-lennot päivällä	EASA OPS – Viite	Eron kuvaus
on järjestetty viranomaista tyydyttävästi.		
<p>(6) JAR-OPS 3.220 Helikopterilentopaikkojen hyväksyminen.</p> <p>Lentotoiminnan harjoittajan on laadittava ilma-aluksen päälliköille ohjeet, joiden mukaan valitaan sellaiset helikopterilentopaikat tai laskupaikat, jotka soveltuvat kyseiselle helikopterityypille ja kyseiseen lentotoimintaan.</p>	AMC1 CAT.OP.MPA.105 (d)	<p>Muutettu</p> <p>EASA OPS:n sääntö koskee kaikkia helikopterilentoja paikkoihin, joita ei ole ennalta kartoitettu, minkä katsotaan vastaavan säännön tarkoitusta.</p>
<p>(7) JAR-OPS 3.255 Polttoainevaatimukset.</p> <p>Kohtien (b) - (d) vaatimuksia ei tarvitse täyttää, jos kohdassa JAR-OPS 3.255(a) tarkoitetuilla polttoainevaatimuksilla varmistetaan, ettei lennon tai lentosarjan päätyttyä jäljellä oleva polttoainemäärä ole pienempi kuin se määrä, joka tarvitaan 30 minuutin lentoon normaalilla matkalentonopeudella. Tämä aika voidaan kuitenkin lyhentää 20 minuuttiin, jos toimitaan sellaisella alueella, jolla on jatkuvasti käytettävissä valmisteltuun pakkolaskuun soveltuvia alueita. Loppuvarapolttoaineen määrä on määrättävä toimintakäsikirjassa, jotta voidaan noudattaa kohtaa JAR-OPS 3.375(c).</p>	CAT.OP.MPA.151 (b)	Ei muutosta
<p>(8) JAR-OPS 3.280 Matkustajien sijoittaminen.</p> <p>Tätä varten ei tarvitse laatia menetelmiä.</p> <p>Huomio: Edellä mainitun kohdan tarkoituksen saavuttaminen perustuu ohjaajan harkintaan. Kohtaa JAR-OPS 3.260 on noudatettava, ja sitä</p>	CAT.OP.MPA.165	<p>Ei ole siirretty</p> <p>On selvää, että muilla kuin vaativilla helikoptereilla suoritettavia lentoja varten menettelyjen laadinnassa tulisi noudattaa suhteellista ja käytännöllistä lähestymistapaa.</p>

OPS 3.005(f), liite 1 – Toiminta pienillä helikoptereilla, VFR-lennot päivällä	EASA OPS – Viite	Eron kuvaus
varten laadittavien menetelmien katsotaan riittävän matkustajien sijoittamiseen.		Lieventämiselle ei liene mitään tarvetta.
<p>(9) JAR-OPS 3.285 Matkustajille annettavat turvallisuusohjeet.</p> <p>(i) Alakohta (a)(1). Matkustajille on annettava suulliset turvallisuusohjeet, mikäli tämä ei haittaa muiden lentoturvallisuuteen vaikuttavien tehtävien suorittamista. Ohjeet voidaan antaa kokonaan tai osittain audiovisuaalisena esityksenä. Kannettavien elektronisten laitteiden käyttöön on vaadittava lupa.</p>	<p>CAT.OP.MPA.170</p> <p>Ehdotetaan lisättäväksi AMC2 CAT.OP.MPA.170</p> <p>LENTOTOIMINTA YHDEN OHJAAJAN MIEHISTÖLLÄ ILMAN MATKUSTAMOMIEHISTÖÄ</p> <p>Lennettäessä yhden ohjaajan miehistöllä ilma-aluksen päällikön tulisi antaa matkustajille turvallisuusohjeita muulloin kuin lennon kriittisissä vaiheissa.</p> <p>CAT.GEN.MPA.140</p>	<p>Muutettu</p> <p>Tämän AMC:n katsotaan välittävän säännön tarkoituksen.</p> <p>Lievennyksen tarkoitus on epäselvä. Kohdassa CAT.GEN.MPA.140 annetaan jo ymmärtää, että kannettavien elektronisten laitteiden käyttöön on pyydettävä lupa lentotoiminnan harjoittajalta.</p>
<p>(10) JAR-OPS 3.290 Lennon valmistelu.</p> <p>(i) Paikallinen lentotoiminta:</p> <p>(A) JAR-OPS 3.290(a). Operatiivista lentosuunnitelmaa ei vaadita.</p> <p>(ii) Muussa kuin paikallisessa lentotoiminnassa:</p> <p>(A) JAR-OPS 3.290(a). Operatiivinen lentosuunnitelma voidaan laatia yksinkertaistetussa muodossa, joka on aiotun toiminnan kannalta tarkoituksenmukainen.</p>	<p>CAT.OP.MPA.175(c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.175(a)</p>	<p>Ei muutosta</p>
(11) JAR-OPS 3.375 Polttoainemäärän seuranta	CAT.OP.MPA.281	Ei muutosta

OPS 3.005(f), liite 1 – Toiminta pienillä helikoptereilla, VFR-lennot päivällä	EASA OPS – Viite	Eron kuvaus
<p>lennon aikana.</p> <p>JAR-OPS 3.375:n liitettä 1 ei tarvitse noudattaa (katso jäljempänä oleva kohta (d)(14)).</p>	AMC1 CAT.OP.MPA.281	
<p>(12) JAR-OPS 3.385 Lisähapen käyttö.</p> <p>Helikopterilla voidaan lentää lyhyitä aikoja 10 000 jalan ja 16 000 jalan välillä lisähapetta käyttämättä toimintakäsikirjassa määrättyjen menetelmien mukaisesti, jos siihen on saatu etukäteen viranomaisen hyväksyntä. Tällöin lentotoiminnan harjoittajan on kuitenkin varmistettava, että matkustajille ilmoitetaan ennen lähtöä siitä, että lisähapetta ei ole saatavilla.</p>	CAT.OP.MPA.285	<p>Ei ole siirretty</p> <p>Vapaan poikkeuksen myöntämistä hapen käytön osalta ei pidetty turvallisena. Lisäksi vaatimus on helikoptereiden yhteydessä ristiriidassa ICAOn liitteen 6 kanssa. Ainoastaan osaa SPA varten on myönnetty poikkeus, johon sovelletaan tiukkoja ehtoja ja johon on saatava ennalta viranomaisen hyväksyntä.</p>
<p>(13) JAR-OPS 3.270:n liite 1 Matkatavaran ja rahdin sijoittaminen.</p> <p>Noudatetaan siltä osin kuin kyseisen lentotoiminnan lajin ja helikopterityypin kannalta on tarkoituksenmukaista.</p>	ACM1 CAT.OP.MPA.160	<p>Ei ole siirretty</p> <p>Menettelyn oletetaan yleisesti olevan lentotoiminnan lajin ja helikopterityypin kannalta tarkoituksenmukainen.</p>
<p>(14) JAR-OPS 3.375:n liite 1 Polttoainemäärän seuranta lennon aikana.</p> <p>Ei tarvitse noudattaa.</p>	<p>CAT.OP.MPA.281</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.281</p>	<p>Ei muutosta</p> <p>AMC, jolla liite siirretään, ei koske toimintaa pienillä helikoptereilla eikä paikallislentoja helikoptereilla.</p>
<p>(15) JAR-OPS 3.630 Yleistä. Mittarit ja varusteet.</p> <p>Viranomaisen voi sallia muun varustuksen, joka ei täytä voimassa olevia JTSO-standardeja,</p>		<p>Ei ole siirretty</p> <p>Ei kuulu soveltamisalaan.</p> <p>Hyväksymisvaatimukset ja JTSO:n noudattaminen kuuluvat asetuksen (EY) N:o</p>

OPS 3.005(f), liite 1 – Toiminta pienillä helikoptereilla, VFR-lennot päivällä	EASA OPS – Viite	Eron kuvaus
mutta täyttää alkuperäisten varusteiden turvallisuusvaatimukset.		1702/2003 soveltamisalaan. Mahdollisia lievennyksiä säännellään sen puitteissa.
(16) JAR-OPS 3.775 Lisähappi – paineistamattomat helikopterit.  Helikopterilla voidaan lentää lyhyitä aikoja 10 000 jalan ja 16 000 jalan välillä ilman lisähappilaitteita toimintakäsikirjassa määrättyjen menetelmien mukaisesti, jos siihen on saatu etukäteen viranomaisen hyväksyntä.	CAT.IDE.H.240	Ei ole siirretty  Vapaan poikkeuksen myöntämistä hapen käytön osalta ei pidetty turvallisena. Lisäksi vaatimus on helikoptereiden yhteydessä ristiriidassa ICAOn liitteen 6 kanssa. Ainoastaan osaa SPA varten on myönnetty poikkeus, johon sovelletaan tiukkoja ehtoja ja johon on saatava ennalta viranomaisen hyväksyntä.
(17) JAR-OPS 3.775:n liite 1 Lisähappi paineistamattomissa helikoptereissa.  Vaatimuksista voidaan poiketa edellä olevien kohtien 12 ja 16 mukaisesti.	CAT.IDE.H.240	Ei ole siirretty  Vapaan poikkeuksen myöntämistä hapen käytön osalta ei pidetty turvallisena. Lisäksi vaatimus on helikoptereiden yhteydessä ristiriidassa ICAOn liitteen 6 kanssa. Ainoastaan osaa SPA varten on myönnetty poikkeus, johon sovelletaan tiukkoja ehtoja ja johon on saatava ennalta viranomaisen hyväksyntä.
(18) JAR-OPS 3.955(b) Nimittäminen ilma-aluksen päälliköksi.  Viranomaisen voi hyväksyä lyhennetyn päällikkökurssin, joka on harjoitettavan lentotoiminnan kannalta tarkoituksenmukainen.		Ei ole siirretty  Tällaiselle lyhennetylle kurssille ei ole määrätty mitään vaatimuksia.
(19) JAR-OPS 3.970(a) Viimeaikainen kokemus.  Viimeksi kuluneiden 90 vuorokauden aikana vaadittu lentokokemus voidaan kohdan JAR-OPS 3.970(a) vaatimusten täyttämisen sijasta		FCL.060

OPS 3.005(f), liite 1 – Toiminta pienillä helikoptereilla, VFR-lennot päivällä	EASA OPS – Viite	Eron kuvaus
<p>vaihtoehtoisesti hankkia siten, että ohjaaja on suorittanut viimeksi kuluneiden 90 vuorokauden aikana 3 lentoonlähtöä, 3 laskukierrosta ja 3 laskua millä tahansa helikopterilla, joka on luettu kuuluvaksi viimeaikaisen kokemuksen kannalta samaan ryhmään (katso ACJ, JAR-OPS 3.005(f):n liitteen 1 kohta (d)(19)), jos viranomainen on antanut etukäteen hyväksyntänsä tämän vaihtoehdon käyttöön. Käytettävän helikopterityypin viimeaikaista kokemusta koskevien vaatimusten täyttyminen edellyttää, että:</p> <p>(i) kyseisellä helikopterityypillä suoritettu tyyppitarkastuslento on voimassa; ja</p> <p>(ii) ohjaaja on lentänyt kyseisellä helikopterityypillä tai -versiolla vähintään 2 tuntia viimeksi kuluneiden 6 kuukauden aikana; ja</p> <p>(iii) lentotoiminnan harjoittajan tarkastuslento on voimassa jollakin saman ryhmän helikopterilla; ja</p> <p>(iv) lentotoiminnan harjoittajan tarkastuslennot suoritetaan järjestelmällisesti vuorotellen kaikilla ryhmän helikoptereilla; ja</p> <p>(v) helikopteriryhmät sekä tyyppitarkastuslentoja, lentotoiminnan harjoittajan tarkastuslentoja ja viimeaikaista kokemusta koskevien vaatimusten täyttämismenettelyt esitetään toimintakäsikirjassa.</p>		

OPS 3.005(f), liite 1 – Toiminta pienillä helikoptereilla, VFR-lennot päivällä	EASA OPS – Viite	Eron kuvaus
(20) JAR-OPS 3.965:n liite 1 Määräaikauskoulutus, tarkastuslennot ja kokeet.  Viranomaisen voi hyväksyä lentotoiminnan lajiin soveltuvan koulutusohjelman.		ORO.FC.230 (a)
(21) JAR-OPS 3.1060 Operatiivinen lentosuunnitelma.  Katso edellä olevat alakohdat (2)(i)(A) ja (2)(ii)(A).	CAT.OP.MPA.175(c) AMC1 CAT.OP.MPA.175(a)	Ei muutosta
(22) JAR-OPS 3.1235 Yleiset turvavaatimukset.  Noudatettava vain, kun lennetään sellaisissa valtioissa, joissa kansallinen turvaohjelma koskee tässä liitteessä tarkoitettua lentotoimintaa.		Ei ole siirretty  Kuuluu asetuksen (EY) N:o 300/2008 soveltamisalaan.
(23) JAR-OPS 3.1240 Koulutussuunnitelmat.  Koulutussuunnitelmat on mukautettava kyseiseen lentotoiminnan lajiin. Tarkoitukseen soveltuva itseopiskeluohjelma voi myös olla viranomaista tyydyttävä.		Ei ole siirretty  Kuuluu asetuksen (EY) N:o 300/2008 soveltamisalaan.
(24) JAR-OPS 3.1250 Helikopterissa käytettävät etsintämenetelmät.  Tarkistuslistaa ei vaadita.		Ei ole siirretty  Kuuluu asetuksen (EY) N:o 300/2008 soveltamisalaan.

**OPS 3.005(f), liite 1 – Paikallislennot helikoptereilla, VFR-lennot päivällä**

<b>OPS 3.005(g), liite – Paikallislennot helikoptereilla, VFR-lennot päivällä</b>	<b>EASA OPS – Viite</b>	<b>Eron kuvaus</b>
<p>(a) Hyväksyntä. Lentotoiminnan harjoittajan, joka aikoo harjoittaa tämän liitteen mukaista toimintaa, on hankittava toiminnalle etukäteen lentotoimintaluvan myöntävän viranomaisen hyväksyntä. Hyväksynnässä määritellään</p> <p>(1) helikopterityyppi;</p> <p>(2) lentotoiminnan laji;</p> <p>(3) tässä liitteessä tarkoitettun toiminnan maantieteelliset rajat (katso ACJ, JAR-OPS 3.005(g):n liite 1, kohta (a)(3)).</p>	ORO.AOC	<p>Ei ole siirretty</p> <p>Tätä sääntöä ei tarvitse siirtää erikseen. Toimenpide on joka tapauksessa osa lentotoimintalupaa ja se kuuluu viranomaisen valvontaohjelmaan.</p>
<p>(b) Kiellot. Seuraava toiminta on kiellettyä:</p>		
<p>(1) JAR-OPS 3.065. Sota-aseiden ja sotatarvikkeiden kuljettaminen.</p>	CAT.GEN.MPA.155	<p>Ei ole siirretty</p> <p>Tätä lievennystä ei katsota merkitykselliseksi. On erittäin epätodennäköistä, että sota-aseita ja sotatarvikkeita kuljetettaisiin kaupallisen ilmakuljetuksen yhteydessä paikallislennolla helikopterilla.</p>
<p>(2) JAR-OPS 3.265. Karkotettujen tai pidätettyjen henkilöiden sekä sellaisten matkustajien kuljettaminen, joiden pääsy maahan on kielletty.</p>	CAT.OP.MPA.155	<p>Ei ole siirretty</p> <p>Ei ole merkityksellinen. Vaikuttaa epätodennäköiseltä, että muulla kuin vaativalla helikopterilla tai helikopterin paikallisella lennolla kuljetettaisiin karkotettuja tai pidätettyjä henkilöitä tai sellaisia matkustajia, joiden pääsy maahan on kielletty.</p>

OPS 3.005(g), liite – Paikallislennot helikoptereilla, VFR-lennot päivällä	EASA OPS – Viite	Eron kuvaus
(3) JAR-OPS 3.305. Polttoainetankkaus ja polttoaineen poisto matkustajien noustessa helikopteriin, ollessa helikopterissa tai poistuessa siitä.	CAT.OP.MPA.195	Ei ole siirretty  Nykyisessä säännössä kielletään jo polttoainetankkaus ja polttoaineen poisto matkustajien noustessa helikopteriin, ollessa helikopterissa tai poistuessa siitä, kun käytetään lentobensiiniä tai laajajakeista polttoainetta tai näiden polttoainetyyppien sekoitusta. Näin ollen useimmat muut kuin vaativat helikopterit kuuluvat jo säännön piiriin.
(4) JAR-OPS 3.335. Tupakointi helikopterissa.	CAT.OP.MPA.240	Ei ole siirretty  Nykyisessä säännössä kielletään jo tupakointi, ja se tarjoaa riittävän suojan.
(c) Vaatimusten lievennykset. Seuraavia vaatimuksia lievennetään:		
<p>(1) JAR-OPS 3.135 Mukana pidettävät lisätiedot ja lomakkeet.</p> <p>(i) JAR-OPS 3.135(a)(1) - Operatiivinen lentosuunnitelma. Operatiivinen lentosuunnitelma voi olla yksinkertaistetussa muodossa, joka on harjoitettavan toiminnan kannalta tarkoituksenmukainen ja viranomaista tyydyttävä.</p> <p>(ii) JAR-OPS 3.135(a)(4) - Notam/AIS-asiakirjat. Ei vaadita.</p> <p>(iii) JAR-OPS 3.135(a)(5) - Säättiedot. Ei vaadita.</p> <p>(iv) JAR-OPS 3.135(a)(7) - Ilmoitus erityisistä matkustajaryhmistä. Ei vaadita.</p> <p>(v) JAR-OPS 3.135(a)(8) -Ilmoitus erikoiskuormasta</p>	<p>CAT.GEN.MPA.180(b)</p> <p>CAT.OP.MPA.175(c)</p> <p>AMC1</p> <p>CAT.OP.MPA.175(a)</p>	<p>Kohdassa CAT.GEN.MPA.180 myönnetty lievennykset kattavat myös melutodistuksen;</p> <p>ilma-aluksen radioluvan; ja</p> <p>massa- ja massakeskiöasiakirjat.</p> <p>Operatiivista lentosuunnitelmaa koskeva lievennys on siirretty.</p>

OPS 3.005(g), liite – Paikallislennot helikoptereilla, VFR-lennot päivällä	EASA OPS – Viite	Eron kuvaus
jne. Ei vaadita.		
(2) JAR-OPS 3.140 Maassa säilytettävät tiedot. Tietoja ei tarvitse säilyttää maassa, jos käytetään muita tallennusmenetelmiä.	CAT.GEN.MPA.185	Ei ole siirretty Lievennyksen tarkoitus on epäselvä eikä sitä ole määritelty riittävän tarkasti, jotta se voitaisiin siirtää täytäntöönpanosääntöihin. Lisäksi nykyisessä säännössä tarkennetaan jo, että tiedot on säilytettävä siihen asti, kunnes niistä on otettu jäljennökset siinä paikassa, jossa niitä säilytetään.
(3) JAR-OPS 3.165 Vuokraaminen. Noudatettava vain, jos on tehty kirjallinen vuokrasopimus. Huomio: Matkustajien kuljetuksesta tehdyn sopimuksen siirtämistä toiselle lentotoiminnan harjoittajalle niin, että matkustajat maksavat kuljetuksesta tälle lentotoiminnan harjoittajalle, ei pidetä vuokrauksena.	ORO.AOC.110	Ei ole siirretty Vuokraamisen katsotaan yleisesti edellyttävän kirjallista vuokrasopimusta.
(4) JAR-OPS 3.215 Ilmaliikennepalvelun käyttö. Ei tarvitse noudattaa, jos ilmatilan vaatimukset eivät sitä edellytä ja etsintä- ja pelastuspalvelu on järjestetty viranomaista tyydyttävästi.	CAT.OP.MPA.100(b)	Ei muutosta
(5) JAR-OPS 3.220 Helikopterilentopaikkojen hyväksyminen. Lentotoiminnan harjoittajan on laadittava ilma-alueen päälliköille ohjeet, joiden mukaan valitaan sellaiset helikopterilentopaikat tai laskupaikat, jotka soveltuvat kyseiselle helikopterityypille ja kyseiseen	AMC1 CAT.OP.MPA.105 (d)	Muutettu EASA OPS:n sääntö koskee kaikkia helikopterilentoja paikkoihin, joita ei ole ennalta kartoitettu, minkä katsotaan vastaavan säännön tarkoitusta.

OPS 3.005(g), liite – Paikallislennot helikoptereilla, VFR-lennot päivällä	EASA OPS – Viite	Eron kuvaus
lentotoimintaan.		
<p>(6) JAR-OPS 3.255 Polttoainevaatimukset. Kohtien (b) - (d) vaatimuksia ei tarvitse täyttää, jos kohdassa JAR-OPS 3.255(a) tarkoitetuilla polttoainevaatimuksilla varmistetaan, ettei lennon tai lentosarjan päätyttyä jäljellä oleva polttoainemäärä ole pienempi kuin se määrä, joka tarvitaan 30 minuutin lentoon normaalilla matkalentonopeudella. Tämä aika voidaan kuitenkin lyhentää 20 minuuttiin, jos toimitaan sellaisella alueella, jolla on jatkuvasti käytettävissä valmisteltuun pakkolaskuun soveltuvia alueita. Loppuvarapolttoaineen määrä on määrättävä toimintakäsikirjassa, jotta voidaan noudattaa kohtaa JAR-OPS 3.375(c).</p>	CAT.OP.MPA.151 (b)	Ei muutosta
<p>(7) JAR-OPS 3.290(a). Katso edellä oleva alakohta (c)(1)(i).</p>	AMC1 CAT.OP.MPA.175(a)	Ei muutosta
<p>(8) JAR-OPS 3.375 Polttoainemäärän seuranta lennon aikana. JAR-OPS 3.375:n liitettä 1 ei tarvitse noudattaa (katso jäljempänä oleva kohta (c)(10)).</p>	CAT.OP.MPA.281 AMC1 CAT.OP.MPA.281	Ei muutosta
<p>(9) JAR-OPS 3.385 Lisähapen käyttö. Helikopterilla voidaan lentää lyhyitä aikoja 10 000 jalan ja 13 000 jalan välillä lisähappea käyttämättä toimintakäsikirjassa määrättyjen menetelmien mukaisesti, jos siihen on saatu etukäteen viranomaisen hyväksyntä. Tällöin lentotoiminnan</p>	CAT.OP.MPA.285	Ei ole siirretty Vapaan poikkeuksen myöntämistä hapen käytön osalta ei pidetty turvallisena. Lisäksi vaatimus on helikoptereiden yhteydessä ristiriidassa ICAOn liitteen 6 kanssa. Ainoastaan osaa SPA varten on myönnetty poikkeus, johon sovelletaan tiukkoja ehtoja ja johon on

OPS 3.005(g), liite – Paikallislennot helikoptereilla, VFR-lennot päivällä	EASA OPS – Viite	Eron kuvaus
harjoittajan on kuitenkin varmistettava, että matkustajille ilmoitetaan ennen lähtöä siitä, että lisähappea ei ole saatavilla.		saatava ennalta viranomaisen hyväksyntä.
(10) JAR-OPS 3.375:n liite 1 Polttoainemäärän seuranta lennon aikana. Ei tarvitse noudattaa.	CAT.OP.MPA.281 AMC1 CAT.OP.MPA.281	Ei muutosta AMC, jolla liite siirretään, ei koske toimintaa pienillä helikoptereilla eikä paikallislentoja helikoptereilla.
(11) JAR-OPS 3.630 Yleistä. Mittarit ja varusteet. Viranomainen voi sallia muun varustuksen, joka ei täytä voimassa olevia JTSO-standardeja, mutta täyttää alkuperäisten varusteiden turvallisuusvaatimukset.		Ei ole siirretty Ei kuulu soveltamisalaan. Hyväksymisvaatimukset ja JTSO:n noudattaminen kuuluvat asetuksen (EY) N:o 1702/2003 soveltamisalaan. Mahdollisia lievennyksiä säännellään sen puitteissa.
(12) JAR-OPS 3.775 Lisähappi – paineistamattomat helikopterit. Helikopterilla voidaan lentää lyhyitä aikoja 10 000 jalan ja 16 000 jalan välillä ilman lisähappilaitteita toimintakäsikirjassa määrättyjen menetelmien mukaisesti, jos siihen on saatu etukäteen viranomaisen hyväksyntä.	CAT.IDE.H.240	Ei ole siirretty Vapaan poikkeuksen myöntämistä hapen käytön osalta ei pidetty turvallisena. Lisäksi vaatimus on helikoptereiden yhteydessä ristiriidassa ICAOn liitteen 6 kanssa. Ainoastaan osaa SPA varten on myönnetty poikkeus, johon sovelletaan tiukkoja ehtoja ja johon on saatava ennalta viranomaisen hyväksyntä.
(13) JAR-OPS 3.775:n liite 1 Lisähappi paineistamattomissa helikoptereissa. Vaatimuksista voidaan poiketa edellä olevien kohtien 9 ja 12 mukaisesti.	CAT.IDE.H.240	Ei ole siirretty Vapaan poikkeuksen myöntämistä hapen käytön osalta ei pidetty turvallisena. Lisäksi vaatimus on helikoptereiden yhteydessä ristiriidassa ICAOn liitteen 6 kanssa. Ainoastaan osaa SPA varten on myönnetty poikkeus, johon sovelletaan tiukkoja ehtoja ja johon on saatava ennalta viranomaisen hyväksyntä.

<b>OPS 3.005(g), liite – Paikallislennot helikoptereilla, VFR-lennot päivällä</b>	<b>EASA OPS – Viite</b>	<b>Eron kuvaus</b>
(14) JAR-OPS 3.1060 Operatiivinen lentosuunnitelma. Katso edellä oleva alakohta (c)(1)(i).	CAT.OP.MPA.175(c) AMC1 CAT.OP.MPA.175(a)	Ei muutosta
(15) JAR-OPS 3.1235 Yleiset turvavaatimukset. Noudatettava vain sellaisissa valtioissa, joissa kansallinen turvaohjelma koskee tässä liitteessä tarkoitettua lentotoimintaa.		Ei ole siirretty Kuuluu asetuksen (EY) N:o 300/2008 soveltamisalaan.

**Liite 2: Luettelo lievennyksistä ja säännöistä, joita ei sovelleta kaupalliseen ilmakuljetustoimintaan (paikasta A paikkaan A)**

**Osa CAT**

	Säännön viite	Säännön otsikko	Selitys
	CAT.GEN.MPA.115	Henkilöstön tai muiden miehistön jäsenten kuin matkustamomiehistön jäsenten oleskelu matkustamossa	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A
AMC1	CAT.GEN.MPA.115	Henkilöstön tai muiden miehistön jäsenten kuin matkustamomiehistön jäsenten oleskelu matkustamossa □ TOIMENPITEET, JOILLA VÄLTETÄÄN HÄMMENNYSTÄ MATKUSTAJIEN KESKUUDESSA	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A
GM1	CAT.GEN.MPA.115	Henkilöstön tai muiden miehistön jäsenten kuin matkustamomiehistön jäsenten oleskelu matkustamossa □ MIEHISTÖN JÄSENET SIIRTOLENNOILLA	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A
	CAT.GEN.MPA.180	Mukana pidettävät asiakirjat, käsikirjat ja tiedot	Lievennyksiä lennoille paikasta A paikkaan A muilla kuin vaativilla ilma-aluksilla ja paikallisenlennoille
	CAT.GEN.MPA.195	Lennonrekisteröintilaitteen tallenteiden säilyttäminen, toimittaminen ja käyttö	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
AMC1	CAT.GEN.MPA.195	Lennonrekisteröintilaitteen tallenteiden säilyttäminen, toimittaminen ja käyttö □ TOIMINTATARKASTUKSET	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
GM1	CAT.GEN.MPA.195(a)	Lennonrekisteröintilaitteen tallenteiden säilyttäminen, toimittaminen ja käyttö □ LENNONREKISTERÖINTILAITTEIDEN POISTAMINEN ILMOITETTAVAN TAPAHTUMAN JÄLKEEN	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
GM1	CAT.GEN.MPA.195(b)	Lennonrekisteröintilaitteen tallenteiden säilyttäminen, toimittaminen ja käyttö □ LENNONREKISTERÖINTILAITTEIDEN TALLENTEIDEN TARKASTUS	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset

	Säännön viite	Säännön otsikko	Selitys
	CAT.OP.MPA.100(b)	Ilmaliikennepalvelujen käyttö	Lievennyksiä muilla kuin vaativilla ilma-aluksilla suoritettaville VFR-lennoille päivällä ja paikallislennoille helikoptereilla
	CAT.OP.MPA.105	Lento- ja toimintapaikkojen käyttö	Lievennyksiä muille kuin vaativille ilma-aluksille
	CAT.OP.MPA.110(b)	Lentopaikan toimintaminimit	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
GM1	CAT.OP.MPA.110	Lentopaikan toimintaminimit LÄHDÖN MENETELMÄT MAALLA OLEVILLA LENTOPAIKOILLA – HELIKOPTERIT	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
GM2	CAT.OP.MPA.110	Lentopaikan toimintaminimit☐ LÄHESTYMISVALOJÄRJESTELMÄT – ICAO, FAA	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
GM3	CAT.OP.MPA.110	Lentopaikan toimintaminimit☐ SBAS-TOIMINNAT	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
AMC1	CAT.OP.MPA.110	Lentopaikan toimintaminimit☐ LENTOONLÄHDÖN TOIMINNAT - LENTOKONEET	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
AMC2	CAT.OP.MPA.110	Lentopaikan toimintaminimit☐ LENTOONLÄHDÖN TOIMINNAT - HELIKOPTERIT	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
AMC3	CAT.OP.MPA.110	Lentopaikan toimintaminimit☐ NPA-, APV- ja CAT I -TOIMINNAT	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
AMC4	CAT.OP.MPA.110	Lentopaikan toimintaminimit☐ PERUSTEET RVR:N/CMV:N MÄÄRITTELEMISEKSI	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
AMC5	CAT.OP.MPA.110	Lentopaikan toimintaminimit	Ei koske kaupallista

	Säännön viite	Säännön otsikko	Selitys
		<input type="checkbox"/> RVR/CMV/VIS-MINIMIEN MÄÄRITTELEMINEN NPA, APV, CAT I – TOIMINTOJA VARTEN - LENTOKONEET	ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
AMC6	CAT.OP.MPA.110	Lentopaikan toimintaminimit <input type="checkbox"/> RVR/CMV/VIS-MINIMIEN MÄÄRITTELEMINEN NPA, APV, CAT I – TOIMINTOJA VARTEN - HELIKOPTERIT	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
AMC7	CAT.OP.MPA.110	Lentopaikan toimintaminimit <input type="checkbox"/> KIERTOLÄHESTYMISEN TOIMINNAT – LENTOKONEET	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
AMC8	CAT.OP.MPA.110	Lentopaikan toimintaminimit <input type="checkbox"/> KIERTOLÄHESTYMISEN TOIMINNAT MAALLA – HELIKOPTERIT	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
AMC10	CAT.OP.MPA.110	Lentopaikan toimintaminimit <input type="checkbox"/> ILMOITETUN METEOROLOGISEN NÄKYVYYDEN MUUNTAMINEN RVR-ARVOKSI	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
AMC11	CAT.OP.MPA.110	Lentopaikan toimintaminimit MAALAITTEIDEN TILAPÄISEN TOIMINTAHÄIRIÖN TAI TOIMINNAN HEIKENTYMISEN VAIKUTUS LASKUMINIMEIHIN	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
AMC12	CAT.OP.MPA.110	Lentopaikan toimintaminimit <input type="checkbox"/> VFR-LENNOT MUILLA KUIN VAATIVILLA MOOTTORIKÄYTTÖISILLÄ ILMA-ALUKSILLA	Lievennyksiä muille kuin vaativille ilma-aluksille
	CAT.OP.MPA.115	Lähestymislentotekniikka – lentokoneet	Koskee vain osittain kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
AMC1	CAT.OP.MPA.115	Lähestymislentotekniikka - lentokoneet <input type="checkbox"/> LOPPULÄHESTYMINEN JATKUVALLA KORKEUDENVÄHENNYKSELLÄ (CDFA)	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
AMC2	CAT.OP.MPA.115	Lähestymislentotekniikka - lentokoneet <input type="checkbox"/> NPA-TOIMINNAT ILMAN CDFATEKNIIKKAA	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot

	Säännön viite	Säännön otsikko	Selitys
AMC3	CAT.OP.MPA.115	Lähestymislentotekniikka - lentokoneet□ TOIMINTAMENETELMÄT JA -OHJEET SEKÄ KOULUTUS	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A - IFR-lennot
GM1	CAT.OP.MPA.115	Lähestymislentotekniikka - lentokoneet□ LOPPULÄHESTYMINEN JATKUVALLA KORKEUDENVÄHENNYKSELLÄ (CDFA)	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A - IFR-lennot
	CAT.OP.MPA.120	Tutkalähestyminen (ARA) veden päällä lennettäessä - helikopterit	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A - IFR-lennot
AMC1	CAT.OP.MPA.120	Tutkalähestyminen (ARA) veden päällä lennettäessä - helikopterit YLEISTÄ	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A - IFR-lennot
GM1	CAT.OP.MPA.120	Tutkalähestyminen (ARA) veden päällä lennettäessä - helikopterit YLEISTÄ	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A - IFR-lennot
	CAT.OP.MPA.125	Mittarilähtö- ja mittarilähestymismenetelmät	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A - IFR-lennot
AMC1	CAT.OP.MPA.130	Melunvaimennusmenetelmät - lentokoneet□ NADP:N SUUNNITTELU	Ei koske muita kuin vaativia ilma-aluksia - VFR-lennot
GM1	CAT.OP.MPA.130	Melunvaimennusmenetelmät - lentokoneet MÄÄRITELMÄT YLEISTÄ ESIMERKKI	Ei koske muita kuin vaativia ilma-aluksia - VFR-lennot
	CAT.OP.MPA.130	Melunvaimennusmenetelmät - lentokoneet	Ei koske muita kuin vaativia ilma-aluksia - VFR-lennot
	CAT.OP.MPA.135(c)	Reitit ja toiminta-alueet - yleistä	Lievennyksiä muille kuin vaativille ilma-aluksille paikasta A paikkaan A suoritettavia VFR- päivälentoja varten
	CAT.OP.MPA.140	Suurin sallittu etäisyys riittävältä	Ei koske kaupallista

	Säännön viite	Säännön otsikko	Selitys
		lentoaikalta toimittaessa kaksimoottorisilla lentokoneilla ilman ETOPS-hyväksyntää	ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – lennot vaativilla ilma- aluksilla
AMC1	CAT.OP.MPA.140(c)	Suurin sallittu etäisyys riittävältä lentoaikalta toimittaessa kaksimoottorisilla lentokoneilla ilman ETOPS-hyväksyntää TOIMINTAVAATIMUKSET PIENILLE KAKSIMOOTTORISILLE LENTOKONEILLE ILMAN ETOPS- VALMIUTTA	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – lennot vaativilla ilma- aluksilla
GM1	CAT.OP.MPA.140(c)	Suurin sallittu etäisyys riittävältä lentoaikalta toimittaessa kaksimoottorisilla lentokoneilla ilman ETOPS-hyväksyntää MATKALENTONOPEUS OEI- TILANTEESSA (YKSI MOOTTORI EPÄKUNNOSSA)	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – lennot vaativilla ilma- aluksilla
	CAT.OP.MPA.150	Polttoainevaatimukset	Koskee vain osittain kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A
AMC1	CAT.OP.MPA.150(b)	Polttoainevaatimukset SUUNNITTELUN PERUSTEET – LENTOKONEET	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A
AMC2	CAT.OP.MPA.150(b)	Polttoainevaatimukset PIENEMMÄN POLTTOAINEMÄÄRÄN REITTIVARALENTOPAIKKA	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A
AMC3	CAT.OP.MPA.150(b)	Polttoainevaatimukset SUUNNITTELUN PERUSTEET – HELIKOPTERIT	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A
GM1	CAT.OP.MPA.150(b)	Polttoainevaatimukset REITTIVARAPOLTTOAINEESEEN LIITTYVÄ TILASTOLLINEN MENETELMÄ – LENTOKONEET	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A
GM1	CAT.OP.MPA.150(c)(3)(i)	Polttoainevaatimukset REITTIVARAPOLTTOAINE	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A
GM1	CAT.OP.MPA.150(c)(3)(II)	Polttoainevaatimukset VARALENTOPAIKKA	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A

	Säännön viite	Säännön otsikko	Selitys
	CAT.OP.MPA.151(a)	Polttoainevaatimukset – lievennykset	Lievennyksiä suoritusluokkaan B kuuluville lentokoneille
	CAT.OP.MPA.151 (b)	Polttoainevaatimukset – lievennykset	Lievennyksiä muille kuin vaativille lentokoneille, joiden MTOM on enintään 2 000 kg, VFR-päivälennot
	CAT.OP.MPA.151(c)	Polttoainevaatimukset – lievennykset	Lievennyksiä muille kuin vaativille helikoptereille ja paikallislennoille helikoptereilla
AMC2	CAT.OP.MPA.170	Ohjeiden antaminen matkustajille LENTOTOIMINTA YHDEN OHJAAJAN MIEHISTÖLLÄ ILMAN MATKUSTAMOMIEHISTÖÄ OHJEIDEN ANTAMINEN MATKUSTAJILLE	Lievennys lentotoiminnalle yhden ohjaajan miehistöllä
	CAT.OP.MPA.175	Lennon valmistelu	Lievennys muille kuin vaativille ilma-aluksille paikasta A paikkaan A suoritettavia VFR-lentoja varten; paikallislennoille muilla kuin vaativilla helikoptereilla VFR-lentoina päivällä
AMC1	CAT.OP.MPA.175(a)	Lennon valmistelu <input type="checkbox"/> OPERATIIVINEN LENTOSUUNNITELMA – VAATIVAT MOOTTORIKÄYTTÖISET ILMA-ALUKSET	Ei koske muita kuin vaativia ilma-aluksia.
AMC1	CAT.OP.MPA.175(a)	Lennon valmistelu OPERATIIVINEN LENTOSUUNNITELMA – MUUT KUIN VAATIVAT MOOTTORIKÄYTTÖISET ILMA-ALUKSET JA PAIKALLISLENNOT	Ei koske muita kuin vaativia ilma-aluksia paikasta A paikkaan A suoritettavilla VFR-lennoilla; paikallislentoja muilla kuin vaativilla helikoptereilla VFR-päivälentoina. <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>  Lievennyksiä muille kuin vaativille ilma-aluksille muilla kuin paikasta A paikkaan A suoritettavilla VFR-lennoilla ja muille paikallislennoille kuin

	Säännön viite	Säännön otsikko	Selitys
			VFR-päivälentoihin muilla kuin vaativilla helikoptereilla.
GM1	CAT.OP.MPA.175(b)(5)	Lennon valmistelu <input type="checkbox"/> MUUNTOTAULUKOT	Ei koske muilla kuin vaativilla ilma-aluksilla paikasta A paikkaan A suoritettavia VFR-lentoja; paikallislentoja muilla kuin vaativilla helikoptereilla VFR-lentoina päivällä
	CAT.OP.MPA.180	Lentopaikkojen valinta – lentokoneet	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
	CAT.OP.MPA.181	Lento- ja toimintapaikkojen valinta – helikopterit	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
GM1	CAT.OP.MPA.181	Lento- ja toimintapaikkojen valinta – helikopterit <input type="checkbox"/> LASKEUTUMISTA KOSKEVA ENNUSTE	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
GM1	CAT.OP.MPA.181	Lento- ja toimintapaikkojen valinta – helikopterit <input type="checkbox"/> VAIHTOEHDOT MERELLÄ	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
GM1	CAT.OP.MPA.181	Lento- ja toimintapaikkojen valinta – helikopterit <input type="checkbox"/> LASKEUTUMISTA KOSKEVA ENNUSTE	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
AMC1	CAT.OP.MPA.181(b)(1)	Lento- ja toimintapaikkojen valinta – helikopterit <input type="checkbox"/> LENTOPAIKKA RANNIKOLLA	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
AMC1	CAT.OP.MPA.181(d)	Lento- ja toimintapaikkojen valinta – helikopterit <input type="checkbox"/> VAIHTOEHDOT MERELLÄ	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
	CAT.OP.MPA.185	IFR-lentojen suunnitteluminimit – lentokoneet	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A –

	Säännön viite	Säännön otsikko	Selitys
			IFR-lennot
GM1	CAT.OP.MPA.185	IFR-lentojen suunnitteluminimit – lentokoneet <input type="checkbox"/> VARALENTOPAIKKOJA KOSKEVAT SUUNNITTELUMINIMIT	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
GM2	CAT.OP.MPA.185	IFR-lentojen suunnitteluminimit – lentokoneet <input type="checkbox"/> LENTOPAIKKOJEN SÄÄENNUSTEET	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
	CAT.OP.MPA.186	IFR-lentojen suunnitteluminimit – helikopterit	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
GM1	CAT.OP.MPA.186	IFR-lentojen suunnitteluminimit – lentokoneet <input type="checkbox"/> VARALENTOPAIKKOJA KOSKEVAT SUUNNITTELUMINIMIT	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
	CAT.OP.MPA.210	Miehistön jäsenten paikat	Koskee osittain kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – usean ohjaajan miehistö / lentotoiminta matkustamomiehistön kanssa
AMC1	CAT.OP.MPA.210(b)	Miehistön jäsenten paikat <input type="checkbox"/> MIEHISTÖN JÄSENTEN ISTUMAPAIKAT	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – lennot matkustamomiehistön kanssa
	CAT.OP.MPA.220	Hätäevakuoinnin apuvälineet	Koskee vain osittain kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
	CAT.OP.MPA.245	Sääolosuhteet – kaikki ilma-alukset	Koskee vain osittain kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
	CAT.OP.MPA.246	Sääolosuhteet – lentokoneet	Ei koske kaupallista

	Säännön viite	Säännön otsikko	Selitys
			ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
	CAT.OP.MPA.255	Jään ja muiden epäpuhtauksien huomioon ottaminen lennolla	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – lennot odotettavissa olevissa ja todellisissa jäätävissä olosuhteissa
AMC1	CAT.OP.MPA.255	Jään ja muiden epäpuhtauksien huomioon ottaminen lennolla <input type="checkbox"/> LENNOT ODOTETTAVISSA OLEVISSA JA TODELLISISSA JÄÄTÄVISSÄ OLOSUHTEISSA – LENTOKONEET	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – lennot odotettavissa olevissa ja todellisissa jäätävissä olosuhteissa
AMC2	CAT.OP.MPA.255	Jään ja muiden epäpuhtauksien huomioon ottaminen lennolla <input type="checkbox"/> LENNOT ODOTETTAVISSA OLEVISSA JA TODELLISISSA JÄÄTÄVISSÄ OLOSUHTEISSA – HELIKOPTERIT	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – lennot odotettavissa olevissa ja todellisissa jäätävissä olosuhteissa
AMC1	CAT.OP.MPA.281	Polttoaineen kulutuksen seuranta ja käytön hallinta lennon aikana – helikopterit <input type="checkbox"/> VAATIVAT MOOTTORIKÄYTTÖISET HELIKOPTERIT, MUUT KUIN PAIKALLISLENNOT	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset / muut kuin paikallislennot
GM1	CAT.OP.MPA.290	Maan läheisyyden havaitseminen <input type="checkbox"/> MAAN LÄHEISYYDESTÄ VAROITTAVAA JÄRJESTELMÄÄ (TAWS) KOSKEVAT OHJAAMOMIEHISTÖN KOULUTUSSUUNNITELMAT	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
GM1	CAT.OP.MPA.295	Yhteentörmäyksestä ilmassa varoittavan järjestelmän (ACAS) käyttö <input type="checkbox"/> ACAS-JÄRJESTELMÄÄ KOSKEVAT OHJAAMOMIEHISTÖN KOULUTUSSUUNNITELMAT	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
GM1	CAT.OP.MPA.295	Yhteentörmäyksestä ilmassa varoittavan järjestelmän (ACAS) käyttö YLEISTÄ	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
	CAT.OP.MPA.295	Yhteentörmäyksestä ilmassa varoittavan järjestelmän (ACAS) käyttö	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa

	Säännön viite	Säännön otsikko	Selitys
			paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
	CAT.OP.MPA.305	Lähestymisen aloittaminen ja jatkaminen	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
AMC1	CAT.OP.MPA.305(e)	Lähestymisen aloittaminen ja jatkaminen VISUAALISET APULAITTEET MITTARILÄHESTYMISTÄ VARTEN	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
	CAT.OP.MPA.310	Lentomenetelmät – kynnyksen ylityskorkeus – lentokoneet	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
AMC1	CAT.POL.A.200	Yleistä MÄRKÄ JA EPÄPUHDAS KIITOTIE	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
	CAT.POL.A.200	Yleistä	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
AMC1	CAT.POL.A.205	Lentoonlähtö KIITOTIEN SEN OSAN PITUUS, JOKA KÄYTETÄÄN LENTOKONEEN KÄÄNTÄMISEEN KIITOTIEN SUUNTAAN	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
GM1	CAT.POL.A.205	Lentoonlähtö KIITOTIEN PINNAN KUNTO	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
	CAT.POL.A.205	Lentoonlähtö	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
AMC1	CAT.POL.A.210	Estevara lentoonlähdessä ESTEVARA LENTOONLÄHDÖSSÄ	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
AMC2	CAT.POL.A.210	Estevara lentoonlähdessä KALLISTUSKULMIEN VAIKUTUS	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A –

	Säännön viite	Säännön otsikko	Selitys
			vaativat ilma-alukset
AMC3	CAT.POL.A.210	Estevara lentoonlähdessä□ VAADITTU SUUNNISTUSTARKKUUS	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
GM1	CAT.POL.A.210	Estevara lentoonlähdessä□ VARAMENETELMÄT ESTEVARAA VARTEN	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
	CAT.POL.A.210	Estevara lentoonlähdessä	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
AMC1	CAT.POL.A.215	Matkalento – yksi moottori epäkunnossa REITIN ANALYSOINTI	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
	CAT.POL.A.215	Matkalento – yksi moottori epäkunnossa	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
	CAT.POL.A.220	Matkalento – kolmi- tai useampimoottoriset lentokoneet, kaksi moottoria epäkunnossa	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
AMC2	CAT.POL.A.225	Lasku – määrä- ja varalentopaikat KESKEYTETTY LÄHESTYMINEN	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
	CAT.POL.A.225	Lasku – määrä- ja varalentopaikat	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
AMC1	CAT.POL.A.225	Lasku – määrä- ja varalentopaikat KORKEUDEN MITTAUS	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
GM1	CAT.POL.A.225	Lasku – määrä- ja varalentopaikat□ KESKEYTETYN LÄHESTYMISEN GRADIENTTI	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset

	Säännön viite	Säännön otsikko	Selitys
AMC1	CAT.POL.A.230	Landing – destination and alternate aerodromes <input type="checkbox"/> KERTOIMIEN SOVELTAMINEN AUTOMAATTISEN LASKEUTUMISEN MATKAA KOSKEVIIN TIETUIHIN	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
	CAT.POL.A.230	Lasku – kuiva kiitotie	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
GM1	CAT.POL.A.230	Lasku – kuiva kiitotie <input type="checkbox"/> LASKUMASSA	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
	CAT.POL.A.235	Lasku – märkä tai epäpuhdas kiitotie	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
	CAT.POL.A.240	Suuremman kallistuskulman toiminnan hyväksyminen	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
	CAT.POL.A.245	Jyrkän lähestymistavan toiminnan hyväksyminen	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
	CAT.POL.A.250	Lyhyen laskumatkan toiminnan hyväksyminen	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
AMC1	CAT.POL.A.310	Estavara lentoonlähdessä – monimoottoriset lentokoneet <input type="checkbox"/> LENTOONLÄHDÖN LENTORATA – SUUNNISTAMINEN NÄKÖHAVAINTOJEN PERUSTEELLA	Lievennys suoritusluokkaan B kuuluville lentokoneille, VFR-lennot päivällä
	CAT.POL.A.310 (e)	Estevara lentoonlähdessä – monimoottoriset lentokoneet	Lievennys suoritusluokkaan B kuuluville lentokoneille, VFR-lennot päivällä
	CAT.POL.A.345	Jyrkän lähestymistavan toiminnan hyväksyminen	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset /

	Säännön viite	Säännön otsikko	Selitys
			kynnyksenylityskorkeus vähintään 35 jalkaa
	CAT.POL.A.400	Lentoonlähtö	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
GM1	CAT.POL.A.400	Lentoonlähtö <input type="checkbox"/> KIITOTIEN PINNAN KUNTO	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
AMC1	CAT.POL.A.400	Lentoonlähtö <input type="checkbox"/> KIITOTIEN SEN OSAN PITUUS, JOKA KÄYTETÄÄN LENTOKONEEN KÄÄNTÄMISEEN KIITOTIEN SUUNTAAN	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
AMC2	CAT.POL.A.400	Lentoonlähtö <input type="checkbox"/> KIITOTIEN KALTEVUUS	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
	CAT.POL.A.405	Estevara lentoonlähdessä	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
AMC1	CAT.POL.A.405	Estevara lentoonlähdessä <input type="checkbox"/> KALLISTUSKULMIEN VAIKUTUS	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
AMC2	CAT.POL.A.405	Estevara lentoonlähdessä <input type="checkbox"/> VAADITTU SUUNNISTUSTARKKUUS	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
	CAT.POL.A.410	Matkalento – kaikki moottorit toiminnassa	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
	CAT.POL.A.415	Matkalento – yksi moottori epäkunnossa	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
AMC1	CAT.POL.A.415	Matkalento – yksi moottori epäkunnossa <input type="checkbox"/> REITIN ANALYSOINTI	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A –

	Säännön viite	Säännön otsikko	Selitys
			vaativat ilma-alukset
	CAT.POL.A.420	Matkalento – kolmi- tai useampimoottoriset lentokoneet, kaksi moottoria epäkunnossa	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
	CAT.POL.A.425	Lasku – määrä- ja varalentopaikat	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
AMC1	CAT.POL.A.425	Lasku – määrä- ja varalentopaikat KORKEUDEN MITTAUS	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
	CAT.POL.A.430	Lasku – kuiva kiitotie	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
AMC1	CAT.POL.A.430	Lasku – kuiva kiitotie LASKUMATKAN KORJAUSKERTOIMET	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
AMC2	CAT.POL.A.430	Lasku – kuiva kiitotie KIITOTIEN KALTEVUUS	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
GM1	CAT.POL.A.430	Lasku – kuiva kiitotie LASKUMASSA	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
	CAT.POL.A.435	Lasku – märkä tai epäpuhdas kiitotie	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
	CAT.POL.H.110	Estemääritys	Koskee vain osittain kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
	CAT.POL.H.210	Lentoonlähdon lentorata	Koskee vain osittain kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A –

	Säännön viite	Säännön otsikko	Selitys
			IFR-lennot
	CAT.POL.MAB.105	Massa- ja massakeskiötiedot ja -asiakirjat	Lievennyksiä suoritusluokkaan B kuuluville lentokoneille ja helikoptereille massakeskiön aseman osalta massa- ja massakeskiöasiakirjoissa.
	CAT.IDE.A.120	Laitteet tuulilasin puhdistamiseen	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativia ilma-aluksia koskeva sääntö
AMC1	CAT.IDE.A.120	Laitteet tuulilasin puhdistamisen <input type="checkbox"/> LAITTEET, JOILLA OSA TUULILASISTA VOIDAAN PITÄÄ PUHTAANA SATEELLA	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativia ilma-aluksia koskeva sääntö
	CAT.IDE.A.130	IFR- tai yölentotoiminta – lento- ja suunnistusmittarit ja niihin liittyvät varusteet	Koskee vain osittain kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot <input type="checkbox"/> ; osittainen lievennys muille kuin vaativille ilma-aluksille.
AMC1	CAT.IDE.A.130 (a)(5)	IFR- tai yölentotoiminta – lento- ja suunnistusmittarit ja niihin liittyvät varusteet <input type="checkbox"/> UISUMITTARI	Koskee vain osittain kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
AMC2	CAT.IDE.A.130 (b)	IFR- tai yölentotoiminta – lento- ja suunnistusmittarit ja niihin liittyvät varusteet <input type="checkbox"/> KORKEUSMITTARIT – IFR- TAI YÖLENNOT	Koskee vain osittain kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
AMC1	CAT.IDE.A.130 (e)	IFR- tai yölentotoiminta – lento- ja suunnistusmittarit ja niihin liittyvät varusteet <input type="checkbox"/> LAITTEET, JOTKA ILMOITTAVAT VIAN ILMANOPEUDEN MITTAUSJÄRJESTELMÄSSÄ, JOLLA EHKÄISTÄÄN KOSTEUDEN TIIVISTYMISESTÄ TAI JÄÄTYMISESTÄ	Koskee vain osittain kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot

	Säännön viite	Säännön otsikko	Selitys
		JOHTUVAT TOIMINTAHÄIRIÖT	
AMC1	CAT.IDE.A.130 (i)	IFR- tai yölentotoiminta – lento- ja suunnistusmittarit ja niihin liittyvät varusteet VARAKEINOHORISONTTI	Koskee vain osittain kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
AMC1	CAT.IDE.A.130(j)	IFR- tai yölentotoiminta – lento- ja suunnistusmittarit ja niihin liittyvät varusteet KARTANPIDIN	Koskee vain osittain kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
	CAT.IDE.A.135	Yhden ohjaajan miehistön IFR-lentotoimintaan vaadittavat lisävarusteet	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
	CAT.IDE.A.140	Korkeusvaroitussjärjestelmä	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset / MOPSC > 9
	CAT.IDE.A.150	Maan läheisyydestä varoittava järjestelmä (TAWS)	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset / MOPSC > 9
AMC1	CAT.IDE.A.150	Maan läheisyydestä varoittava järjestelmä (TAWS) <input type="checkbox"/> VAROITUS POIKKEAMISESTA LIUKUPOLUN ALAPUOLELLE A-LUOKAN TAWS-JÄRJESTELMIEN OSALTA	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset / MOPSC > 9
	CAT.IDE.A.155	Yhteentörmäysvaarasta ilmassa varoittava järjestelmä (ACAS)	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset / MOPSC > 9
	CAT.IDE.A.160	Ilma-aluksen säähavaintolaitteet	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset / MOPSC > 9 / paineistetut lentokoneet
AMC1	CAT.IDE.A.160	Ilma-aluksen säähavaintolaitteet <input type="checkbox"/>	Ei koske kaupallista

	Säännön viite	Säännön otsikko	Selitys
		YLEISTÄ	ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset / MOPSC > 9 / paineistetut lentokoneet
	CAT.IDE.A.165	Jäätävissä olosuhteissa yöllä lentämiseen tarvittava lisävarustus	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – lennot odotettavissa olevissa ja todellisissa jäätävissä olosuhteissa
	CAT.IDE.A.170	Ohjaamomiehistön sisäpuhelinjärjestelmä	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – lentotoiminta usean ohjaajan miehistöllä
AMC1	CAT.IDE.A.170	Ohjaamomiehistön sisäpuhelinjärjestelmä <input type="checkbox"/> OHJAAMOMIEHISTÖN SISÄPUHELINJÄRJESTELMÄN TYYPPI	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – lentotoiminta usean ohjaajan miehistöllä
	CAT.IDE.A.175	Miehistön jäsenten sisäpuhelinjärjestelmä	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
AMC1	CAT.IDE.A.175	Miehistön jäsenten sisäpuhelinjärjestelmä <input type="checkbox"/> VAATIMUKSET	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
	CAT.IDE.A.180	Matkustamokuulutusjärjestelmä	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
AMC1	CAT.IDE.A.180	Matkustamokuulutusjärjestelmä <input type="checkbox"/> VAATIMUKSET	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
	CAT.IDE.A.185	Ohjaamoäänitin	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
AMC1	CAT.IDE.A.185	Ohjaamoäänitin	Ei koske kaupallista

	Säännön viite	Säännön otsikko	Selitys
		□YLEISTÄ	ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
	CAT.IDE.A.190	Lentoarvotallennin	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
AMC1	CAT.IDE.A.190	Lentoarvotallennin LUETTELO PARAMETREISTA, JOTKA SELLAISTEN LENTOKONEIDEN ON TALLENNETTAVA, JOILLE ON ENSIMMÄISEN KERRAN MYÖNNETTY LENTOKONEKOHTAINEN LENTOKELPOISUUSTODISTUS 1. TAMMIKUUTA 2016 TAI SEN JÄLKEEN	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
AMC2	CAT.IDE.A.190	Lentoarvotallennin LUETTELO PARAMETREISTA, JOTKA SELLAISTEN LENTOKONEIDEN ON TALLENNETTAVA, JOILLE ON ENSIMMÄISEN KERRAN MYÖNNETTY LENTOKONEKOHTAINEN LENTOKELPOISUUSTODISTUS 1. HUHTIKUUTA 1998 TAI SEN JÄLKEEN MUTTA KUITENKIN VIIMEISTÄÄN 1. TAMMIKUUTA 2016	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
AMC3	CAT.IDE.A.190	Lentoarvotallennin TOIMINTAVAATIMUKSET PARAMETREILLE, JOTKA SELLAISTEN LENTOKONEIDEN ON TALLENNETTAVA, JOILLE ON ENSIMMÄISEN KERRAN MYÖNNETTY LENTOKONEKOHTAINEN LENTOKELPOISUUSTODISTUS 1. HUHTIKUUTA 1998 TAI SEN JÄLKEEN MUTTA KUITENKIN VIIMEISTÄÄN 1. TAMMIKUUTA 2016	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
AMC4	CAT.IDE.A.190	Lentoarvotallennin LUETTELO PARAMETREISTA, JOTKA SELLAISTEN LENTOKONEIDEN ON TALLENNETTAVA, JOILLE ON ENSIMMÄISEN KERRAN MYÖNNETTY LENTOKONEKOHTAINEN LENTOKELPOISUUSTODISTUS 1. KESÄKUUTA 1990 TAI SEN JÄLKEEN MUTTA KUITENKIN VIIMEISTÄÄN 31. MAALISKUUTA 1998	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset

	Säännön viite	Säännön otsikko	Selitys
AMC5	CAT.IDE.A.190	Lentoarvotallennin TOIMINTAVAATIMUKSET PARAMETREILLE, JOTKA SELLAISTEN LENTOKONEIDEN ON TALLENNETTAVA, JOILLE ON ENSIMMÄISEN KERRAN MYÖNNETTY LENTOKONEKOHTAINEN LENTOKELPOISUUSTODISTUS 1. KESÄKUUTA 1990 TAI SEN JÄLKEEN MUTTA KUITENKIN VIIMEISTÄÄN 31. MAALISKUUTA 1998	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
AMC6	CAT.IDE.A.190	Lentoarvotallennin LUETTELO PARAMETREISTA, JOTKA SELLAISTEN LENTOKONEIDEN ON TALLENNETTAVA, JOILLE ON ENSIMMÄISEN KERRAN MYÖNNETTY LENTOKONEKOHTAINEN LENTOKELPOISUUSTODISTUS VIIMEISTÄÄN 1. KESÄKUUTA 1990	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
	CAT.IDE.A.195	Tiedonsiirron tallentaminen	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
AMC1	CAT.IDE.A.195	Tiedonsiirron tallentaminen YLEISTÄ	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
GM1	CAT.IDE.A.195	Tiedonsiirron tallentaminen YLEISTÄ	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
	CAT.IDE.A.200	Yhdistetyt rekisteröintilaitteet	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
AMC1	CAT.IDE.A.200	Yhdistetyt rekisteröintilaitteet □ YLEISTÄ	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
	CAT.IDE.A.210	Turvavöiden kiinnittämisen ja tupakointikiellon merkkivalot	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – matkustajia ei voi nähdä ohjaamomiehien

	Säännön viite	Säännön otsikko	Selitys
			istuinpaikoilta
	CAT.IDE.A.215	Sisäovet ja jakoverhot	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – suuret lentokoneet
AMC1	CAT.IDE.A.215	Sisäovet ja jakoverhot ☐ KYLTTIEN MERKINNÄT	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – suuret lentokoneet
	CAT.IDE.A.225	Hätälääkintäpakkaus	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
AMC1	CAT.IDE.A.225	Hätälääkintäpakkaus☐ HÄTÄLÄÄKINTÄPAKKAUKSEN SISÄLTÖ	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
AMC2	CAT.IDE.A.225	Hätälääkintäpakkaus☐ PITÄMINEN POISSA ASIATTOMIEN SAATAVILTA	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
AMC3	CAT.IDE.A.225	Hätälääkintäpakkaus☐ HÄTÄLÄÄKINTÄPAKKAUKSEN SAATAVUUS	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
AMC4	CAT.IDE.A.225	Hätälääkintäpakkaus☐ HÄTÄLÄÄKINTÄPAKKAUKSEN YLLÄPITO	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
	CAT.IDE.A.230	Ensiapuhappi	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – lento yli 25 000 jalan korkeudessa
GM1	CAT.IDE.A.230	Ensiapuhappi☐ YLEISTÄ	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – lento yli 25 000 jalan korkeudessa
	CAT.IDE.A.235	Lisähappi – paineistetut lentokoneet	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A –

	Säännön viite	Säännön otsikko	Selitys
			paineistetut lentokoneet
AMC1	CAT.IDE.A.235	Lisähappi – paineistetut lentokoneet YLEISTÄ	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – paineistetut lentokoneet
AMC2	CAT.IDE.A.235	Lisähappi – paineistetut lentokoneet HAPPIVAATIMUKSET OHJAAMON ISTUIMILLA OLEVILLE HENKILÖILLE JA NIILLE MATKUSTAMOMIEHISTÖN JÄSENILLE, JOTKA OVAT LENTOKONEESSA MATKUSTAMOMIEHISTÖN VÄHIMMÄISMÄÄRÄN LISÄKSI	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – paineistetut lentokoneet
GM1	CAT.IDE.A.235	Lisähappi – paineistetut lentokoneet PIKAKÄYTTÖISET HAPPINAAMARIT	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – paineistetut lentokoneet
	CAT.IDE.A.245	Miehistön suojaavat hengityslaitteet	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – paineistetut lentokoneet / vaativat ilma-alukset
AMC1	CAT.IDE.A.245	Miehistön suojaavat hengityslaitteet SUOJAAVAT HENGITYSLAITTEET	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – paineistetut lentokoneet / vaativat ilma-alukset
	CAT.IDE.A.255	Palokirveet ja sorkkaraudat	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – paineistetut lentokoneet / vaativat ilma-alukset
AMC1	CAT.IDE.A.255	Palokirveet ja sorkkaraudat PALOKIRVEIDEN JA SORKKARAUTOJEN SÄILYTYS	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – paineistetut lentokoneet / vaativat ilma-alukset
	CAT.IDE.A.265	Hätäevakuointivälineet	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – uloskäynnin korkeus yli 6 jalkaa

	Säännön viite	Säännön otsikko	Selitys
	CAT.IDE.A.270	Megafonit	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
AMC1	CAT.IDE.A.270	Megafonit ☐MEGAFONIEN SIJAINTI	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
	CAT.IDE.A.275	Hätävalaistus ja merkinnät	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset / MOPSC > 9
	CAT.IDE.A.325	Kuulokkeet	Koskee vain osittain kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
AMC1	CAT.IDE.A.325	Kuulokkeet☐ YLEISTÄ	Koskee vain osittain kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
GM1	CAT.IDE.A.325	Kuulokkeet☐ YLEISTÄ	Koskee vain osittain kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
	CAT.IDE.A.335	Audiovalintapaneeli	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
	CAT.IDE.A.345	Yhteydenpito- ja suunnistuslaitteet IFR-lentotoimintaa varten sekä VFR-lentotoimintaa varten reiteillä, joilla ei suunnisteta näkyvien kiintopisteiden avulla	Koskee vain osittain kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
AMC1	CAT.IDE.A.345	Yhteydenpito- ja suunnistuslaitteet IFR-lentotoimintaa varten sekä VFR-lentotoimintaa varten reiteillä, joilla ei suunnisteta näkyvien kiintopisteiden avulla☐ KAKSI ERILLISTÄ	Koskee vain osittain kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot

	Säännön viite	Säännön otsikko	Selitys
		VIESTINTÄJÄRJESTELMÄÄ	
AMC2	CAT.IDE.A.345	Yhteydenpito- ja suunnistuslaitteet IFR-lentotoimintaa varten sekä VFR-lentotoimintaa varten reiteillä, joilla ei suunnisteta näkyvien kiintopisteiden avulla□ HYVÄKSYTYT VIESTINTÄ- JA SUUNNISTUSLAITTEIDEN NUMEROT JA TYYPIT	Koskee vain osittain kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
AMC2	CAT.IDE.A.345	Yhteydenpito- ja suunnistuslaitteet IFR-lentotoimintaa varten sekä VFR-lentotoimintaa varten reiteillä, joilla ei suunnisteta näkyvien kiintopisteiden avulla□ HYVÄKSYTYT VIESTINTÄ- JA SUUNNISTUSLAITTEIDEN NUMEROT JA TYYPIT	
AMC3	CAT.IDE.A.345	Yhteydenpito- ja suunnistuslaitteet IFR-lentotoimintaa varten sekä VFR-lentotoimintaa varten reiteillä, joilla ei suunnisteta näkyvien kiintopisteiden avulla□ YKSITTÄISEN LAITTEEN VIKAANTUMINEN	Koskee vain osittain kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
AMC4	CAT.IDE.A.345	Yhteydenpito- ja suunnistuslaitteet IFR-lentotoimintaa varten sekä VFR-lentotoimintaa varten reiteillä, joilla ei suunnisteta näkyvien kiintopisteiden avulla□ HF-LAITTEET TIETYILLÄ MNPS-REITEILLÄ	Koskee vain osittain kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
GM1	CAT.IDE.A.345	Yhteydenpito- ja suunnistuslaitteet IFR-lentotoimintaa varten sekä VFR-lentotoimintaa varten reiteillä, joilla ei suunnisteta näkyvien kiintopisteiden avulla□ SOVELLETTAVAT ILMATILAVAATIMUKSET	Koskee vain osittain kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
	CAT.IDE.H.115	Ilma-aluksen valot	Koskee vain osittain kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
AMC1	CAT.IDE.H.115	Ilma-aluksen valot□	Ei koske kaupallista

	Säännön viite	Säännön otsikko	Selitys
		LASKUVALONHEITTIMET	ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
	CAT.IDE.H.130	IFR- tai yölentotoiminta – lento- ja suunnistusmittarit ja niihin liittyvät varusteet	Koskee vain osittain kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
AMC1	CAT.IDE.H.130 (e)	IFR- tai yölentotoiminta – lento- ja suunnistusmittarit ja niihin liittyvät varusteet <input type="checkbox"/> LAITTEET, JOTKA ILMOITTAVAT VIAN JÄRJESTELMÄSSÄ, JOLLA EHKÄISTÄÄN KOSTEUDEN TIIVISTYMISESTÄ TAI JÄÄTYMISESTÄ JOHTUVAT TOIMINTAHÄIRIÖT	Koskee vain osittain kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
AMC1	CAT.IDE.H.130 (f) (6)	IFR- tai yölentotoiminta – lento- ja suunnistusmittarit ja niihin liittyvät varusteet <input type="checkbox"/> VARAKEINOHORISONTIN VALAISTUS	Koskee vain osittain kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
AMC1	CAT.IDE.H.130 (i)	IFR- tai yölentotoiminta – lento- ja suunnistusmittarit ja niihin liittyvät varusteet <input type="checkbox"/> KARTANPIDIN	Koskee vain osittain kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
	CAT.IDE.H.135	Yhden ohjaajan miehistön IFR-lentotoimintaan vaadittavat lisävarusteet	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
	CAT.IDE.H.160	Ilma-aluksen säähavaintolaitteet	Koskee vain osittain kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
AMC1	CAT.IDE.H.160	Ilma-aluksen säähavaintolaitteet <input type="checkbox"/> YLEISTÄ	Koskee vain osittain kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
	CAT.IDE.H.165	Jäätävissä olosuhteissa yöllä lentämiseen tarvittava lisävarustus	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A –

	Säännön viite	Säännön otsikko	Selitys
			lennot odotettavissa olevissa ja todellisissa jäätävissä olosuhteissa
	CAT.IDE.H.170	Ohjaamomiehistön sisäpuhelinjärjestelmä	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – lentotoiminta usean ohjaajan miehistöllä
AMC1	CAT.IDE.H.170	Ohjaamomiehistön sisäpuhelinjärjestelmä <input type="checkbox"/> OHJAAMOMIEHISTÖN SISÄPUHELINJÄRJESTELMÄN TYYPPI	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – lentotoiminta usean ohjaajan miehistöllä
	CAT.IDE.H.175	Miehistön jäsenten sisäpuhelinjärjestelmä	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – muiden miehistön jäsenten kuin ohjaamomiehistön kuljetus
AMC1	CAT.IDE.H.175	Miehistön jäsenten sisäpuhelinjärjestelmä <input type="checkbox"/> OMINAISUUKSIA KOSKEVAT VAATIMUKSET	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – muiden miehistön jäsenten kuin ohjaamomiehistön kuljetus
	CAT.IDE.H.180	Matkustamokuulutusjärjestelmä	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
	CAT.IDE.H.185	Ohjaamoäänitin	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
AMC1	CAT.IDE.H.185	Ohjaamoäänitin <input type="checkbox"/> YLEISTÄ	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
	CAT.IDE.H.190	Lentoarvotallennin	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset

	Säännön viite	Säännön otsikko	Selitys
AMC1	CAT.IDE.H.190	Lentoarvotallennin□ LUETTELO PARAMETREISTA, JOTKA SELLAISTEN HELIKOPTEREIDEN ON TALLENNETTAVA, JOIDEN MCTOM ON YLI 3 175 KG JA JOILLE ON ENSIMMÄISEN KERRAN MYÖNNETTY HELIKOPTERIKOHTAINEN LENTOKELPOISUUSTODISTUS 1. TAMMIKUUTA 2016 TAI SEN JÄLKEEN	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
AMC2	CAT.IDE.H.190	Lentoarvotallennin□ LUETTELO PARAMETREISTA, JOTKA SELLAISTEN HELIKOPTEREIDEN ON TALLENNETTAVA, JOIDEN MCTOM ON YLI 3 175 KG JA JOILLE ON ENSIMMÄISEN KERRAN MYÖNNETTY HELIKOPTERIKOHTAINEN LENTOKELPOISUUSTODISTUS 1. ELOKUUTA 1999 TAI SEN JÄLKEEN MUTTA KUITENKIN VIIMEISTÄÄN 1. TAMMIKUUTA 2016, JA SELLAISTEN HELIKOPTEREIDEN, JOIDEN MCTOM ON YLI 7 000 KG TAI MPSC ON YLI YHDEKSÄN JA JOILLE ON ENSIMMÄISEN KERRAN MYÖNNETTY HELIKOPTERIKOHTAINEN LENTOKELPOISUUSTODISTUS 1. TAMMIKUUTA 1989 TAI SEN JÄLKEEN MUTTA KUITENKIN VIIMEISTÄÄN 1. ELOKUUTA 1999	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
AMC3	CAT.IDE.H.190	Lentoarvotallennin□ TOIMINTAVAATIMUKSET PARAMETREILLE, JOTKA SELLAISTEN HELIKOPTEREIDEN ON TALLENNETTAVA, JOIDEN MCTOM ON YLI 3 175 KG JA JOILLE ON ENSIMMÄISEN KERRAN MYÖNNETTY HELIKOPTERIKOHTAINEN LENTOKELPOISUUSTODISTUS 1. ELOKUUTA 1999 TAI SEN JÄLKEEN MUTTA KUITENKIN VIIMEISTÄÄN 1. TAMMIKUUTA 2016, JA SELLAISTEN HELIKOPTEREIDEN, JOIDEN MCTOM ON YLI 7 000 KG TAI MPSC ON YLI YHDEKSÄN JA JOILLE ON ENSIMMÄISEN KERRAN MYÖNNETTY HELIKOPTERIKOHTAINEN LENTOKELPOISUUSTODISTUS 1. TAMMIKUUTA 1989 TAI SEN JÄLKEEN MUTTA KUITENKIN VIIMEISTÄÄN 1.	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset

	Säännön viite	Säännön otsikko	Selitys
		ELOKUUTA 1999	
	CAT.IDE.H.195	Tiedonsiirron tallentaminen	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
AMC1	CAT.IDE.H.195	Tiedonsiirron tallentaminen YLEISTÄ	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
GM1	CAT.IDE.H.195	Tiedonsiirron tallentaminen YLEISTÄ	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
	CAT.IDE.H.200	Yhdistetty rekisteröintilaite	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
AMC1	CAT.IDE.H.200	Yhdistetty rekisteröintilaite YLEISTÄ	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
	CAT.IDE.H.240	Lisähappi – paineistamattomat helikopterit	Lievennyksiä muille kuin vaativille, paineistamattomille helikoptereille
	CAT.IDE.H.270	Megafonit	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
AMC1	CAT.IDE.H.270	Megafonit <input type="checkbox"/> MEGAFONIEN SIJAINTI	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
	CAT.IDE.H.275	Hätävalaistus ja merkinnät	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – vaativat ilma-alukset
	CAT.IDE.H.335	Audiovalintapaneeli	Ei koske kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot

	Säännön viite	Säännön otsikko	Selitys
	CAT.IDE.H.345	Yhteydenpito- ja suunnistuslaitteet IFR-lentotoimintaa varten sekä VFR-lentotoimintaa varten reiteillä, joilla ei suunnisteta näkyvien kiintopisteiden avulla	Koskee vain osittain kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
AMC1	CAT.IDE.H.345	Yhteydenpito- ja suunnistuslaitteet IFR-lentotoimintaa varten sekä VFR-lentotoimintaa varten reiteillä, joilla ei suunnisteta näkyvien kiintopisteiden avulla KAKSI ERILLISTÄ VIESTINTÄJÄRJESTELMÄÄ	Koskee vain osittain kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
AMC2	CAT.IDE.H.345	Yhteydenpito- ja suunnistuslaitteet IFR-lentotoimintaa varten sekä VFR-lentotoimintaa varten reiteillä, joilla ei suunnisteta näkyvien kiintopisteiden avulla HYVÄKSYTYT VIESTINTÄ- JA SUUNNISTUSLAITTEIDEN NUMEROT JA TYYPIT	Koskee vain osittain kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
AMC3	CAT.IDE.H.345	Yhteydenpito- ja suunnistuslaitteet IFR-lentotoimintaa varten sekä VFR-lentotoimintaa varten reiteillä, joilla ei suunnisteta näkyvien kiintopisteiden avulla YKSITTÄISEN LAITTEEN VIKAANTUMINEN	Koskee vain osittain kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot
GM1	CAT.IDE.H.345	Yhteydenpito- ja suunnistuslaitteet IFR-lentotoimintaa varten sekä VFR-lentotoimintaa varten reiteillä, joilla ei suunnisteta näkyvien kiintopisteiden avulla SOVELLETTAVAT ILMATILAVAATIMUKSET	Koskee vain osittain kaupallista ilmakuljetustoimintaa paikasta A paikkaan A – IFR-lennot

**Liite 3: Akronyymit ja lyhenteet**

AAC	ilmailun hallinnollinen viestintä
AAD	toisiotutkavastaimen korkeustiedon poikkeama määritetystä korkeudesta
AAL	lentopaikan korkeustason yläpuolella
AC	vaihtovirta
ACAS II	yhteentörmäysvaarasta ilmassa varoitettava järjestelmä II
ADF	radiokompassi
ADG	ilmakäyttöinen generaattori
ADS	automatiikkaan perustuva valvonta
ADS-B	automatiikkaan perustuvan valvonnan lähetykset
ADS-C	automatiikkaan perustuvan valvonnan toimintaehdot
AeMC	ilmailulääketieteen keskus
AEO	kaikki moottorit toiminnassa
AFCS	automaattinen lennonvalvontajärjestelmä
AFM	lentokäsikirja
AFN	ilma-aluksen lentoilmoitus
AFN	ilmaliikennepalvelun palveluilmoitus
AGL	maanpinnan yläpuolella
AHRS	asennon ja suunnan referenssijärjestelmä
AIS	ilmailutiedotuspalvelu
ALS	lähestymisvalojärjestelmä
ALSF	lähestymisvalojärjestelmä, jossa vaiheistetut vilkkuvalot
AMC	hyväksyttävät menetelmät vaatimusten täyttämiseksi
AMSL	keskimääräisen merenpinnan yläpuolella
ANP	varsinainen suunnistustoiminta

AOC	lentotoimintalupa
APCH	lähestyminen
APU	apuvoimalaite
APV	pystysuuntaopastettu lähestymismenetelmä
AR	ilmaliikennepalvelun reitti
AR	hyväksyntä vaadittu
AR	viranomaisvaatimukset
ARA	tutkalähestyminen
ASC	lentoturvallisuuskomitea
ASDA	käytettävissä oleva kiihdytys- ja pysäytysmatka
ATC	lennonjohto
ATO	hyväksytty koulutusorganisaatio
ATPL	liikennelentäjän lupakirja
ATQP	vaihtoehtoinen koulutusohjelma
ATS	ilmaliikennepalvelu
AVGAS	lentobensiini
AVTAG	laajajakeinen polttoaine
B-RNAV	perusaluesuunnistus
BALS	peruslähestymisvalojärjestelmä
CAP	lennonjohtoparametrit (controller access parameters)
CDFA	loppulähestyminen jatkuvalla korkeuden vähennyksellä
CDL	puuttuvien osien luettelo
CFIT	hallittu laskeutuminen
CG	massakeskiö
cm	senttimetri
CM	konfiguraationhallinta/kontekstinhallinta
CMA	jatkuvan valvonnan lähestymistapa

CMV	muunnettu meteorologinen näkyvyys
CMPA	vaativa moottorikäyttöinen ilma-alus
CofA	lentokelpoisuustodistus
CPA	lähin lähestymispiste
CPDLC	lennonjohtajan ja lentäjän tiedonsiirtoyhteydellä välitetyt viestit
CPL	ansiolentäjän lupakirja
CRM	miehistöyhteistyö
CRT	kommentti-vastausväline
CVR	ohjaamoäänitin
DA	ratkaisukorkeus
D-ATIS	datamuodossa lähetetty lähestymisalueen automaattinen tiedotuspalvelu
DC	tasavirta
DCL	lähtöselvitys
DDM	modulaatiosyvyyden poikkeama
D-FIS	datamuodossa lähetetty lentotiedotuspalvelu
DGOR	vaarallisten aineiden havaintoilmoitus
DH	ratkaisukorkeus
DME	etäisyydenmittauslaite
D-OTIS	datamuodossa lähetetty lähestymisalueen toiminnallinen tiedotuspalvelu
DR	päätöksentekoetäisyys
DSTRK	haluttu lentosuunta
EASP	Euroopan lentoturvallisuusohjelma
EC	Euroopan komissio
EFB	electronic flight bag (lennon aikana tarvittavat asiakirjat ja käsikirjat sisältävä laite)
EFIS	elektroninen lennonvalvontamittaristo
EGT	pakokaasun lämpötila

ELT(AD)	häätäpaikannuslähetin (automaattisesti toimiva)
ELT(AF)	häätäpaikannuslähetin (automaattinen, kiinteä)
ELT(AP)	häätäpaikannuslähetin (automaattinen, kannettava)
ELT(S)	häätäpaikannuslähetin (survival emergency locator transmitter)
EPE	arvioitu asemavirhe
EPR	moottorin painesuhde
EPU	arvioitu asemaa koskeva epävarmuus
ERA	reittivaralentopaikka
ESSG	ulkomaisten ilma-alusten turvallisuutta arvioiva eurooppalainen ohjausryhmä
ETOPS	pitkän matkan lennot kaksimoottorisilla lentokoneilla
ETSO	eurooppalaiset tekniset standardit
EUROCAE	Euroopan siviili-ilmailulaitejärjestö
EVS	näkemistä parantava järjestelmä
FAA	Federal Aviation Administration (Yhdysvaltain ilmailuhallinto)
FAF	loppulähestymisrasti
FAK	ensiapupakkaus
FALS	täydellinen lähestymisvalojärjestelmä
FANS	tulevaisuuden lennonvarmistusjärjestelmä
FAP	loppulähestymispiste
FATO	loppulähestymis- ja lentoonlähtöalue
FDM	lentotietojen seuranta
FDR	lentoarvotallennin
FFS	lentosimulaattori
FI	lennonopettaja
FL	lentopinta
FM	taajuusmuuttaja

FMS	lennonhallintajärjestelmä
FOR	katselukenttä
FOV	näkökenttä
FSTD	lentoa simuloiva koulutuslaite
ft	jalka
FTD	lentokoulutuslaite
g	gramma
g	painovoima
GBAS	maalaitteisiin perustuva lisäjärjestelmä
GCAS	yhteentörmäysvaarasta maassa varoitettava järjestelmä
GIDS	maassa käytettävä jäätunnistusjärjestelmä
GLS	GBAS-laskeutumisjärjestelmä
GM	ohjeaineisto
GNSS	maailmanlaajuinen satelliittinavigointijärjestelmä
GPS	maailmanlaajuinen paikannusjärjestelmä
GPWS	maan läheisyydestä varoitettava järjestelmä
HEMS	kiireellinen lääkintälentotoiminta helikopterilla
HF	suurtaajuus
HI/MI	suuritehoinen/keskitehoinen
HIALS	suuritehoinen lähestymisvalojärjestelmä
HLL	helikopterikannen rajoitusluettelo
HoT	suoja-aika
hPa	hehtopascal
HUD	tuulilasinäyttö
HUDLS	tuulilasinäyttöön perustuva laskeutumisjärjestelmä
IAF	alkulähestymisrasti
IALS	välilähestymisvalojärjestelmä
ICAO	Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö

IF	välirasti
IFR	mittarilentosäännöt
IGE	maavaikutus
ILS	mittarilaskeutumisjärjestelmä
IMC	mittarisääolosuhteet
inHg	elohopeatuuma
INS	inertiaalisuunnistusjärjestelmä
IORS	sisäinen poikkeamien ilmoitusjärjestelmä
IP	välipiste
IR	täytäntöönpanosääntö
IRNAV/IAN	integroitu aluesuunnistus
IRS	inertiaaliviitejärjestelmä
ISA	kansainvälinen standardi-ilmakehä
IV	suonensisäinen
JAA	Joint Aviation Authorities (Euroopan ilmailuviranomaisten yhteistyöelin)
JAR	yhteiseurooppalaiset ilmailuvaatimukset
JET 1 / A / A1	kerosiini
JET B	laajajakeinen polttoaine
JIP	yhteinen täytäntöönpanomenettely
JP-4	laajajakeinen polttoaine
km	kilometri
kN	kilonewton
KSS	Ktitorovin–Siminin–Sindalovskiin kaava
kt	solmu
LAT/LONG	leveysaste/pituusaste
LED	valodiodi
LIFUS	reittilentäminen valvonnan alaisena

LNAV	sivuttaissuuntainen suunnistus
LoA	hyväksymiskirje
LOC	suuntalähetin
LOE	reittitoiminnan mukainen arviointi
LOFT	reittitoiminnan mukainen lentokoulutus
LOS	esterajoituspinta
LOUT	alin käyttölämpötila
LP	suuntalähettimen suorituskyky
LPV	pystysuuntaopastettu sivuttaistarkkuusmenetelmä
LRNS	pitkän etäisyyden suunnistusjärjestelmä
LVO	huonon näkyvyyden lentotoiminta
LVP	huonon näkyvyyden menetelmät
LVTO	huonon näkyvyyden lentoonlähtötoiminta
m	metri
MALS	keskitehoinen lähestymisvalojärjestelmä
MALSF	keskitehoinen lähestymisvalojärjestelmä, jossa vaiheistetut vilkkuvalot
MALSR	keskitehoinen lähestymisvalojärjestelmä, jossa kiitotien suunnan ilmaisevat valot
MAPt	lähestymisen keskeytyspiste
MCTOM	suurin hyväksytty lentoonlähtömassa
MDA	minimilaskeutumiskorkeus
MDA/H	minimilaskeutumiskorkeus
MDH	minimilaskeutumiskorkeus
MEA	minimireittikorkeus
MEL	minimivarusteluettelo
METAR	lentopaikan sääsanoma
MGA	pienin turvallinen verkkokorkeus
MHz	megahertsi

MID	kiitotien keskiosa
ml	millilitra
MLS	mikroaaltolaskeutumisjärjestelmä
MMEL	perusminimivarusteluettelo
MNPS	minimisuunnistustarkkuusvaatimukset
MOC	minimiestevara
MOCA	minimiestevarakorkeus
MOPS	toiminnallinen vähimmäissuoritusarvovaatimus
MORA	minimilentokorkeus reitin ulkopuolella
MPSC	suurin matkustajapaikkaluku
mSv	millisievert
NADP	melunvaimennusmenetelmä lentoonlähtöjä varten
NALS	ei lähestymisvalojärjestelmää
NAV	lentosuunnistus
NDB	suuntaamaton radiomajakka
N <sub>F</sub>	tehoturbiininopeus
NM	merimaili
NOTAM	tiedote ilmailijoille
NPA	ei-tarkkuuslähestyminen
NVG	pimeänäkölaite
OAT	ulkoilman lämpötila
OCH	estevarakorkeus
OCL	valtameriselvitys
ODALS	monisuuntainen lähestymisvalojärjestelmä
OEI	yksi moottori epäkunnossa
OFS	esteetön pinta
OGE	maavaikutuksen ulkopuolinen tila

OIP	siirron alkamispiste
OM	toimintakäsikirja
ONC	toiminnallinen navigointikartta
OSD	käyttöönsoveltuvuustiedot
otCMPA	muu kuin vaativa moottorikäyttöinen ilma-alus
PAPI	PAPI-liukukulmavalajärjestelmä
PAR	tarkkuuslähestymistutka
PBE	suojaava hengityslaite
PBN	suorituskykyyn perustuva navigointi
PCDS	henkilönkuljetuslaite
PDP	ennalta määrätty piste
PNR	paluurajakohta
POH	lentokäsikirja
PRM	liikuntarajoitteiset henkilöt
QFE	ilmanpaine lentopaikan korkeudella (tai kiitotien kynnyksellä)
QNH	ilmanpaine merenpinnassa (question nil height)
R/T	radiopuhelin
RA	toimintaohje
RAT	patopaineturbiini
RCC	pelastuskeskus
RCF	reittivarapolttoaineen vähentäminen
RCLL	kiitotien keskilinjavalot
RFC	reittipalvelukartta
RNAV	aluesuunnistus
RNAV 5	B-RNAV, perusaluesuunnistus
RNP	vaadittu suunnistustarkkuus
RNPX	vaadittu suunnistustarkkuus X

ROD	vajoamisnopeus
RTCA	Radio Technical Commission for Aeronautics (amerikkalainen ilmailun radiotekniikan komitea)
RTZL	kiitotien kosketuskohta-alueen valot
RVR	kiitotienäkyvyys
RVSM	pienennetyt korkeusporrastusminimit
SACA	yhteisön ilma-alusten turvallisuuden arviointi
SAFA	ulkomaisten ilma-alusten turvallisuuden arviointi
SAE ARP	SAE:n (Society of Automotive Engineers) suosittelemat ilmatilaa koskevat käytännöt
SALS	yksinkertainen lähestymisvalojärjestelmä
SALSF	lyhyen lähestymisen valojärjestelmä, jossa vaiheistetut vilkkuvalot
SAP	vakaa lähestyminen
SAP	järjestelmäparametrit (system access parameters)
SAR	etsintä ja pelastus
SBAS	satelliitteihin perustuva lisäjärjestelmä
SCP	erityiset matkustajaryhmät
SID	vakiolähtöreitti
SMS	turvallisuudenhallintajärjestelmä
SPECI	ilmailun valittu erikoissanoma
SRA	valvontatutkalähestyminen
SRE	tarkkuuslähestymistutkajärjestelmän osana toimiva valvontatutka
SSALF	yksinkertaistettu lyhyen lähestymisen valojärjestelmä, jossa vaiheistetut vilkkuvalot
SSALR	yksinkertaistettu lyhyen lähestymisen valojärjestelmä, jossa kiitotien suunnan ilmaisevat valot
SSALS	yksinkertaistettu lyhyen lähestymisen valojärjestelmä
SSP	kansallinen turvallisuusohjelma
SSR	toisiovalvontatutka (paine korkeuden ilmoittava)
STC	lisätyyppihyväksyntä

SVS	synteettinen näköjärjestelmä
TA	liikennetiedote
TAC	lähestymiskartta
TAFS	lentoaikaennusteet
TAS	todellinen ilmanopeus
TAWS	maan läheisyydestä varoittava järjestelmä
TCAS	yhteentörmäysvaarasta ilmassa varoittavan järjestelmän antama toimintaohje
TCCA	Transport Canada Civil Aviation -organisaatio
TDP	lentoalueen ratkaisupiste
TDZ	kosketuskohta-alue
THR	kynnys
TODA	lentoalueeseen käytettävissä oleva matka
TORA	lähtökiitoon käytettävissä oleva matka
TRI	tyyppikouluttaja
TSE	täydellinen järjestelmävirhe
TVE	täydellinen vertikaalinen virhe
TWIP	lähestymisalueen säätiedotus lentäjille
UMS	käytönseurantajärjestelmä
UTC	koordinoitu maailman aika
UTR	ylävirtalon turvajärjestelmä
V <sub>AT</sub>	kynnysmittarinopeus
VDF	VHF-suuntimo
VFR	näkölentosäännöt
VHF	erittäin korkea taajuus
VIS	näkyvyys
VMC	näkösääolosuhteet
V <sub>MO</sub>	suurin toimintanopeus

VNAV	pystysuuntainen suunnistus
VOR	VHF-monisuuntamajakka
V <sub>S1G</sub>	1 g:n sakkausnopeus
V <sub>SO</sub>	sakkausnopeus
V <sub>Y</sub>	parasta kohoamisnopeutta vastaava nopeus
WAC	maailman ilmailukartta
WXR	säätutka
ZFT	zero flight time -lentosimulaattori
ZFTT	koulutus zero flight time -lentosimulaattorilla