



**EUROOPAN LENTOTURVALLISUUSVIRASTON**

**LAUSUNTO N:o 4/2011**

**1. kesäkuuta 2011**

**lentotoiminnan täytäntöönpanosäännöistä annettavaa komission asetusta varten**

***”Lentotoiminta – OPS”***

## Sisältö

<b>Tiivistelmä</b> .....	<b>4</b>
<b>Johdanto</b> .....	<b>5</b>
I.    Yleistä .....	5
II.   Lausunnon soveltamisala .....	5
III.  Kuuleminen .....	6
IV.   Säätöjen numerointitapa.....	8
<b>Lentotoimintaa koskeva voimaantuloasetus</b> .....	<b>9</b>
I.    Soveltamisala.....	9
II.   Huomautusten yhteenveto .....	9
III.  Selitykset .....	9
<b>Liite I – Määritelmät</b> .....	<b>15</b>
I    Soveltamisala.....	15
II.  Huomautusten yhteenveto .....	15
III.  Erojen yhteenveto .....	15
IV.  Selitykset .....	17
<b>Liite II – Osa ARO</b> .....	<b>19</b>
I.    Yleistä .....	19
II.   Kuuleminen .....	22
III.  Soveltamisala ja sovellettavuus .....	24
IV.   Erojen yhteenveto .....	44
V.    Ehdotettujen sääntelytehtävien luettelo.....	45
<b>Liite III – Osa ORO</b> .....	<b>48</b>
I.    Yleistä.....	48
II.   Kuuleminen .....	48
III.  Soveltamisala ja sovellettavuus .....	50
IV.   Erojen yhteenveto .....	73
V.    Ehdotettujen sääntelytehtävien luettelo.....	90
<b>Liite IV – Osa CAT (A,H)</b> .....	<b>91</b>
I.    Soveltamisala.....	91
II.   Huomautusten yhteenveto .....	93
III.  Erojen yhteenveto .....	94

IV.	Ehdotettujen sääntelytehtävien luettelo.....	101
V.	CAT.GEN: Luku A – Yleiset vaatimukset.....	105
VI.	CAT.OP: Luku B – Toimintamenetelmät .....	107
VII.	CAT.POL: Luku C – Ilma-alusten suorituskyky ja toimintarajoitukset .....	110
VIII:	CAT.IDE: Luku D – Mittarit, tiedot, varusteet .....	115
<b>Liite V – Osa SPA .....</b>		<b>118</b>
I.	Soveltamisala.....	118
II.	Huomautusten yhteenveto .....	120
III.	Erojen yhteenveto .....	120
IV.	Ehdotettujen sääntelytehtävien luettelo.....	120
V.	SPA.GEN: Luku A – Yleiset vaatimukset.....	121
VI.	SPA.PBN: Luku B – Suorituskykyyn perustuvaa navigointia (PBN) koskeva toiminta	122
VII.	SPA.MNPS: Luku C – MNPS-toiminta (erityiset minimisuunnistustarkkuusvaatimukset) .....	123
VIII.	SPA.RVSM: Luku D – Toiminta RVMS-ilmatilassa (pienennetty korkeusporrastusminimi) .....	124
IX.	SPA.LVO: Luku E – Huonon näkyvyyden lentotoiminta (LVO) .....	124
X.	SPA.ETOPS: Luku F – Pitkän matkan lennot kaksimoottorisilla lentokoneilla (ETOPS) .....	126
XI:	SPA.DG: Luku G – Vaarallisten aineiden kuljetus .....	126
XII.	SPA.NVIS: Luku H – Helikopteritoiminta pimeänäköjärjestelmän avulla .....	126
XIII.	SPA.HHO: Luku I – Vinssaustoiminta.....	128
XIV.	SPA.HEMS: Luku J – Kiireellinen lääkintälentotoiminta helikoptereilla .....	129
<b>OSISSA CAT JA SPA KÄYTETYT LYHENTEET .....</b>		<b>132</b>

### **Tiivistelmä**

Tähän lausuntoon sisältyvät seuraavat asiakirjat:

- lentotoimintaa koskeva voimaantuloasetus;
- liite I – Liitteiden II–VIII määritelmät;
- liite II – osa ARO, viranomaisia koskevat lentotoimintavaatimukset;
- liite III – osa ORO, kaupallisen lentotoiminnan harjoittajiin ja vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla toteutettavan muun kuin kaupallisen lentotoiminnan harjoittajiin sovellettavat organisaatioita koskevat vaatimukset;
- liite IV – osa CAT (A,H), lentokoneilla ja helikoptereilla toteutettuja kaupallisia ilmakuljetuksia koskevat tekniset vaatimukset;
- liite V – osa SPA, hyväksyntää edellyttävää toimintaa koskevat vaatimukset.

Hallintoneuvoston ja Euroopan komission määräämien periaatteiden mukaisesti viraston ehdotuksella sisällytetään EU-OPS:n ja JAR-OPS 3:n sisällöt osaksi voimaantuloasetusta ja yhtenäistetään vaatimukset mahdollisimman hyvin ICAO:n liitteessä 6 olevan I osan ja III osan 1 ja 2 osaston standardien ja suositusten kanssa.

Kyseisten vaatimusten laatimisella oli seuraavat tavoitteet:

- turvallisuuden korkean tason ylläpitäminen;
- oikeasuhteisten sääntöjen varmistaminen mahdollisuuksien mukaan;
- joustavuuden ja tehokkuuden takaaminen lentotoiminnanharjoittajille ja viranomaisille.

Tämä lausunto on syntynyt laajan kuulemismenettelyn tuloksena. Menettelyyn on osallistunut viranomaisia, järjestöjä, lentotoiminnanharjoittajia ja ilmailualan asiantuntijoita.

Asetuksen muita liitteitä (liite VI – osa NCC, liite VII – osa NCO ja liite VIII – osa SPO) koskeva lausunto julkaistaan myöhemmin.

## **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. Lausunnon tarkoituksena on avustaa Euroopan komissiota laatimaan lentotoimintaa koskevat täytäntöönpanosäännöt.
3. Lausunto on hyväksytty noudattamalla Euroopan lentoturvallisuusviraston (jäljempänä "virasto") hallintoneuvoston määrittämää menettelyä<sup>3</sup> perusasetuksen 19 artiklan säännösten mukaisesti.

### **II. Lausunnon soveltamisala**

4. Tähän lausuntoon sisältyvät seuraavat asiakirjat:
  - lentotoimintaa koskeva voimaantuloasetus;
  - liite I – Liitteiden II–VIII määritelmät;
  - liite II – osa ARO, viranomaisia koskevat lentotoimintavaatimukset;
  - liite III – osa ORO, kaupallisen lentotoiminnan harjoittajiin ja vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla toteutettavan muun kuin kaupallisen lentotoiminnan harjoittajiin sovellettavat organisaatioita koskevat vaatimukset;
  - liite IV – osa CAT (A,H), lentokoneilla ja helikoptereilla toteutettuja kaupallisia ilmakuljetuksia koskevat tekniset vaatimukset;
  - liite V – osa SPA, hyväksyntää edellyttävää toimintaa koskevat vaatimukset.
5. Seuraavat asiakirjat eivät ole osa tätä lausuntoa:
  - liite III – osa CAT, purjelentokoneisiin, kuumailmapalloihin ja paikasta A paikkaan A lentokoneilla ja helikoptereilla toteutettuihin lentoihin sovellettavat kaupallisia ilmakuljetuksia koskevat vaatimukset;

---

<sup>1</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 216/2008, annettu 20 päivänä helmikuuta 2008, yhteisistä 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. *EUVL L 79, 19.3.2008, s. 1–49.*

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

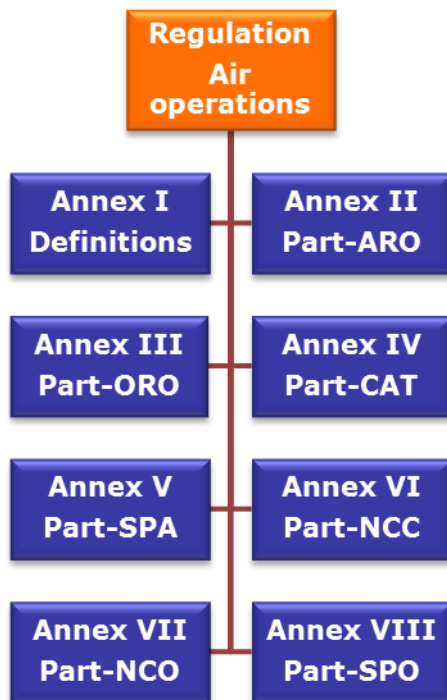
<sup>3</sup> Hallintoneuvoston päätös lausuntoja, hyväksyntäeritelmiä ja ohjeaineistoa laadittaessa sovellettavasta viraston menettelystä (sääntöjenlaadintamenettely), EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

- liite VI – osa NCC, vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla toteutettua muuta kuin kaupallista lentotoimintaa koskevat tekniset vaatimukset;
- liite VII – osa NCO, muilla kuin vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla toteutettua muuta kuin kaupallista lentotoimintaa koskevat tekniset vaatimukset;
- liite VIII – osa SPO, tietynlaista lentotoimintaa, myös kaupallista ja muuta kuin kaupallista lentotoimintaa, koskevat tekniset vaatimukset;
- lentotoiminnasta annetun voimaantuloasetuksen säännökset, jotka koskevat edellä kuvattuja lentotoimintoja.

Loppuja vaatimuksia koskeva lausunto julkaistaan myöhemmin.

6. Tämän lausunnon asiakirjat perustuvat Euroopan komission ja viraston huhtikuussa 2011 ehdottamaan tarkistettuun sääntörakenteeseen. Seuraavassa taulukossa esitetään yhteenveto lentotoiminnasta annetun asetuksen liitteistä.

### Kuva 1: Lentotoiminnasta annetun asetuksen liitteet

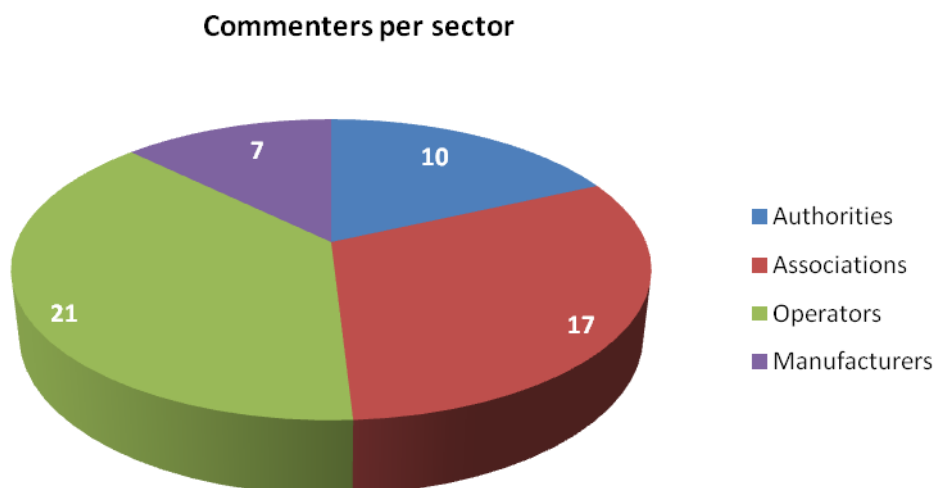


### III. Kuuleminen

7. Tämä lausunto perustuu seuraaviin muutosehdotuksiin:
- NPA 2008-22, joka sisältää luonnosehdotukset viranomaisia ja organisaatioita koskeviksi täytäntöönpanosäännöiksi sekä niihin liittyviksi hyväksyttäviksi menetelmiksi vaatimusten täyttämiseksi (AMC-aineisto) ja ohjeaineistoksi (GM-aineisto);
  - NPA 2009-02, joka sisältää luonnosehdotukset lentotoimintaa koskeviksi täytäntöönpanosäännöiksi sekä niihin liittyviksi AMC- ja GM-aineistoiksi.
8. Muutosehdotus NPA 2009-02 julkaistiin EASAn Internet-sivulla (<http://www.easa.europa.eu>) 30. tammikuuta 2009. Kuulemisaika päättyi

31. heinäkuuta 2009. Virasto sai yhteensä 13 775 huomautusta, joista noin 8 200 liittyi tämän lausunnon soveltamisalaan.
9. Huomautusten yhteenvetoja, niihin liittyviä vastauksia ja ehdotettua sääntötekstiä käsiteltiin yksityiskohtaisesti seuraavissa neljässä sääntöjenlaadinnan tarkastelutyöryhmässä (RG):
- RG01 (CAT), joka keskittyi kaupallisten ilmakuljetusten sääntöihin;
  - RG02 (SPO), joka keskittyi erityistoiminnan sääntöihin;
  - RG03 (NCC), joka keskittyi vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla toteutetun muun kuin kaupallisen lentotoiminnan sääntöihin; ja
  - RG04 (NCO), joka keskittyi muilla kuin vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla toteutetun muun kuin kaupallisen lentotoiminnan sääntöihin.
10. Tarkastelutyöryhmä RG01 arvioi osaa CAT koskevan vastausasiakirjan luonnostekstin. Kaikki neljä tarkastelutyöryhmää arvioivat osaa SPA koskevan vastausasiakirjan luonnostekstin.
11. Virasto järjesti myös useita kokouksia helikoptereita koskevissa asioissa neuvoja antaneiden helikopteriasiantuntijoiden kuten viranomaisten, lentotoiminnanharjoittajien ja valmistajien kanssa.
12. Viranomaisten, järjestöjen ja lentotoiminnan harjoittajien laajan kuulemisen jälkeen virasto julkaisi lentotoimintaa koskevan ensimmäisen vastausasiakirjan (CRD OPS I) 25. marraskuuta 2010. Huomautusaika päättyi 15. helmikuuta 2011, ja virasto sai 1 009 huomautusta.
13. Seuraavassa kuvassa esitetään yhteenveto huomautusten esittäjistä, jotka on ryhmitelty viranomaisiin, järjestöihin, lentotoiminnanharjoittajiin ja valmistajiin.

**Kuva 2: Yhteenveto huomautusten esittäjistä**



14. Kaikki huomautukset arvioitiin, niihin vastattiin ja ne otettiin huomioon laadittaessa tämän lausunnon liitteitä I, IV ja V.
15. Lisätietoja tämän lausunnon liitteessä II – osa ARO ja liitteessä III – osa ORO vaatimuksia koskevien muutosasiakirjojen NPA 2008-22b, NPA 2008-22c,

NPA 2009-02c ja NPA 2009-02d kuulemismenettelystä on annettu tämän selittävän huomautuksen asiaankuuluvissa osastoissa.

#### **IV. Sääntöjen numerointitapa**

16. Viraston sääntöjenlaadintaohjeiden mukaisesti täytäntöönpanosäännöt numeroitiin seuraavalla tavalla:

<Osa>.<Luku>.<Osasto>.<Numero>

Selitys:

<Osa>: pakollinen – enintään neljä kirjainta tai numeroa  
esimerkiksi: ARO, ORO, CAT, SPA

<Luku>: pakollinen – enintään neljä kirjainta tai numeroa  
esimerkiksi: GEN, OP, POL, IDE

<Osasto>: pakollinen – enintään viisi kirjainta tai numeroa  
esimerkiksi: MPA, A, H, MAB

<Numero>: pakollinen – säännön numero – kolme numeroa alkaen numerosta 100, seuraavat numerot ovat yleensä viiden numeron välein.



## **Lentotoimintaa koskeva voimaantuloasetus**

### **I. Soveltamisala**

17. Lentotoimintaa koskevassa voimaantuloasetuksessa määritetään sen osien yleinen sovellettavuus ja ehdotetaan voimassaolevien sääntöjen voimassaolon jatkamista ja siirtymätoimenpiteitä vapautusten muodossa.<sup>4</sup>

### **II. Huomautusten yhteenveto**

18. Lentotoiminnasta annetusta voimaantuloasetuksesta saadut huomautukset koskivat yhdenmukaistamista osaa FCL koskevien voimaantuloasetusten kanssa ja JAR-OPS 3:n voimassa olevien sääntöjen voimassaolon jatkamisesta ehdotettuja säännöksiä. Huomautuksissa pyydettiin selventämään tiettyjen liitteessä II tarkoitettujen ilma-alusten käyttöä kaupallisessa lentotoiminnassa ja määrittämään termi "erityistoiminta".

### **III. Selitykset**

19. Tässä lausunnossa julkaistu voimaantuloasetus sisältää perusasetuksen 4 artiklan 1 kohdan b ja c alakohdan sekä 8 artiklan mukaisesti EU:ssa tai kolmannessa maassa rekisteröityjä ilma-aluksia käyttäviä ja EU:ssa toimivia lentotoiminnanharjoittajia sekä kyseisten ilma-alusten toimintaan osallistuvaa henkilökuntaa koskevat vaatimukset.
20. Siinä säädetään myös virastoa ja lentotoiminnan alalla toimivaltaisia viranomaisia koskevat vaatimukset, mukaan luettuina toisen valtion turvallisuusvalvonnan alla olevien lentotoiminnanharjoittajien ilma-alusten asematasotarkastukset perusasetuksen 10 artiklan mukaisesti.
21. Voimaantuloasetuksessa käytettyjen termien määritelmät annetaan 2 artiklassa. Kaupallisten ilmakuljetusten määritelmä on johdettu ICAO:n liitteestä 6 ja sitä on muutettu hieman, jotta siinä otetaan huomioon perusasetuksen 3 artiklan i kohdassa oleva ansiolentotoiminnan määritelmä. On huomattava, että ansiolentotoiminnan määritelmän soveltamisala on laajempi kuin kaupallisten ilmakuljetusten. Erityistoiminnan määritelmään on tulevassa osassa SPO lisäksi lisätty erityispalvelujen tai -tehtävien luettelo, joka ei ole tyhjentävä. Asetuksen 6 artiklan 6 kohdassa määritetään myös, kuinka monta henkilöä erityistoimintaan käytettävässä ilma-aluksessa voi olla, jotta kaupalliset ilmakuljetukset ja muuta kuin kaupallisia ilmakuljetuksia oleva kaupallinen lentotoiminta voidaan selvästi erottaa toisistaan.
22. Voimaantuloasetuksessa on myös kaksi jäsenvaltioille tarkoitettua artiklaa. Sen 3 artiklassa vaaditaan jäsenvaltioita ja virastoa laatimaan lentoturvallisuussuunnitelmia, joiden tavoitteena on jatkuva turvallisuuden parantaminen. Siinä esitetään niin ikään jäsenvaltioiden tarve koordinoida turvallisuussuunnitelmiaan, sillä lentoturvallisuutta hallinnoivat nykyisin EASAn

<sup>4</sup> Vapautus on eräänlainen siirtymätoimenpide, jonka mukaan jäsenvaltiot voivat lykätä tietyn säännöksen voimaantulopäivää laissa määrättyyn aikarajaan asti.

jäsenvaltiot yhdessä. Tämän hetkinen toimivallanjako Euroopan unionissa estää jäsenvaltioita panemasta turvallisuussuunnitelmaa täytäntöön yksin. Jatkossa tarjotaan lisää aineistoa, jonka avulla voidaan parantaa kansallista turvallisuusohjelmaa koskevien ICAO:n vaatimusten yhteistä täytäntöönpanoa koko Euroopassa. Tämä perustuu Euroopan lentoturvallisuutta käsittelevän neuvoo-antavan komitean (European Aviation Safety Advisory Committee, EASAC) koordinoimaan työhön, joka koskee erityisesti EASP:n käsikirjaa.

23. Voimaantuloasetuksen 4 artiklassa ehdotetaan valvontavalmiuksia koskevia vaatimuksia. Nämä säännökset vastaavat täysin turvallisuuden valvontajärjestelmää koskevia ICAO:n kriittisiä osia ja niillä valtuutetaan jäsenvaltiot varmistamaan, että niiden valvontahenkilöstö on asianmukaisesti valtuutettu myöntämään hyväksymistodistuksia ja toteuttamaan valvontatoimia ja etteivät valvontahenkilöstön jäsenet ole eturistiriitatilanteessa.
24. Voimaantuloasetuksen 3 ja 4 artikla julkaistiin aiemmin lentomiehistöstä annettua voimaantuloasetusta koskevassa lausunnossa N:o 3/11. EASAn komiteoissa käytyjen keskustelujen pohjalta ehdotetut tekstiin tehtävät muutokset on jo otettu huomioon.
25. Asematasotarkastuksia koskevaan 5 artiklaan sisältyy siirtymäsäännös vuotuisesta vähimmäismäärästä, jota mukautetaan suhteellisesti asetuksen huhtikuiseen soveltamispäivään, ja se on 65 prosenttia vuonna 2012.
26. Voimaantuloasetuksen 6 artiklassa säädetään liitteiden soveltamisalasta ja soveltamisesta seuraavasti:

Liite	Soveltamisala	Voimaantuloasetuksen artikla
Liite II – Osa ARO	Viranomaisia koskevat vaatimukset, myös asematasotarkastukset	1 artiklan 1 kohta ja 5 artikla
Liite III – Osa ORO Liite IV – Osa CAT	Lentokoneilla ja helikoptereilla toteutetut kaupalliset ilmakuljetukset, lukuun ottamatta paikasta A paikkaan A suoritettavia lentoja	1 artiklan 2 kohta ja 6 artiklan 1 kohta
Liite V – Osa SPA	Kaikenlainen lentotoiminta lentokoneilla, helikoptereilla, kuumailmapalloilla tai purjelentokoneilla	6 artiklan 3 kohta

27. Voimaantuloasetuksen 6 artiklan 4 kohdassa rajataan tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle eräitä ilma-alusluokkia tai lentotoimintatyyppisiä, kunnes niihin liittyvä sääntöjenlaadintamenettely on saatettu päätökseen. Näitä ovat
- eräät liitteessä II tarkoitetut ilma-alukset, kun niitä käytetään kaupallisissa ilmakuljetuksissa. Niitä on käytettävä EU-OPS:n mukaisesti hyväksytyssä komission päätöksessä annettujen ehtojen mukaisesti;

- ilmalaivat, kallistuvalla roottorilla varustetut ilma-alukset, köyden varassa olevat kuumailmapallot ja miehittämättömät ilma-alukset; sekä
  - lennot, jotka kyseiseen toimintaan liittyvät suunnittelu- tai tuotanto-organisaatiot toteuttavat.
28. Osien ORO ja CAT soveltamisalan ulkopuolelle jäävät vielä paikasta A paikkaan A lentokoneilla ja helikoptereilla toteutettavat kaupalliset ilmakuljetukset (6 artiklan 2 kohta) sekä kuumailmapalloilla ja purjelentokoneilla toteutettavat kaupalliset ilmakuljetukset. Näitä koskevat täytäntöönpanosäännöt julkaistaan myöhemmin ja voimaantuloasetusta muutetaan vastaavasti.
29. Osan ORO soveltamisalan ulkopuolelle jäävät vielä lisäksi muu kaupallinen lentotoiminta kuin kaupalliset ilmakuljetukset ja vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla toteutettu muu kuin kaupallinen lentotoiminta. Voimaantuloasetusta muutetaan, kun osat NCC, NCO ja SPO sekä niihin liittyvät viraston lausunnot ovat saatavilla.
30. Useissa huomautuksissa pyydettiin selventämään tiettyjen liitteessä II tarkoitettujen ilma-alusten käyttöä kaupallisessa lentotoiminnassa perusasetuksen 8 artiklan 5 kohdan g alakohdan mukaisesti. Alla esitetty selvitys on laadittu yhteistyössä Euroopan komission kanssa.
31. Asetuksen (ETY) N:o 3922/91<sup>5</sup> 8 artiklan 3 kohdan nojalla tehdyt komission päätökset pysyvät voimassa asetuksen (ETY) N:o 3922/91 liitteen III kumoamisen jälkeen, jos voimassapysyminen on mainittu erikseen täytäntöönpanosäännöissä. Voimassa pysyy erityisesti siirtymätoimenpiteeksi katsottu 14 päivänä lokakuuta 2009 tehty komission päätös C(2009) 7633<sup>6</sup>. Päätös on ilmoitettu tiedoksi kaikille jäsenvaltioille, ja se on saatavilla Internetissä.
32. Euroopan komission päätös liittyy tiettyihin lentotoiminnanharjoittajiin, liitteessä II tarkoitettuihin ilma-alustyyppisiin, todisteisiin ja ehtoihin. Jos jokin näistä lentotoiminnanharjoittajista aikoo käyttää erityyppistä liitteessä II tarkoitettua ilma-alusta, uusi turvallisuusarviointi on toteutettava ja poikkeusta koskeva pyyntö on jätettävä Euroopan komissiolle. Ehdotettuun voimaantuloasetukseen sisältyy säännöksiä, joissa selitetään tarkemmin, miten jäsenvaltion on toimittava, mikäli edellä mainitun komission päätöksen mukaisesti hyväksyttyyn lentotoimintaan tulee muutoksia.
33. Kaikkien jäsenvaltioiden on sovellettava komission päätöstä C(2009) 7633 siinä asetettujen ja samantyyppisiin ilma-aluksiin sovellettavien ehtojen mukaisesti. Toisen jäsenvaltion samojen ehtojen mukaisesti ja samaa tarkoitusta varten myöhemmin myöntämään lupaan voidaan soveltaa komission päätöstä C(2009) 7633.
34. Voimaantuloasetuksen tavoitteena on varmistaa komission päätöksen asianmukainen ja yhdenmukainen ymmärtäminen ja siinä tarkennetaan, että jos

<sup>5</sup> Neuvoston asetus (ETY) N:o 3922/1991, annettu 16 päivänä joulukuuta 1991, teknisten sääntöjen ja hallinnollisten menettelyjen yhdenmukaistamisesta siviili-ilmailun alalla. EYVL L 373, 31.12.1991, s. 4.

<sup>6</sup> Commission Decision C(2009) 7633 of 14.10.2009 authorising Austria, Germany, the United Kingdom and Malta to issue Air Operator's Certificates by way of derogation from Council Regulation (EEC) No. 3922/1991 on the harmonization of technical requirements and administrative procedures in the field of civil aviation.

jäsenvaltio haluaa käyttää jo myönnettyä poikkeusta, sen on ilmoitettava aikomuksestaan Euroopan komissiolle ennen poikkeuksen täytäntöönpanoa. Ilmoituksen perusteella Euroopan komissio voi arvioida, täyttääkö aiottu poikkeus komission päätöksen mukaisesti asetetut ehdot ja toteutetun turvallisuusarvioinnin. Jos näin ei ole, vaaditaan uutta perusasetuksen 14 artiklan 6 kohdan mukaista poikkeusta.

35. Voimaantuloasetuksen 7 artiklan 1 kohtaan sisältyvät EU-OPS:n mukaisesti myönnettyjen lentotoimintalupien voimassaolon jatkamista koskevat säännökset. Siinä ehdotetaan kahden vuoden ajanjaksoa hallintojärjestelmän, koulutusohjelmien, menetelmien ja käsikirjojen mahdollista muuttamista varten. Koska ehdotettuihin täytäntöönpanosääntöihin sisältyy ICAO:n äskettäin tekemän tarkistuksen mukainen uusi lentotoimintaluvan malli, on asetettu kahden vuoden määräaika, jolloin lentotoimintalupa on vaihdettava uuden mallin mukaiseen lentotoimintalupaan.
36. Voimaantuloasetuksen 7 artiklan 3–6 kohtaan sisältyy muuntamissäännöksiä, jotka koskevat helikoptereilla toteutettavia kaupallisia ilmakuljetuksia. Niissä ehdotetaan, että kansalliset helikoptereiden lentotoimintaluvat muunnetaan täytäntöönpanosääntöjen mukaisiin lentotoimintalupiin kahden vuoden kuluessa. Jäsenvaltion on laadittava muuntamisraportti yhden vuoden kuluessa asetuksen soveltamispäivästä. Siinä on kuvattava lentotoimintaluvan myöntämisen perusteena olleita kansallisia vaatimuksia ja lentotoiminnanharjoittajille annettujen oikeuksien laajuutta. Siinä on lisäksi ilmoitettava osien ORO, CAT ja SPA vaatimukset, joista hyvitys annetaan, täytäntöönpanosääntöjen mukaiseen lentotoimintalupaan mahdollisesti merkittävät rajoitukset sekä vaatimukset, joita lentotoiminnanharjoittajan on noudatettava kyseisten rajoitusten poistamiseksi.
37. Voimaantuloasetuksen 8 artiklassa säädetään, että EU-OPS:n luku Q ja jäsenvaltioiden asetuksen (ETY) N:o 3922/91 8 artiklan 4 kohdan mukaisesti hyväksymät säännöt pysyvät voimassa, kunnes niihin liittyvät täytäntöönpanosäännöt hyväksytään.
38. Voimaantuloasetuksen 9 artiklan mukaisesti olemassa olevat minimivarusteluettelot, jotka eivät perustu osan 21 mukaisesti laadittuun perusminimivarusteluetteloon, pysyvät voimassa. Kyseisiin minimivarusteluetteloihin tehtävien seuraavien muutosten on vastattava osan 21 mukaisesti voimassa olevaa tai laadittua perusminimivarusteluetteloä.
39. Voimaantuloasetuksen 10 artiklassa käsitellään ohjaamo- ja matkustamomiehistön koulutusta pakollisista käyttönsovelletuustiedoista johtuvien seikkojen osalta. Vaikka lentotoiminnanharjoittajalle myönnetään kaksi vuotta aikaa koulutusohjelmien mukauttamiseksi (7 artiklan 1 kohdan b alakohta), siirtymäsäännös on tarpeen koulutuksen tarjoamiseksi miehistön jäsenille. Ehdotuksessa otetaan huomioon lentotoiminnanharjoittajien koulutusjaksot.
40. Voimaantuloasetuksen 11 artiklassa ovat voimaantulo- ja poikkeussäännökset. Perusasetuksen 70 artiklassa tarkoitettulla myöhäisimmällä soveltamisen aloittamispäivällä rajoitetaan siirtymäajanjaksoja säätämällä, että täytäntöönpanosääntöjä on sovellettava viimeistään 8 päivästä huhtikuuta 2012. Euroopan komission esittämän pyynnön perusteella siirtymäaika korvataan poikkeusmenetelmällä, kun se ulottuu pidemmälle kuin 8. huhtikuuta 2012.

41. Artiklan 2 kohdan a alakohdassa säädetään viranomaisia koskevasta hallintajärjestelmän osiin liittyvästä poikkeuksesta. Samoin kuin lentotoiminnanharjoittajat myös viranomaiset tarvitsevat aikaa mukauttaakseen hallintojärjestelmänsä, menettelynsä ja käsikirjansa. Ehdotuksessa esitetään yhden vuoden poikkeusaikaa, ja siinä otetaan huomioon EASAn komiteoiden aiemmat keskustelut, joissa käsiteltiin lentomiestöön sovellettavia viranomaisvaatimuksia.
42. Helikopterilla toteuttaville kaupallisille ilmakuljetuksille on myönnetty kahden vuoden poikkeusaika, jotta lentotoimintaluvat voidaan muuttaa edellä kuvatulla tavalla.
43. Osaan SPA sisältyvät kaikille lentotoiminnanharjoittajille myönnettävät hyväksynät, lukuun ottamatta kiireellistä lääkintälentotoimintaa helikopterilla (HEMS), helikopterivinssausta (HHO), pimeänäköjärjestelmän avulla toteutettuja (NVIS) ilmakuljetuksia ja pitkän matkan lentoja kaksimoottorisilla lentokoneilla (ETOPS) koskevia hyväksyntiä, jotka voidaan myöntää vain lentotoimintaluvan haltijoille. Lentokoneilla ja helikoptereilla toteutettavien kaupallisten ilmakuljetusten osalta voimassa olevien sääntöjen voimassaolon jatkamista ja siirtämistä koskevia periaatteita sovelletaan edellä kuvatulla tavalla. Kuumailmapalloilla ja purjelentokoneilla toteutettuja kaupallisille ilmakuljetuksille ehdotetaan kolmen vuoden siirtymäaikaa, vaikka vaarallisten aineiden kuljettamista koskevien hyväksyntien hakemukset ovat harvinaisia. Samaa siirtymäaikaa ehdotetaan erityistoiminnalle. Kaupalliselle lentotoiminnalle, johon ei sisälly erityistoimintaa, ehdotetaan kahden vuoden siirtymäaikaa.
44. Yhteenveto poikkeuksista esitetään alla olevassa taulukossa.

Lentotoiminta	Osa	Ilma-alus	Poikkeus
kaupalliset ilmakuljetukset, ei lennot paikasta A paikkaan A	Osa ORO Osa CAT Osa SPA	Lentokoneet	ei sovelleta
	Osa ORO Osa CAT Osa SPA	Helikopterit	2 vuotta
kaupalliset ilmakuljetukset, lennot paikasta A paikkaan A	Osa ORO Osa CAT	Lentokoneet Helikopterit	Ei sovelleta tällä hetkellä; julkaistaan myöhemmin
	Osa SPA	Lentokoneet Helikopterit	3 vuotta
Kuumailmapalloilla ja purjelentokoneilla toteutettavat kaupalliset ilmakuljetukset	Osa ORO Osa CAT	Kuumailmapallot Purjelentokoneet	Ei sovelleta tällä hetkellä; julkaistaan myöhemmin
	Osa SPA	Kuumailmapallot	3 vuotta

Lentotoiminta	Osa	Ilma-alus	Poikkeus
		Purjelentokoneet	
Erityistoiminta	Osa ORO* Osa SPO	Lentokoneet Helikopterit Kuumailmapallot Purjelentokoneet	Ei sovelleta tällä hetkellä; julkaistaan myöhemmin
	Osa SPA	Lentokoneet Helikopterit Kuumailmapallot Purjelentokoneet	3 vuotta
Vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla toteutettu muu kuin kaupallinen lentotoiminta	Osa ORO Osa NCC	Lentokoneet Helikopterit	Ei sovelleta tällä hetkellä; julkaistaan myöhemmin
	Osa SPA	Lentokoneet Helikopterit	2 vuotta
Muilla kuin vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla toteutettu muu kuin kaupallinen lentotoiminta	Osa NCO	Lentokoneet Helikopterit Kuumailmapallot Purjelentokoneet	Ei sovelleta tällä hetkellä; julkaistaan myöhemmin
	Osa SPA	Lentokoneet Helikopterit Kuumailmapallot Purjelentokoneet	2 vuotta

\*sovelletaan kaupalliseen lentotoimintaan, joka on muuta kuin kaupallisia ilmakuljetuksia, ja vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla toteutettuun muuhun kuin kaupalliseen erityistoimintaan

## **Liite I – Määritelmät**

### **I Soveltamisala**

45. Liite I sisältää asetuksen liitteissä II–VIII käytettyjen termien määritelmät.

### **II. Huomautusten yhteenveto**

46. Liitteestä I saatiin 53 huomautusta 18 taholta (joita olivat kansalliset ilmailuviranomaiset, alan järjestöt, valmistajat, lentoyhtiöt, yksi lentokenttäjärjestö ja yksi yksityishenkilö). Liitteeseen I kerättyjä määritelmiä tuettiin yleisesti, mutta jakoa täytäntöönpanosääntöjen sekä AMC- ja GM-aineiston välillä ei tuettu. Eniten huomautuksia tehtiin termistä ”suurin matkustajapaikkaluku”, ja yksimielisenä pyyntönä oli siirtää EU-OPS:n / JAR-OPS 3:n määritelmän tarkoitus asetukseen. Loput huomautukset koskivat 30:tä termiä ja niissä ehdotettiin sanamuodon muutoksia, selvyyden parantamiseksi tai paremman sääntöjen vastaavuuden vuoksi tehtäviä muutoksia sekä yhdenmukaistamista EU-OPS:n, JAR-OPS 3:n, hyväksyntäeritelmien määritelmien ja ICAO:n liitteen 6 kanssa.

### **III. Erojen yhteenveto**

#### ***Erot suhteessa EU-OPS:ään / JAR-OPS 3:een***

47. Suurin osa määritelmistä vastaa EU-OPS:n ja JAR-OPS 3:n määritelmiä. Jos termiä on käytetty useammassa kuin yhdessä täytäntöönpanosäännössä, määritelmä annetaan liitteessä I. Määritelmiin tehtiin pieniä sanamuodon muutoksia, jotta kävisi selvästi ilmi, milloin tiettyä termiä sovelletaan tietyntyypiseen lentotoimintaan tai ilma-alukseen, ja jotta ne olisivat yhdenmukaisia laadintaohjeiden kanssa. Muita muutoksia tehtiin seuraaviin termeihin:

- vastausasiakirjassa esitettiin termi ”3 prosentin reittivaralentopaikka” EU-OPS:ssä olevan termin ”pienemmän polttoainemäärän reittivaralentopaikka” sijaan – 3 prosentin vaatimus sisältyy kohdan CAT.OP.MPA.150 Polttoainevaatimukset AMC-aineistoon;
- ”riittävä lentopaikka”: EU-OPS:ssä olevassa määritelmässä määritellään, millainen kyseisen lentopaikan on oltava, ja siinä annetaan esimerkinomainen luettelo kyseisen lentopaikan tarpeellisista lisäpalveluista. Sidosryhmien palautteesta kävi ilmi, että EU-OPS:n määritelmään sisältyvää luetteloa tarpeellisista lisäpalveluista on vaikeaa noudattaa käytettäessä ilma-alusta osien NCC ja NCO mukaisesti. Muut sidosryhmät pyysivät kuitenkin, että EU-OPS:n määritelmä siirrettäisiin sellaisenaan kaupallisia ilmakuljetuksia varten. Oikeasuhteisuuden huomioon ottamiseksi virasto päätti siirtää tarpeellisten lisäpalvelujen luettelon osan CAT täytäntöönpanosääntöihin. Näin ollen EU-OPS:n määritelmän tarkoitus on säilytetty täysin kaupallisten ilmakuljetusten osalta;

- "kategorian I (CAT I) lähestymistoiminnan" määritelmään sisältyy GNSS/SBAS-järjestelmä (maailmanlaajuinen satelliittinavigointijärjestelmä / satelliittipohjainen paikannuksen tehostamisjärjestelmä), jolla selvennetään sitä, että korkeusopasteista tarkkuuslähestymistä suuntasäteen avulla (LPV) käytävä lentotoiminta katsotaan kategorian I toiminnaksi, kun ratkaisukorkeus on alle 250 jalkaa (ja vähintään 200 jalkaa);
- termi "GNSS-laskeutumisyjärjestelmä (GLS)" on muutettu "GBAS-laskeutumisyjärjestelmäksi (GLS)" ja sanamuotoa on muutettu vastaamaan asiakirjoja ICAO PANS ATM ja PANS ABC;
- "helikopterilentopaikka": virasto katsoo, että tämä termi kuuluu termin "lentopaikka" (sellaisena kuin se on määriteltynä perusasetuksessa) ja termin "toimintapaikka" soveltamisaloihin, joten kyseistä termiä ei ole sisällytetty osaksi uutta asetusta;
- "suoja-aika": määritelmä pysyy samana kuin vastausasiakirjassa, ja se on yhdenmukaistettu ICAO:n liitteen 14 kanssa;
- EU-OPS:ssä / JAR-OPS 3:ssa käytetyn termin "suurin hyväksytty matkustajapaikkaluku" tilalle on otettu käyttöön termi "suurin käytettävä matkustajapaikkaluku". Sidosryhmien huomautuksista kävi ilmi, että EU-OPS:n termi katsotaan hyväksynnäksi ja että tämä ei käynyt ilmi muutosasiakirjassa ja vastausasiakirjassa annetusta suurimman matkustajapaikkaluvun määritelmästä. Näiden huomautusten perusteella virasto laati määritelmän uutta termiä "suurin käytettävä matkustajapaikkaluku" varten. Suurin käytettävä matkustajapaikkaluku on selvästi toiminnallisia tarkoituksia varten laadittu termi, ja se on määritettävä toimintakäsikirjassa. Määritelmässä todetaan lisäksi, että suurimman käytettävän matkustajapaikkaluvun perustasona on pidettävä varmentamismenettelyssä määritettyä suurinta matkustajapaikkalukua;
- "standardinmukainen kategorian I toiminta" nimettiin uudelleen "kategorian I (CAT I) lähestymistoiminnaksi" ja laadittiin uudestaan, jotta se vastaisi paremmin EU-OPS:ssä / JAR-OPS 3:ssa olevaa määritelmää (sanamuodon muutoksen myötä EU-OPS:n määritelmän akronyymit on kirjoitettu auki liitteessä I).

### **Erot suhteessa ICAO:n liitteeseen 6**

48. Vaikka suurin osa määritelmistä on yhdenmukaisia ICAO:n kanssa, erojakin esiintyy, sillä asetuksella sisällytetään EU-OPS ja JAR-OPS 3 osaksi asetusta. Erot ovat seuraavat:

- "kategorian II, IIIA ja IIIB lähestymistoiminnat" ovat tällä hetkellä EU-OPS:n mukaisia, vaikka sääntelytehtävässä OPS.083 "Luvun SPA.LVO tarkistus" harkitaan yhdenmukaistamista ICAO:n liitteen 6 viimeisimmän muutoksen kanssa;
- "luokan A/B helikopterit" – vastausasiakirjaa koskevien huomautusten perusteella, nämä termit on yhdenmukaistettu hyväksyntäeritelmien määritelmässä olevien pyöriväsiipisiä ilma-aluksia koskevien "luokan A" ja "luokan B" määritelmien kanssa. Näiden katsotaan vastaavan JAR-OPS 3:n



tarkoitusta. Sidosryhmien palautteessa vaadittiin laajentamaan eräiden toimintojen (erityisesti HEMS-toiminta) lievennettyjä vaatimuksia, jotta helikoptereilla, jotka eivät täytä täysin vaadittuja hyväksyntäeritelmiä, voitaisiin silti toteuttaa luokkien 1 ja 2 lentotoimintaa. Jotkin sidosryhmät vaativat lievennysten perumista. Virasto katsoo, että määritelmien tarkoituksen muuttamisella ei ole vaikutusta turvallisuuteen;

- "reittivaralentopaikka": määritelmä pysyy EU-OPS:n määritelmän mukaisena, ja se eroaa ICAO:n määritelmästä niin, että se liittyy "riittäväan lentopaikkaan" ja että sitä voidaan vaatia suunnitteluvaiheessa;
- "tuulilasinäytön" määritelmä on tällä hetkellä EU-OPS:n mukainen, ja tulevassa sääntelytehtävässä OPS.084 "HUD/EVS" harkitaan sen yhdenmukaistamista ICAO:n liitteen 6 viimeisimmän muutoksen kanssa;
- helikoptereita koskeva "suoritusarvoluokan 1/2/3 mukainen toiminta": vastausasiakirjassa todettiin, että määritelmät pysyvät JAR-OPS 3:n määritelmien mukaisina, sillä virasto katsoo ne kaikkein sopivimmiksi. Vastausasiakirjaa koskevissa huomautuksissa ei puututtu näihin määritelmiin, eikä määritelmiä koskevia muutoksia ole tehty. Suoritusarvoluokan 1 mukaisen toiminnan osalta ICAO:n määritelmässä säädetään, että suoritusarvot yhden moottorin ollessa pois käytöstä on otettava huomioon ennen lentoonlähden ratkaisupistettä (TDP) tai laskun ratkaisupisteen (LDP) jälkeen. Liitteeseen I valitussa määritelmässä ei määritetä selvästi, missä kohdassa suoritusarvot on otettava huomioon, vaikka täytäntöönpanosäännöissä mainitaan, että sen on tapahduttava lentoonlähden ratkaisupisteessä tai sen jälkeen (CAT.POL.H.205) taikka laskun ratkaisupisteessä tai sitä ennen (CAT.POL.H.220). Suoritusarvoluokan 3 mukaisen toiminnan osalta valitussa määritelmässä erotetaan monimoottoriset ja yksimoottoriset helikopterit toisin kuin ICAO:n määritelmässä;
- "kiitotien pinnan kunto" vastaa niin ikään EU-OPS:ää, ja määritelmät tarkistetaan vuonna 2013 aloitettavassa sääntelytehtävässä OPS.005 "OPS:n täytäntöönpanosääntöjen ensimmäinen sanamuodon tarkistus" niiden yhdenmukaistamiseksi ICAO:n liitteen 6 viimeisimpien muutosten kanssa. Sidosryhmät voivat antaa palautetta tässä yhteydessä.

#### IV. Selitykset

49. Koska asetuksen laatimisen tärkeimpänä periaatteena oli sisällyttää EU-OPS ja JAR-OPS 3 osaksi voimaantuloasetusta, säännöksissä on eroja suhteessa ICAO:n liitteeseen 6 (erot lueteltu edellä). Muutaman termin osalta EU-OPS:n tai JAR-OPS 3:n määritelmä on jaettu liitteessä I esitettyyn pääasialliseen määritelmään ja GM-aineistossa, täytäntöönpanosäännöissä tai AMC-aineistossa esitettyyn muuhun aineistoon. Näin ollen GM-aineisto on laadittu seuraavien termien osalta: tuulilasinäyttöön perustuva laskeutumisjärjestelmä, pakkolaskun kannalta vaarallinen alue, toiminta merialueella sijaitsevilla lentopaikoilla, pimeänäköjärjestelmä ja  $V_1$ . Aineistoon kuuluu aineistoa, joka on tulkittavissa tai pelkästään esimerkinomaista ja jota ei näin ollen voida liittää osaksi pääasiallista määritelmää. EU-OPS:n / JAR-OPS 3:n määritelmien jakaminen koski myös oikeasuhteisuutta, jotta varmistettaisiin, että muutamien tärkeimpien termien

määritelmiä voitaisiin soveltaa useisiin osiin. Termin "riittävä lentopaikka" tapaus on kuvattu edellä.

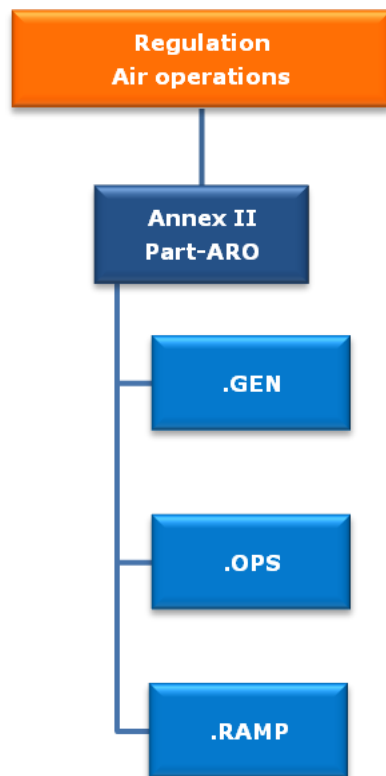
50. Eräät sidosryhmät vaativat liitteen I AMC-aineistossa olevien määritelmien sijoittamista itse liitteeseen. Virasto puolustaa kantaansa sillä, että liitteen I AMC-aineisto on soveltuva termeille, joita käytetään muissa AMC- tai GM-aineistoissa, mutta ei niille, joita käytetään täytäntöönpanosäänöissä, ja että päätökseen sisältyy liitteen I AMC-aineisto. Sääntörakenteen muutoksista ja viranomaisia ja organisaatioita koskevien vaatimusten sisällyttämisestä tähän asetukseen johtuen osien AR ja OR vastausasiakirjassa aikaisemmin julkaistut määritelmät lisättiin tämän asetuksen liitteeseen I. Näitä ovat seuraavat: asematasotarkastus, asematasotarkastusten ensisijainen kohdentaminen, hyväksyttävät menetelmät vaatimusten täyttämiseksi, lentoa simuloiva koulutuslaite (FSTD), lentoaika ennen vian korjausta, lentokielto, lentotoiminnan valvonta, päätoimipaikka, vaihtoehtoiset menetelmät vaatimusten täyttämiseksi, vuokraamista miehistöineen koskeva sopimus (wet lease -sopimus), vuokrausta ilman miehistöä koskeva sopimus (dry lease -sopimus) ja yhteistunnuksen käyttö. Sidoryhmät tarkistivat nämä määritelmät osien AR ja OR muutosehdotuksen ja vastausasiakirjan yhteydessä.
51. CDR OPS I:tä koskeviin huomautuksiin vastaamiseksi seuraavia määritelmiä muutettiin:
- "jäänpoisto" ja "jäänesto" on selvästi määritelty maatoiminnoiksi ja jäänpoisto sovellettavaksi ainoastaan lentokoneisiin;
  - "näkemistä parantavan järjestelmän (EVS)" määritelmää on muutettu, jotta se vastaisi ICAO:n liitteen 6 34. muutosta. Tämä voidaan katsoa ainoastaan sanamuodon muutokseksi.
52. "Kaupallisten ilmakuljetusten" määritelmä siirrettiin voimaantuloasetukseen, sillä se on olennainen asetuksen useiden liitteiden soveltamisalan ymmärtämiseksi.

**Liite II – Osa ARO****I. Yleistä**

53. Tässä lausunnossa ehdotettu osa ARO koostuu seuraavista kolmesta luvusta:

- osan ARO luku GEN – yleiset vaatimukset;
- osan ARO luku OPS – lentotoimintaa koskevat erityisvaatimukset;
- osan ARO luku RAMP – toisen valtion turvallisuusvalvonnan alla olevien lentotoiminnanharjoittajien ilma-alusten asematasotarkastuksia koskevat vaatimukset.

**Kuva 3: Liite II – Osa ARO**



54. Lausunnossa ehdotetussa tekstissä on otettu huomioon julkisen kuulemisen perusteella tehdyt muutokset viraston alkuperäiseen ehdotukseen (julkaistu muutosehdotuksissa 2008-22b ja 2009-02d) sekä lisämuutokset, jotka tehtiin vastausasiakirjaa koskevien huomautusten analysoinnin ja arvioinnin perusteella. Osan ARO luku GEN on suurimmalta osin yhdenmukaistettu osan ARA (viranomaisia koskevat lentomiehistövaatimukset) luvun GEN kanssa. Toimintansa osalta ilmoittamisvelvollisia lentotoiminnanharjoittajia koskevia säännöksiä sovelletaan ainoastaan lentotoimintaan, eikä niitä ole sisällytetty lentomiehistöä koskevaan asetusluonnokseen (osa ARA). Kaikkia sääntöviitteitä on muutettu

vastaamaan sääntörakenteen muutosta koskevan päätöksen perusteella ehdotettua nimeämiskäytäntöä.

- a. Aikaisemman osan AR säännökset on nyt sisällytetty asetukseen osan ARO säännöksiä (O tarkoittaa lentotoimintaa ("operations"), ja ARA:n A tarkoittaa lentomiehistöä ("aircrew")).
- b. Aikaisempi luvun AR.GEN osasto IV on nyt sisällytetty asetukseen erillisenä lukuna ARO.RAMP.
- c. Aikaisempi luku AR.OPS on nimetty uudelleen luvuksi ARO.OPS.

Sääntöjen numerot (kolme viimeistä numeroa) pysyvät muuttumattomina osan ARO lukua RAMP lukuun ottamatta.

55. Alla olevassa taulukossa esitetään sääntöviitteet vastausasiakirjan ja tämän lausunnon osalta lausunnossa esitetystä järjestyksessä.

Vastausasiakirjan sääntöviite	Vastausasiakirjan sääntöotsikko	Lausunnon sääntöviite	Lausunnon sääntöotsikko
<b>AR.GEN</b>	<b>Yleiset vaatimukset</b>	<b>ARO.GEN</b>	<b>Osan ARO luku "Yleiset vaatimukset"</b>
---	---	ARO.GEN.005	Soveltamisala
AR.GEN.115	Valvonta-asiakirjat	ARO.GEN.115	Valvonta-asiakirjat
AR.GEN.120	Vaatimusten täyttämisen menetelmät	ARO.GEN.120	Vaatimusten täyttämisen menetelmät
AR.GEN.125	Virastolle toimitettavat tiedot	ARO.GEN.125	Virastolle toimitettavat tiedot
AR.GEN.135	Välitön reagointi turvallisuusongelmaan	ARO.GEN.135	Välitön reagointi turvallisuusongelmaan
AR.GEN.200	Hallintojärjestelmä	ARO.GEN.200	Hallintojärjestelmä
AR.GEN.205	Pätevien tahojen käyttö	ARO.GEN.205	Tehtävien antaminen
AR.GEN.210	Hallintojärjestelmän muutokset	ARO.GEN.210	Hallintojärjestelmän muutokset
AR.GEN.220	Kirjanpito	ARO.GEN.220	Kirjanpito
AR.GEN.300	Jatkuva valvonta	ARO.GEN.300	Valvonta
AR.GEN.305	Valvontaohjelma	ARO.GEN.305	Valvontaohjelma
AR.GEN.310	Ensimmäinen hyväksyntämenettely – organisaatiot	ARO.GEN.310	Ensimmäinen hyväksyntämenettely – organisaatiot
AR.GEN.315	Lupakirjojen, kelpuutusten tai hyväksymistodistusten myöntämisen, voimassaolon jatkamisen, uusimisen tai muuttamisen menettely – henkilöt	ARO.GEN.315	Lupakirjojen, kelpuutusten tai hyväksymistodistusten myöntämisen, voimassaolon jatkamisen, uusimisen tai muuttamisen menettely – henkilöt
AR.GEN.330	Muutokset – organisaatiot	ARO.GEN.330	Muutokset – organisaatiot
AR.GEN.345	Ilmoittaminen – organisaatiot	ARO.GEN.345	Ilmoittaminen – organisaatiot
AR.GEN.350	Poikkeamahavainnot ja korjaavat toimenpiteet – organisaatiot	ARO.GEN.350	Poikkeamahavainnot ja korjaavat toimenpiteet – organisaatiot

Vastausasiakirjan sääntöviite	Vastausasiakirjan sääntöotsikko	Lausunnon sääntöviite	Lausunnon sääntöotsikko
AR.GEN.355	Täytäntöönpanotoimenpiteet – henkilöt	ARO.GEN.355	Poikkeamahavainnot ja täytäntöönpanotoimenpiteet – henkilöt
<b>AR.OPS</b>	<b>Lentotoiminta</b>	<b>ARO.OPS</b>	<b>Osan ARO luku "Lentotoiminta"</b>
AR.OPS.100	Lentotoimintaluvan myöntäminen	ARO.OPS.100	Lentotoimintaluvan myöntäminen
AR.OPS.105	Yhteistunnuksen käyttöön liittyvät järjestelyt	ARO.OPS.105	Yhteistunnuksen käyttöön liittyvät järjestelyt
AR.OPS.110	Vuokrasopimukset	ARO.OPS.110	Vuokrasopimukset
AR.OPS.200	Hyväksyntämenettely	ARO.OPS.200	Hyväksyntämenettely
AR.OPS.205	Minimivarusteluettelon hyväksyminen	ARO.OPS.205	Minimivarusteluettelon hyväksyminen
AR.OPS.210	Paikallinen alue	ARO.OPS.210	Paikallisen alueen määrittäminen
---	---	ARO.OPS.215	Helikopteritoiminnan hyväksyminen tiheästi asutun alueen ulkopuolella sijaitsevalla pakkolaskun kannalta vaarallisella alueella
---	---	ARO.OPS.220	Helikopteritoiminnan hyväksyminen yleishyödylliseen toimintaan käytettävällä lentoonlähtö- ja laskupaikalla
---	---	ARO.OPS.225	Syrjäisellä lentopaikalla tapahtuvan toiminnan hyväksyminen
<b>AR.GEN</b>	<b>Luvun AR.GEN osasto IV</b>	<b>ARO.RAMP</b>	<b>Osan ARO luku "Asematasotarkastukset"</b>
AR.GEN.405	Soveltamisala	ARO.RAMP.005	Soveltamisala
AR.GEN.415	Yleistä	ARO.RAMP.100	Yleistä
AR.GEN.420	Ensisijaisen kohdentamisen kriteerit	ARO.RAMP.105	Ensisijaisen kohdentamisen kriteerit
AR.GEN.425	Tiedonkeruu	ARO.RAMP.110	Tiedonkeruu
AR.GEN.430	Asematasotarkastuksia suorittavien henkilöiden pätevyysvaatimukset	ARO.RAMP.115	Asematasotarkastuksia suorittavien henkilöiden pätevyysvaatimukset
---	---	ARO.RAMP.120	Koulutusorganisaatioiden hyväksyminen
AR.GEN.435	Asematasotarkastusten toteuttaminen	ARO.RAMP.125	Asematasotarkastusten toteuttaminen
AR.GEN.440	Poikkeamahavaintojen luokittelu	ARO.RAMP.130	Poikkeamahavaintojen luokittelu
AR.GEN.445	Poikkeamahavaintoja koskevat jatkotoimet	ARO.RAMP.135	Poikkeamahavaintoja koskevat jatkotoimet
AR.GEN.450	Ilma-aluksen lentokieltoon asettaminen	ARO.RAMP.140	Ilma-aluksen lentokieltoon asettaminen
AR.GEN.455	Ilmoittaminen	ARO.RAMP.145	Ilmoittaminen
AR.GEN.460	Viraston koordinoititehtävät	ARO.RAMP.150	Viraston koordinoititehtävät

Vastausasiakirjan sääntöviite	Vastausasiakirjan sääntöotsikko	Lausunnon sääntöviite	Lausunnon sääntöotsikko
AR.GEN.465	Vuosittainen raportti	ARO.RAMP.155	Vuosittainen raportti
AR.GEN.470	Yleisesti julkaistavat tiedot	ARO.RAMP.160	Yleisesti julkaistavat tiedot
Osa AR	Lisäykset	Osa ARO	Lisäykset
Lisäys IV	Lentotoimintalupa	Lisäys I	Lentotoimintalupa
Lisäys V	Toimintaehdot	Lisäys II	Toimintaehdot
Lisäys VI	Hyväksyntäluettelo	Lisäys III	Hyväksyntäluettelo
Lisäys I	Vakiomuotoinen raportointilomake	Lisäys IV	Vakiomuotoinen raportointilomake
Lisäys II	Asemasotarkastuksen todistuslomake	Lisäys V	Asemasotarkastuksen todistuslomake
Lisäys III	Asemasotarkastusraportti	Lisäys VI	Asemasotarkastusraportti

**Taulukko 1: Lausunnon ja vastausasiakirjan viittaukset osaan ARO**

## II. Kuuleminen

56. Muutosehdotus NPA 2008-22 julkaistiin EASAn Internet-sivulla (<http://www.easa.europa.eu>) 31. lokakuuta 2008. Muutosehdotus NPA 2009-02 julkaistiin 30. tammikuuta 2009. Näiden muutosehdotusten kuulemisaikaa pidennettiin sidosryhmien pyynnöstä sääntöjenlaadintamenettelyn <sup>7</sup> 6 artiklan 6 kohdan mukaisesti, jotta varmistettaisiin ensimmäiseen laajennukseen liittyvien muutosehdotusten <sup>8</sup> kuulemisaikojen samanaikaisuus. Kuulemisaikojen päättymiseen eli 28. toukokuuta 2009 (NPA 2008-22) ja 31. heinäkuuta 2009 (NPA 2009-02) mennessä virasto oli saanut osista AR ja OR 9 405 huomautusta yli 400 taholta, joita olivat muun muassa kansalliset ilmailuviranomaiset, ammattijärjestöt, yksityiset yritykset ja yksityishenkilöt. Kumpaakin muutosehdotusta koskevia huomautuksia saatiin yhteensä 18 243.
57. Huomautukset arvioitiin viraston ja Euroopan komission sopiman sekä EASAn hallintoneuvoston ja komiteoiden hyväksymän EU:n toimivallan laajentamista koskevan yhteisen lähestymistavan mukaisesti.<sup>9</sup>
58. Muutetuista sääntöteksteistä keskusteltiin yksityiskohtaisesti sääntöjenlaadinnan tarkastelutyöryhmissä, jotka perustettiin muutosehdotuksia NPA 2008-22 ja 2009-02 varten. Tarkastelutyöryhmien kokoonpano perustui alkuperäisiin laadintatyöryhmiin, jotka perustettiin sääntelytehtäviä OPS.001 ja FCL.001 varten. Alkuperäisten laadintatyöryhmien jäseniä lisättiin laadintatyöryhmien

<sup>7</sup> EASAn hallintoneuvoston päätös 08-2007 sääntöjenlaadintamenettelyn muuttamisesta ja korvaamisesta, tehty 13. kesäkuuta 2007 pidetyssä hallintoneuvoston kokouksessa 03-2007 ([http://www.easa.eu.int/ws\\_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php](http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php)).

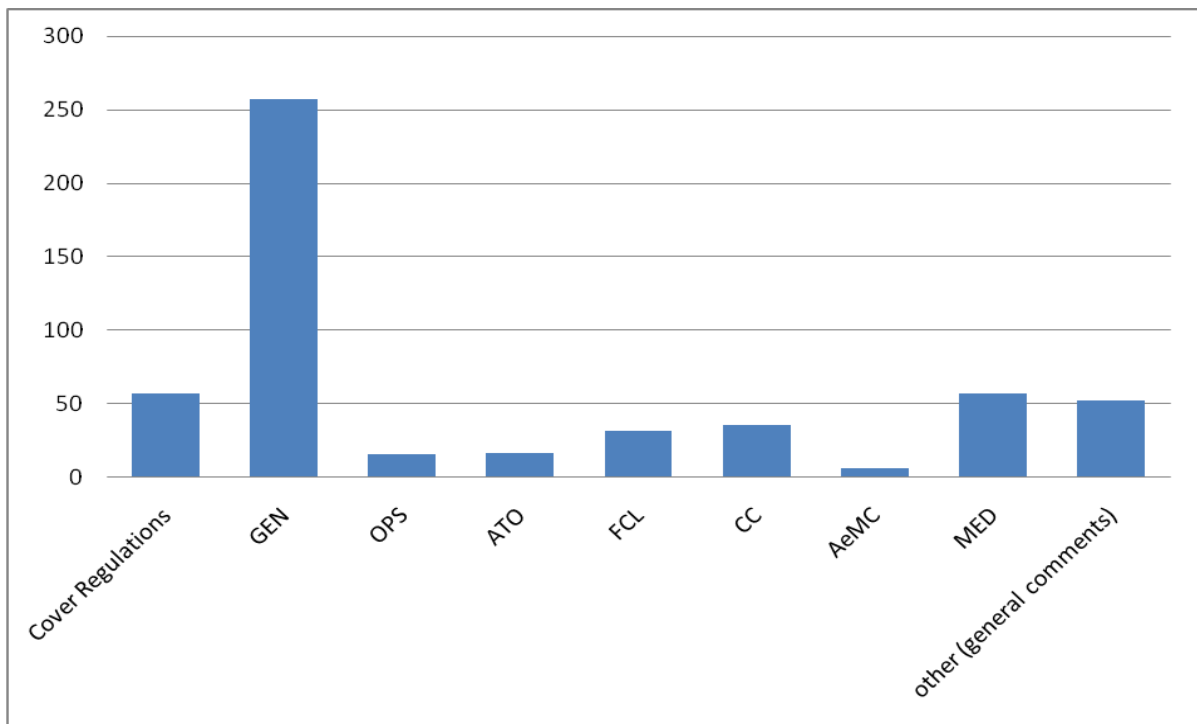
<sup>8</sup> Tarkemmin sanottuna viranomaisia ja organisaatioita koskevia vaatimuksia koskeva muutosehdotus NPA 2008-22 ja EU:ssa toimivien lentotoiminnanharjoittajien lentotoiminnan täytäntöönpanosääntöjä koskeva muutosehdotus NPA 2009-02 ([http://www.easa.eu.int/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.eu.int/ws_prod/r/r_archives.php)).

<sup>9</sup> [http://easa.europa.eu/ws\\_prod/g/doc/COMMS/Commission%20EASA%20joint%20position%20MB.%2015%2009%2009.pdf](http://easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/COMMS/Commission%20EASA%20joint%20position%20MB.%2015%2009%2009.pdf).

jäsenyyssmenettelyjä koskevien sääntöjen mukaisesti niin, että jäseniksi otettiin muita sidosryhmien edustajia sekä viraston standardisointiosaston yksi edustaja. Osa AR käsiteltiin yhdessä osan OR kanssa, jotta lopputulos olisi yhdenmukainen ja arviointiprosessi tehokas. Arviointiprosessiin liittyi myös läheistä yhteistyötä lentotoiminnan teknisiä vaatimuksia (NPA 2009-02b) varten perustettujen arviointityöryhmien kanssa sekä toista laajennusta varten (lentopaikat, lentoliikenteen hallinta ja lennonvarmistuspalvelut) perustettujen laadintatyöryhmien kuulemista.

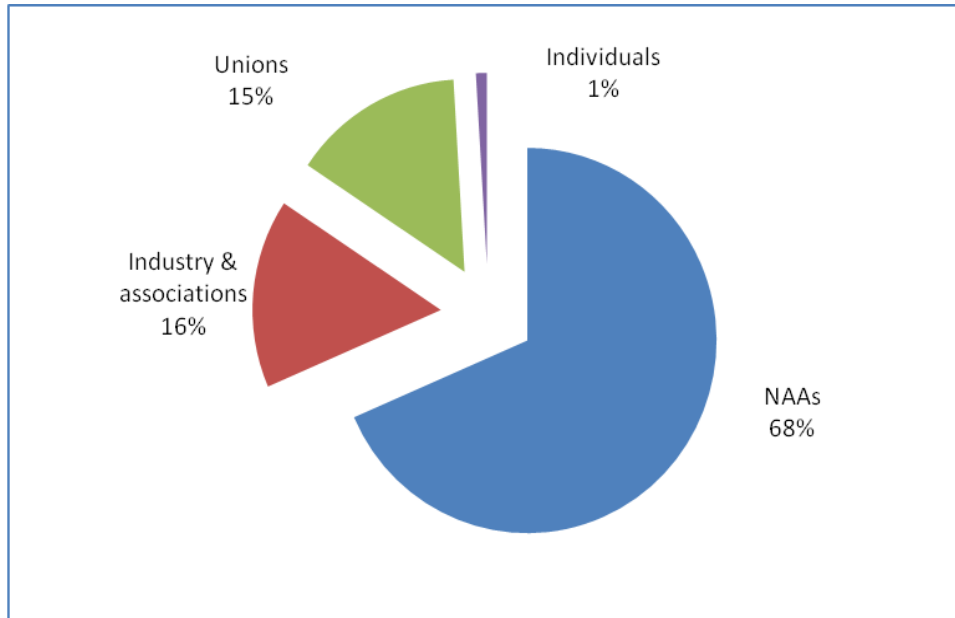
59. Osien AR ja OR vastausasiakirjat, joissa esitettiin yhteenveto huomautuksista ja niihin liittyvistä viraston vastauksista sekä muutettu teksti, julkaistiin viraston Internet-sivulla 4. lokakuuta 2010. Vastausasiakirjoissa oli luettelo kaikista huomautuksista esittäneistä henkilöistä tai organisaatioista. Viimeiseen huomautusten jättöpäivään eli 6. joulukuuta 2010 mennessä virasto oli saanut osista AR ja OR 1 020 huomautusta yli 70 taholta, joita olivat muun muassa Alankomaiden, Belgian, Espanjan, Irlannin, Italian, Itävallan, Norjan, Ranskan, Ruotsin, Saksan, Suomen, Sveitsin ja Yhdistyneen kuningaskunnan ilmailuviranomaiset, ammattijärjestöt, voittoa tavoittelemattomat yhteisöt, yksityiset yritykset ja muutamat yksityishenkilöt. Vastausasiakirjat arvioi myös Yhdysvaltain ilmailuviranomainen, jolla ei ollut niistä huomautettavaa. Kaikista saaduista huomautuksista 530 koski osaa AR ja 490 osaa OR. Suurin osa huomautuksista koski lukua GEN. Noin 20 prosenttia 1 020 huomautuksesta tehtiin osien AR ja OR AMC- ja GM-aineistojen osalta.

Alla olevassa kaaviossa esitetään huomautusten jakautuminen osan AR eri lukujen osalta.



**Kuva 4: Osa AR koskevien huomautusten jakautuminen**

60. Alle on merkitty tiedot huomautusten alkuperästä. Kun otetaan huomioon, että toimialan etujärjestöjen huomautukset on yleensä lähetetty yksittäisten jäsenten nimissä, voidaan olettaa, että alan järjestöt ovat aliedustettuina tässä kaaviossa. Ei ole kuitenkaan mikään yllätys, että suurin osa huomautuksista tuli kansallisilta ilmailuviranomaisilta.



**Kuva 5: Osaa AR koskevien huomautusten alkuperä**

### III. Soveltamisala ja sovellettavuus

61. Vaikka tämä lausunto koskee ainoastaan kaupallisia ilmakuljetuksia, tässä lausunnossa ehdotettua osaa ARO voidaan soveltaa kaikentyypiseen lentotoimintaan, mukaan luettuina muu kaupallinen lentotoiminta kuin kaupalliset ilmakuljetukset sekä vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla ja muilla kuin vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla toteutettu muu kuin kaupallinen lentotoiminta. Tällä varmistetaan, että hyväksyntämenettelyn lopussa säännöt ovat tarkkoja ja yhdenmukaisia kaikentyypisen lentotoiminnan osalta (kaupallinen ja muu kuin kaupallinen lentotoiminta). On huomattava, että myös muuhun toimintaan kuin kaupallisiin ilmakuljetuksiin sovellettavat viranomaisia koskevat vaatimukset pysyvät avoimina, kunnes asiaankuuluvia teknisiä vaatimuksia (esimerkiksi osat NCC, NCO ja SPO) koskevat lausunnot on hyväksytty.

Osan ARO luvussa GEN määritetään toimivaltaisista viranomaisista koskevat yhteiset vaatimukset. Luvussa on seuraavat kolme osastoa:

- Osasto 1 Yleistä;
- Osasto 2 Hallinto; ja
- Osasto 3 Valvonta, hyväksyminen ja täytäntöönpano.

62. Osastoilla pannaan täytäntöön perusasetuksen asiaankuuluvat artikkelit, jotka koskevat hyväksytyjen organisaatioiden ja toimivaltaisen viranomaisen välistä



vuorovaikutusta, toimivaltaisten viranomaisten keskinäistä sekä viraston kanssa tapahtuvaa yhteistyötä ja tietojenvaihtoa, viraston asettamille vaatimusten täyttämisen menetelmille vaihtoehtoisten menetelmien hyväksymistä, tarvetta reagoida turvallisuusongelmaan välittömästi sekä hyväksymistodistusten ja hyväksyntien myöntämisen, voimassapitämisen, muuttamisen, rajoittamisen, voimassaolon keskeyttämisen tai peruuttamisen edellytyksiä. Lukuun GEN sisältyy lisäksi toimivaltaisen viranomaisen organisaatio- ja hallintojärjestelmää koskevia vaatimuksia, jotka liittyvät suoraan toimivaltaisten viranomaisten valvontavalmiuksiin.

Perusasetus	Viranomaisia koskevat vaatimukset
2 artiklan 2 kohdan d alakohta – Tavoitteet 15 artikla – Tietoverkko	Turvallisuusohjelma (voimaantuloasetuksen 3 artikla)
18 artikla – Viraston toimenpiteet 19 artikla – Lausunnot, hyväksyntäeritelmat ja ohjeaineisto	Vaatimusten täyttämisen menetelmät (ARO.GEN.120)
7 artikla – Lentäjät	Valvontavalmiudet (voimaantuloasetuksen 4 artikla) Valvonta (ARO.GEN.300)
7 artikla – Lentäjät (hyväksytyt koulutusorganisaatiot, ilmailulääketieteen keskuskeskukset, lentoa simuloivat koulutuslaitteet)	Valvontaohjelma (ARO.GEN.305) Ensimmäinen hyväksyntä (ARO.GEN.310 ja 315)
8 artikla – Lentotoiminta	Muutokset – organisaatiot (ARO.GEN.330) Poikkeamahavainnot – organisaatiot (ARO.GEN.350)
8 artiklan 4 kohta – Lentotoiminta – matkustamomiehistö	Poikkeamahavainnot ja täytäntöönpano – henkilöt (ARO.GEN.355)
10 artikla – Valvonta ja täytäntöönpano	Valvonta (ARO.GEN.300) Valvontaohjelma (ARO.GEN.305) Poikkeamahavainnot (ARO.GEN.350) Täytäntöönpano – henkilöt (ARO.GEN.355)
13 artikla ja liite V – Pätevät yksiköt	Tehtävien antaminen (ARO.GEN.205)
15 artikla – Tietoverkko	Virastolle toimitettavat tiedot (ARO.GEN.125) Valvontaohjelma (ARO.GEN.305) Hallintojärjestelmä (ARO.GEN.200)
14 artikla – Joustavuutta koskevat säännökset 15 artikla – Tietoverkko 22 artiklan 1 kohta – Lentotoiminnan harjoittajien hyväksyntä	Välitön reagointi turvallisuusongelmaan (ARO.GEN.135)
24 artikla Sääntöjen soveltamisen seuranta	Hallintojärjestelmä (ARO.GEN.200) Hallintojärjestelmän muutokset (ARO.GEN.210)
54 artikla Jäsenvaltioita koskevat tarkastukset	Hallintojärjestelmän muutokset (ARO.GEN.210) Kirjanpito (ARO.GEN.220)

**Taulukko 2: Perusasetuksen artiklat ja vastaavat viranomaisia koskevat vaatimukset**

63. Kokonaisvaltaisen lähestymistavan mukaisesti luvun GEN vaatimuksia laadittaessa on pyritty varmistamaan, että ne ovat mahdollisimman yhtenäisiä ja yhdenmukaisia asiaankuuluvien sääntöjen kanssa lentopaikkojen ja lentoliikenteen hallinnan / lennonvarmistuspalvelujen sekä lentokelpoisuuden

alalla. Kun otetaan huomioon niiden yleisluonteisuus, ehdotetuissa täytäntöönpanosäännöissä otetaan asianmukaisesti huomioon ICAO:n määrittämät turvallisuudenvalvontajärjestelmän kriittiset osat (CE)<sup>10</sup> erityisesti seuraavien seikkojen osalta:

- CE-3: Valtion siviili-ilmailujärjestelmä ja turvallisuuden valvontatoimet
- CE-4: Teknisen henkilöstön pätevyys ja koulutus
- CE-5: Tekninen ohjaus, työkalut ja turvallisuuskriittisen tiedon toimittaminen
- CE-6: Lupien, hyväksymistodistusten ja valtuutusten myöntäminen tai hyväksyntää koskevat velvoitteet
- CE-7: Valvontavelvollisuudet
- CE-8: Turvallisuusnäkökohtia koskeva päätös.

64. Kansallisten turvallisuusohjelmien (SSP) täytäntöönpanoa koskevissa ICAO:n standardeissa vaaditaan valtiota ottamaan käyttöön mekanismit kriittisten osien tehokkaan valvonnan varmistamiseksi<sup>11</sup>. Näin ollen luvussa GEN ehdotetuilla vaatimuksilla tuetaan jäsenvaltioita turvallisuusohjelmien täytäntöönpanossa.

65. Ehdotetuissa säännöissä hyödynnetään lisäksi EU-OPS:n luvun C "Lentotoiminnan harjoittajien hyväksyminen ja valvonta"<sup>12</sup> säännöksiä sekä Euroopan ilmailuviranomaisen yhteistyöelimen yhteisissä täytäntöönpanomenettelyissä annettuja säännöksiä. Osan ARO luvun GEN täytäntöönpanosäännöt ja niihin liittyvä AMC-aineisto vastaavat täysin ICAO:n liitteessä 6 olevan osan 1 lisäyksessä 5 ja osan 3 lisäyksessä 1 olevia turvallisuusvalvontaa koskevia standardeja.

ICAO:n liitteessä 6 olevan osan 1 lisäys 5 ICAO:n liitteessä 6 olevan osan 3 lisäys 1	EASAn säännöt ja niihin liittyvä AMC- /GM-aineisto
1. Ilmailua koskeva primäärilainsäädäntö	Perusasetus ORO.GEN.140
2. Erityiset toimintasäännökset	Asetus (EY) N:o 216/2008; Olennaiset vaatimukset, Asetus (EY) N:o 2042/2003 <sup>13</sup> Osan ARO luku OPS
3. Siviili-ilmailuviranomaisen rakenne ja turvallisuuden valvontatoimet	ARO.GEN.200(a)(2) – riittävä henkilöstömäärä Voimaantuloasetuksen 4 artikla

<sup>10</sup> Ks. ICAO:n asiakirja 9735 "Safety Oversight Audit Manual", 2. painos – 2006, liite C – turvallisuuden valvontajärjestelmän kriittisten osien tehokkaan täytäntöönpanon yhteydessä valtion valmiudet valvoa turvallisuutta määritetään osana ICAO:n yleistä turvallisuuden valvonnan tarkastusohjelmaa.

<sup>11</sup> Ks. ICAO:n liitteen 1 lisäys C ja ICAO:n liitteen 6 lisäyksessä J "Kansallisen turvallisuusohjelman kehys" oleva 3.1 kohta.

<sup>12</sup> EU-OPS:n ja JAR-OPS 3:n sääntöjen vertailutaulukot esitettiin osia AR ja OR koskevissa vastausasiakirjoissa, ks. <http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-ar/CRD%20c.4%20-%20Rule%20comparison%20EU-OPS+JAR-OPS3.pdf>.

<sup>13</sup> Komission asetus (EY) N:o 2042/2003 lentokelpoisuuden ja ilmailutuotteiden, osien ja laitteiden ylläpidosta, ja näihin tehtäviin osallistuvien organisaatioiden ja henkilöstön hyväksymisestä. EUVL L 315, 28.11.2003, s. 1.

ICAO:n liitteessä 6 olevan osan 1 lisäys 5 ICAO:n liitteessä 6 olevan osan 3 lisäys 1	EASAn säännöt ja niihin liittyvä AMC- /GM-aineisto
4. Tekninen ohjaus	ARO.GEN.115 ARO.GEN.200(a)(1)
5. Pätevä tekninen henkilöstö	ARO.GEN.200(a)(2) GM1 ja 2 – ARO.GEN.200(a)(2)
6. Lupakirjojen ja hyväksymistodistusten myöntämisen velvoitteet	ARO.GEN.200(a)(1) – AMC1-ARO.GEN.305(b)-OPS ARO.GEN.310 – AMC1-ARO.GEN.310(a)-OPS
7. Jatkuvan valvonnan velvoitteet	ARO.GEN.200(a)(1); ARO.GEN.300 ARO.GEN.305; AMC1-ARO.GEN.305(b)
8. Turvallisuusnäkökohtia koskeva päätös	ARO.GEN.200(a)(1) ja ARO.GEN.350 ARO.GEN.350

**Taulukko 3: Valvontaa koskevien ICAO:n standardien ja osan ARO/ORO vastaavuudet**

66. Osan ARO luvussa GEN ehdotetaan yhteisiä vaatimuksia, joita voidaan soveltaa kaikentyypisiin todistuksiin ja hyväksyntiin, ja sillä pannaan täytäntöön organisaatioiden toimilupien yhdenmukaisuutta koskevan Euroopan ilmailuviranomaisen yhteistyöelimen raportin päätelmät suoritukseen liittyvän valvonnan sekä organisaatioiden hyväksyntiä yhdenmukaistavien tehostettujen hyväksyntäprosessien osalta niitä tapauksia varten, joissa yhdenmukaisuus on olennainen edellytys tehokkaiden (turvallisuuden) hallintajärjestelmien käyttöönottamiseksi organisaatioissa. ICAO:n tavoite ottaa käyttöön turvallisuuden hallintajärjestelmät kaikilla ilmailun aloilla johtaa väistämättä samoihin organisaation hallinnon ja hyväksynnän peruseräisiin.
67. Koska osa ARO perustuu voimassa olevaan sääntöaineistoon ja siinä ehdotetaan vaatimuksia, jotka vastaavat täysin kansallisia turvallisuuden valvontajärjestelmiä koskevia ICAO:n standardeja, tässä lausunnossa ehdotetuissa täytäntöönpanosäännöissä määritetyt viranomaistehtävät eivät eroa perustavalla tavalla tehtävistä, joita toimivaltaiset viranomaiset jo nykyisin toteuttavat. Mahdolliset lisätehtävät voidaan perustella joko suoraan perusasetuksella (eli ensimmäiseen laajennukseen sisältyvien artikloiden täytäntöönpano ja perusasetuksen päätavoitteen saavuttaminen turvallisuuden, standardisoinnin ja yhdenmukaistamisen osalta) tai kansallisen turvallisuusohjelman perustamiseen liittyvillä ICAO:n standardeilla.

### Luvun ARO.GEN osasto 1 – Yleistä

68. Voimaantuloasetuksessa (4 artikla – Valvontavalmiudet) määritettyjä, jäsenvaltioita koskevia vaatimuksia täydennetään osastossa 1 toimivaltaisiin viranomaisiin sovellettavilla yleisillä vaatimuksilla. Osaston päätavoitteena on helpottaa viranomaisten ja viraston välistä sekä viranomaisten keskinäistä yhteistyötä ja tietojenvaihtoa. Säännökset perustuvat perusasetuksessa asetettuihin korkean tason vaatimuksiin (erityisesti 5 artiklan 5 kohta, 7 artiklan 6 kohta, 8 artiklan 5 kohta, 10 artikla, 15 artikla, 22 artiklan 1 kohta ja

24 artikla). Osastoon 1 sisältyy myös sellaisiin valvonta-asiakirjoihin liittyviä velvoitteita, joilla täydennetään voimaantuloasetukseen sisältyviä valvontavalmiuksia koskevia säännöksiä, jotka liittyvät ICAO:n kriittiseen osaan CE-5 "Tekninen ohjaus, työkalut ja turvallisuuskriittisen tiedon toimittaminen".

69. Tämän lisäksi osastossa 1 vaaditaan toimivaltaisia viranomaisia toimittamaan virastolle turvallisuuden kannalta merkittävät tiedot (ARO.GEN.125(b)). Vaikka direktiivissä 2003/42/EY<sup>14</sup> säädettiin vakavissa vaaratilanteissa tehtävistä pakollisista turvallisuusraporteista, tuntui kuitenkin siltä, että siihen liittyvissä täytäntöönpanotoimenpiteissä<sup>15</sup> ei nimenomaisesti vaadittu kaikkien saatavilla olevien turvallisuustietojen toimittamista virastolle sopivassa muodossa. Virastolle on tyypillisesti ilmoitettava Euroopan lentoturvallisuusohjelmassa tarkoitettuihin suunnitteluun, käyttöönsoveltuvuustietoihin ja käyttöturvallisuuteen liittyvistä seikoista tai aloista, jotka virasto on erityisesti määrittänyt turvallisuusriskeiksi. AMC-aineisto sisällytetään myöhemmin kohdan AR.GEN.125 alakohtaan (b) viraston sisäistä poikkeamien ilmoittamisjärjestelmää (Internal Occurrence Reporting System, IORS) koskevan parhaillaan käynnissä olevan työn tuloksena. Näin virasto saa tärkeän työkalun, jolla se voi kehittää lainsäätäjän<sup>16</sup> vaatimaa vuosittaista turvallisuusarviointia.
70. Osastoon 1 sisältyy vaatimuksia, joita sovelletaan viraston antamille hyväksyttävälle vaatimusten täyttämisen menetelmille vaihtoehtoisten vaatimusten täyttämisen menetelmien käsittelyyn. Perusasetuksen 18 ja 19 artiklassa mainituilla hyväksyttävillä menetelmillä vaatimusten täyttämiseksi tarkoitetaan pääasiassa sitä teknistä tai menettelyyn liittyvää aineistoa, jota jäsenvaltioiden ja ilmailualan on käytettävä perusasetuksen ja sen täytäntöönpanosääntöjen täytäntöön panemiseksi. Tässä yhteydessä hyväksyttävä menetelmä vaatimusten täyttämiseksi tarkoittaa siis tapaa, jolla sääntöä voidaan noudattaa. Koska viraston toimittama tähän liittyvä aineisto ei ole luonteeltaan lainsäädännöllistä, siinä ei voida asettaa velvoitteita sääntelyn soveltamisalaan kuuluville henkilöille, vaan nämä voivat päättää täyttää sovellettavat vaatimukset muulla tavoin. Lainsäätäjä on kuitenkin tarkoittanut, että tällaisella aineistolla tarjotaan oikeusvarmuutta hakijoille ja edesautetaan yhdenmukaista täytäntöönpanoa, joten se soveltaa tähän aineistoon vaatimustenmukaisuutta koskevaa olettaa. Hyväksyttävät menetelmät vaatimusten täyttämiseksi sitovat toimivaltaisia viranomaisia siten, että menetelmiä noudattavien sääntelyn soveltamisalaan kuuluvien henkilöiden on katsottava noudattavan lainsäädäntöä. Joustonvaraa kuitenkin on, sillä sidosryhmät voivat ehdottaa omalle toimivaltaiselle viranomaiselleen vaihtoehtoisia vaatimusten täyttämisen menetelmiä, ja mikäli ne voivat osoittaa, että vastaava turvallisuustaso voidaan taata, nämä vaihtoehtoiset menetelmät vaatimusten täyttämiseksi voidaan hyväksyä ja panna täytäntöön.

<sup>14</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/42/EY, annettu 13 päivänä kesäkuuta 2003, poikkeamien ilmoittamisesta siviili-ilmailun alalla (EUVL L 167, 4.7.2003, s. 23).

<sup>15</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/27/EY mukaisesti vaihdettujen siviili-ilmailualan poikkeamia koskevien tietojen keskusrekisteriin tallentamisen yksityiskohtaisista säännöistä (ETA:n kannalta merkityksellinen teksti) 12 päivänä marraskuuta 2007 annetun komission asetuksen (EY) N:o 1321/2007 (EUVL L 294, 13.11.2007, s. 3) 2 artikla.

<sup>16</sup> Perusasetuksen 15 artiklan 4 kohta.

71. Vastausasiakirjassa tehdyn ehdotuksen tarkoituksena oli varmistaa, että toimivaltaiset viranomaiset käsittelevät tällaiset vaihtoehtoiset menetelmät yhdenmukaisella tavalla ja että saavutetaan täysi avoimuus, mikä puuttuu nykyisestä järjestelmästä. Vaihtoehtoisten vaatimusten täyttämisen menetelmien mekanismin ja toimivaltaisten viranomaisten velvollisuuksien oikeusperusta on muun muassa perusasetuksen 5 artiklan 5 kohdassa, 7 artiklan 6 kohdassa ja 8 artiklan 5 kohdassa, joissa säädetään, että täytäntöönpanosäännöt on hyväksyttävä hyväksymistodistusten ja hyväksyntien myöntämisen, ylläpitämisen ja muuttamisen osalta. Koska vaihtoehtoiset menetelmät vaatimusten täyttämiseksi ovat pääasiassa menetelmiä, joita hakijat käyttävät noudattaakseen täytäntöönpanosääntöjä, virasto katsoi tarpeelliseksi laatia sekä hakijoita että viranomaisia varten menettelyn, jonka mukaisesti näitä vaihtoehtoisten vaatimusten täyttämisen menetelmiä käsitellään. Viraston roolin ja velvoitteiden oikeusperusta on virastolle osoitetuissa valtuuksissa valvoa, että toimivaltaiset viranomaiset panevat säännöt täytäntöön, ja valtuuksissa standardoida viranomaisten toimintaa (katso perusasetuksen 10 ja 24 artikla).
72. Standardoinnin ja yhdenmukaistamisen vuoksi toimivaltaiselle viranomaiselle on asetettu velvoite ilmoittaa virastolle kustakin vaihtoehtoisesta vaatimusten täyttämisen menetelmästä, jonka se on hyväksynyt tai jota se käyttää, sekä saattaa kaikkien sen valvonnassa olevien organisaatioiden ja henkilöiden saataville vaihtoehtoiset vaatimusten täyttämisen menetelmät, joita toimivaltainen viranomaiskäyttää itse noudattaakseen sovellettavia sääntöjä. Toimivaltaiselle viranomaiselle asetetaan näin uusi tehtävä, joka voidaan kuitenkin toteuttaa olemassa olevien mekanismien ja menettelyiden avulla. Tästä aiheutuvan hallinnollisen lisärasituksen odotetaan siis jäävän vähäiseksi.
73. Muutosehdotuksia ja vastausasiakirjoja koskevista huomautuksista kävi selvästi ilmi, että suurin osa sidosryhmistä kannattaa sitä, että virasto tarkastaa vaihtoehtoiset vaatimusten täyttämisen menetelmät systemaattisesti ennakkoon ennen kuin toimivaltainen viranomaiskäyttää ne tai panee ne täytäntöön. Keskeisenä argumenttina on pitää yllä yhdenvertaisia toimintaedellytyksiä ja poistaa epävarmuustekijät, jotka liittyvät siihen, että toimivaltaisen viranomaisen hyväksymät vaihtoehtoiset menetelmät vaatimusten täyttämiseksi voidaan ilman viraston puuttumista asiaan asettaa kyseenalaisiksi esimerkiksi standardointitarkastusten yhteydessä. Perusasetukseen ei sisälly valtuutusta tällaista viraston ennakkohyväksyntää varten, sillä siinä sääntöjen täytäntöönpano jätetään jäsenvaltioiden vastuulle. Näin ollen näihin näkökohtiin ei voida puuttua nykyisessä oikeusjärjestelmässä. Jotta sidosryhmien näkökohdat voitaisiin kuitenkin ottaa huomioon, tilannetta lievennetään asettamalla toimivaltaiselle viranomaiselle selvä vaatimus perustaa järjestelmä kaikkien sen itsensä tai valvonnassaan olevien organisaatioiden käyttämien vaihtoehtoisten vaatimusten täyttämisen menetelmien yhdenmukaista arviointia ja valvontaa varten. Tässä yhteydessä on tärkeää huomata, että toimivaltaisen viranomaisen hyväksymien vaihtoehtoisten vaatimusten täyttämisen menetelmien käyttö rajoittuu kyseiseen organisaatioon. Muiden organisaatioiden, jotka haluavat käyttää samoja vaihtoehtoisia vaatimusten täyttämisen menetelmiä, on sovittava niistä oman toimivaltaisen viranomaisensa kanssa.
74. Vastauksena vastausasiakirjaa koskeviin huomautuksiin virasto yksinkertaisti määritelmiä poistamalla termin "muut menetelmät vaatimusten täyttämiseksi" ja

laajentamalla termin "vaihtoehtoiset menetelmät vaatimusten täyttämiseksi" soveltamisalaa kattamaan jollekin voimassa olevalle hyväksyttävälle vaatimusten täyttämisen menetelmälle vaihtoehtoiset menetelmät sekä uudet menetelmät, joilla täytetään perusasetuksen ja sen täytäntöönpanosääntöjen vaatimukset, mikäli virasto ei ole hyväksynyt näihin liittyviä hyväksyttäviä menetelmiä vaatimusten täyttämiseksi.

## Luvun ARO.GEN osasto 2 – Hallinto

75. Osaston 2 säännöissä vaaditaan toimivaltaisia viranomaisia perustamaan ja pitämään yllä hallintojärjestelmää veloitteidensa noudattamista ja osassa ARO asetettujen vastuiden täyttämistä varten. Hallintojärjestelmän tärkeimmät osat vastaavat tyypillisiä hallintojärjestelmälle asetettuja vaatimuksia, joita voidaan soveltaa kaikkiin organisaatioihin:
- dokumentoidut menettelytavat ja menetelmät;
  - riittävän pätevä ja asianmukaisesti koulutettu henkilöstö, myös velvollisuus suunnitella henkilöstön käytettävyyttä;
  - johtohenkilöstön nimeäminen eri toiminta-aloille;
  - sopivat välineet ja tilat;
  - hallintojärjestelmän vaatimustenmukaisuuden valvonta sekä henkilön tai henkilöryhmän nimeäminen vastaamaan tästä vaatimustenmukaisuuden valvonnasta;
  - tarve varmistaa, että toimivaltaisen viranomaisen puolesta myönnettyt hyväksymistodistukset ja toteutetut valvontatoimet vastaavat sovellettavia vaatimuksia;
  - järjestelmä hallintojärjestelmään vaikuttavien muutosten tunnistamista varten ja hallintojärjestelmän tehokkuuden varmistamiseen tarkoitettujen toimien toteuttamista varten; ja
  - kirjapitojärjestelmä, jolla varmistetaan toteutettujen toimien jäljitettävyys.
76. Näitä hallintojärjestelmää koskevia vaatimuksia täydennetään vaatimuksella, jonka mukaan on otettava käyttöön menetelmiä tehokasta tietojenvaihtoa sekä muiden viranomaisten auttamista varten, millä puolestaan täsmennetään perusasetuksen 15 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja vaatimuksia. Osastossa 2 esitetyt toimivaltaisen viranomaisen hallintojärjestelmän vaatimukset vastaavat suoraan turvallisuuden valvontajärjestelmiä koskevia ICAO:n kriittisiä osia CE-4 "Teknisen henkilöstön pätevyys ja koulutus" ja CE-5 "Tekninen ohjaus, työkalut ja turvallisuuskriittisen tiedon toimittaminen". Näillä vaatimuksilla tuetaan kansallisten turvallisuusohjelmien täytäntöönpanoa ja edistetään tehokkaan valvontajärjestelmän perustamista sekä siten rohkaistaan sääntelyn soveltamisalaa kuuluvia organisaatioita panemaan täytäntöön osan ORO mukaisia hallintojärjestelmiä.

77. Osaston 2 tarkoituksena on tukea standardointiprosessia ja helpottaa kyseisen prosessin kehittämistä kohti jatkuvaa valvontaa<sup>17</sup>, ja siinä vaaditaan kaikkia toimivaltaisia viranomaisia toimittamaan virastolle asiaankuuluvat asiakirjat hallintojärjestelmistään ja niihin tehdyistä muutoksista.
78. Kohdan ARO.GEN.205 osalta eräät jäsenvaltiot kyseenalaistivat säännösten liittämisen osaan ARO ja väittivät, että tätä asiaa käsitellään jo riittävästi perusasetuksen 13 artiklassa ja liitteessä V. Virasto on päinvastoin sitä mieltä, että perusasetuksessa ei säädetä, kuinka erityiset velvoitteet varmistetaan, ja näin ollen se säilyttää säännökset muutetussa versiossa. Sääntö koskee nyt toimivaltaisen viranomaisen toteuttamaa hyväksyntää ja valvontaa koskevien tehtävien siirtämistä oikeushenkilöille ja luonnollisille henkilöille, ja siinä keskitytään täytettäviin edellytyksiin. Näiden erityissääntöjen tarkoituksena on taata, että toimivaltaisen viranomaisen puolesta toteutetut hyväksyntää ja valvontaa koskevat tehtävät ovat sovellettavien vaatimusten mukaisia. Vastaavia vaatimuksia sovelletaan organisaatioihin, kun ne tekevät alihankintasopimuksia hyväksyntänsä mukaisista tehtävistä. Tämän uuden täytäntöönpanosäännön tarkoituksena on suoraan varmistaa hyväksyntää ja valvontaa koskevien toimivaltaisen viranomaisen tehtävien korkea turvallisuustaso sekä asiaankuuluvien perusasetuksen säännösten yhdenmukainen täytäntöönpano. Tämä uusi sääntö ei ole esteenä jäsenvaltiolla olevalle joustovaralle, joka koskee voimaantuloasetuksen 4 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua yhden tai useamman tahon nimeämistä toimivaltaiseksi viranomaiseksi. Uutta sääntöä voidaan soveltaa kaikkiin jäsenvaltion nimeämiin toimivaltaisiin viranomaisiin.
79. Vaikka osaston 2 säännökset perustuvat voimassa oleviin vaatimuksiin, kuten niihin, jotka sisältyvät asetuksen (EY) N:o 2042/2003 osastoon B ja koskevat toimivaltaisen viranomaisen organisaatiota, koulutusta ja kokemusta, menettelyjä, tiloja, kirjanpitoa ja niin edelleen, niissä edellytetään toimivaltaiselta viranomaiselta seuraavia uusia tehtäviä:
- menettelyjä ja niiden muutoksia sekä hallintojärjestelmään vaikuttavia muutoksia koskevien tietojen toimittaminen virastolle (ARO.GEN.200(d) ja ARO.GEN.210(c));
  - keskinäiseen tietojenvaihtoon ja muiden toimivaltaisten viranomaisten avustamiseen osallistumista koskevien menettelyjen määrittäminen ja täytäntöönpano (ARO.GEN.200(c)); ja
  - sisäisiä tarkastuksia ja turvallisuusriskien hallintajärjestelmää koskevan vaatimustenmukaisuuden valvontajärjestelmän käyttöönotto (ARO.GEN.200 (a)(4);(5)) sekä sellaisen järjestelmän käyttöönotto, jolla toteutetaan hyväksyntää tai valvontaa koskevia tehtäviä toimivaltaisen viranomaisen puolesta hoitavien oikeushenkilöiden ja luonnollisten henkilöiden alkuarviointi ja jatkuva arviointi (ARO.GEN.205).
80. Tehtävien a ja b osalta voidaan olettaa, että viranomaiset voivat käyttää olemassa olevia resursseja ja viestintäkanavia, mutta on selvää, että tehtävän c toteuttaminen voi vaatia lisäresursseja. Voimaantuloasetuksen 4 artiklan

<sup>17</sup> Jatkuvan valvonnan lähestymistapaan kuuluu sellaisen järjestelmän perustaminen, jolla jäsenvaltioita valvotaan jatkuvasti yhdenmukaistetun ja johdonmukaisen lähestymistavan mukaisesti. Jäsenvaltioiden turvallisuuden valvontavalmiuksien valvonta perustuu seuraaviin neljään tärkeään vaiheeseen: (1) turvallisuustietojenkerääminen ja validointi, (2) turvallisuuden valvontavalmiuksien tason arviointi ja mittaaminen, (3) puutteiden tunnistaminen ja niihin liittyvien riskien arviointi, (4) strategioiden laatiminen ja täytäntöönpano riskien rajoittamiseksi.

4 kohdassa määritetään selvästi jäsenvaltioiden vastuut tarjottaessa tarvittavia valvontavalmiuksia ja -resursseja toimivaltaisille viranomaisille, jotta nämä voisivat toteuttaa tehtäviään asiaan sovellettavien vaatimusten mukaisesti. Tämä kohta on oikeusperusta sen varmistamiselle, että kaikki lisätehtävät voidaan rahoittaa. Tässä yhteydessä on hyvä huomata, että tehokas hallintojärjestelmä sekä tehokas vaatimustenmukaisuuden valvonta ja turvallisuusriskien hallinta voivat edesauttaa hyväksyntää ja valvontaa koskevien menettelyiden kustannustehokkuuden varmistamista ja helpottaa kansallisten turvallisuusohjelmien täytäntöönpanoa.

81. Osaston 2 säännöksissä asetetaan nyt lisäksi seuraavat velvoitteet:
- a. toimivaltaisten viranomaisten on pidettävä luetteloa kaikista organisaatioiden hyväksymistodistuksista, FSTD:n hyväksymistodistuksista ja henkilöstölle myönnettyistä lupakirjoista, kelpuutuksista, hyväksymistodistuksista ja todistuksista (ARO.GEN.220(b));
  - b. toimivaltaisen viranomaisen on pidettävä kirjaa hyväksytyjen organisaatioiden ehdottamien vaihtoehtoisten vaatimusten täyttämisen menetelmien arvioinnista ja toimivaltaisen viranomaisen itsensä käyttämien vaihtoehtoisten vaatimusten täyttämisen menetelmien arvioinnista (ARO.GEN.220(a)(11)); ja
  - c. on otettava käyttöön järjestelmä henkilöstön käytettävyyden suunnittelemista varten (ARO.GEN.200(a)(2)).
82. Vaikka voimassa oleviin sääntöihin ei sisälly näin suoria vaatimuksia, voidaan olettaa, että toimivaltaisilla viranomaisilla on käytössään uusien vaatimusten mukaiset järjestelmät osana hyväksymistodistusten ja hyväksyntien hallintaa sekä henkilöstöhallintoa.

### **Luvun ARO.GEN osasto 3 – Valvonta, hyväksyminen ja täytäntöönpano**

83. Osan ARO luvun GEN tässä osastossa annetaan toimivaltaisille viranomaisille tarvittavat tiedot siitä, kuinka olla vuorovaikutuksessa sääntelyn soveltamisalaan kuuluvien organisaatioiden ja henkilöiden kanssa. Siinä kuvataan yleiset valvontaperiaatteet, käsitellään valvontaohjelman osia ja määritellään toimivaltaisten viranomaisten toimet, roolit ja vastuut hyväksynnän, jatkuvan valvonnan ja täytäntöönpanomenettelyiden osalta. Se perustuu voimassa olevissa säädöksissä asetettuihin menettelyihin. Valvontaa koskevissa säännöissä otetaan huomioon perusasetukseen sisältyvät korkean tason vaatimukset sen varmistamiseksi, että valvonta ei rajoitu ainoastaan toimivaltaisen viranomaisen hyväksymiin organisaatioihin ja henkilöihin.
84. Asiaankuuluvat säännökset ovat peräisin JAR-OPS:n ja JAR-FCL:n Euroopan ilmailuviranomaisen yhteistyöelimen yhteisistä täytäntöönpanomenettelyistä sekä asetusten (EY) N:o 1702/2003<sup>18</sup> ja (EY) N:o 2042/2003 osaston B nykyisistä vaatimuksista. Perusasetuksen sovellettavat artiklat ovat OPS:n osalta 8 artiklan 5 kohta, FCL:n osalta 7 artiklan 6 kohta ja yhteistyössä toteutettavan valvonnan osalta 10, 11 ja 15 artikla. Sidosryhmien palautteen perusteella AMC- ja GM-

<sup>18</sup> Komission asetus (EY) N:o 1702/2003, annettu 24 päivänä syyskuuta 2003, ilma-alusten ja niihin liittyvien tuotteiden, osien ja laitteiden lentokelpoisuus- ja ympäristöhyväksyntää sekä suunnittelu- ja tuotanto-organisaatioiden hyväksyntää koskevista täytäntöönpanosäännöistä. *EUVL L 243, 27.9.2003, s. 6.*



aineistoon sisällytetään aiempaa yksityiskohtaisemmat ensimmäistä hyväksyntää ja valvontaa koskevat ohjeet, joissa käsitellään erityisesti muun muassa menetelmiä, henkilöstön pätevyyttä ja riittävää määrää, lupakirjojen voimassaoloa ja lennonopettajien kelpuutuksia.

85. Muutosehdotus sisälsi osia, jotka perustuvat organisaation toimilupien yhdenmukaisuutta koskeviin suosituksiin, joiden mukaan useamman kuin yhden osan mukaisesti hyväksytyille organisaatioille olisi myönnettävä yksi organisaation hyväksymistodistus. Muutosehdotuksesta tehtyjen huomautusten arvioinnissa kävi selvästi ilmi, ettei yhden todistuksen mallia tueta. Toimiala oli huolissaan siitä, että ICAO ei vaadi lentotoimintaluvan lisäksi katto-organisaation hyväksyntää, jolloin yksi todistus olisi eurooppalainen erityisyys, jota ei olisi tunnustettu kansainvälisesti. Toimivaltaiset viranomaiset huomauttivat, että yhden todistuksen myöntämisehtoja sekä erillisen organisaation hyväksymistodistuksen ja alakohtaisten todistusten (lentotoimintalupa, hyväksytyt koulutusorganisaatiot ja ilmailulääketieteen keskuskeskukset) välistä yhteyttä ei oltu määritetty selvästi. Ne väittivät lisäksi, että yksi organisaation hyväksymistodistus lisäisi viranomaisten työtaakkaa, mikä ei olisi perusteltua turvallisuuden kannalta. Koska yhden organisaation hyväksymistodistuksen käsitteen taustalla olevat tärkeimmät tavoitteet voidaan saavuttaa ilman, että yhden todistuksen myöntämisestä määrätään, virasto suostui siihen, ettei yhden todistuksen mallia säilytetä. Tehokkaan valvonnan kannalta onkin paljon tärkeämpää järkeistää useamman kuin yhden osan mukaisesti hyväksytyjen organisaatioiden valvontaohjelmaa kuin myöntää erillinen organisaation hyväksymistodistus. Tarkastustehtävien antaminen useamman kuin yhden osan mukaisesti hyväksytyille organisaatioille on sallittua, kuten kohdan ARO.GEN.305 AMC-aineistossa kuvataan.
86. Muutosehdotukseen sisältyi lisäksi ehdotus yhteistyössä toteutettavasta valvonnasta<sup>19</sup>, jonka tavoitteena on luoda perusta sellaisten tehtävien mahdollisimman tehokkaan valvonnan varmistamiseksi, jotka eivät rajoitu maantieteellisesti todistuksen myöntäneeseen jäsenvaltioon. Yhteistyössä toteutettavaa valvontaa koskevien säännösten päätarkoituksena on saattaa eurooppalainen ulottuvuus osaksi valvontaa edistämällä valvontaresurssien parasta käyttöä paikallisesti ja varmistamalla, että kaikkiin henkilöihin, organisaatioihin ja ilma-aluksiin sovelletaan säännöllistä valvontaa. Näin on tarkoitus panna täytäntöön joitakin erityisiä suosituksia, jotka esitettiin turvallisuuden valvonnan maailmanlaajuisesta strategiaa koskevassa siviili-ilmailuhallinnon pääjohtajien kokouksessa, joka pidettiin ICAO:n tiloissa vuonna 1997 ja jossa korostettiin maailmanlaajuisen turvallisuuden valvonnan arviointiperiaatteiden ja -menettelyjen koordinoinnin ja yhdenmukaistamisen tarvetta sekä tunnustettiin alueellisen keskittymisen edut. Viraston ehdotuksesta tehtiin useita huomautuksia. Suurin osa huomautusten antajista oli toimivaltaisia viranomaisia, jotka ilmaisivat huolestuneisuutensa valvonnan vastuualueiden mahdollisesta hämärtymisestä ja viranomaisten välisen yhteistyön toteutumisesta käytännössä, jota erilaiset oikeusjärjestelmät tai kielimuurit saattaisivat haitata. Toimiala oli huolestunut pääasiassa hallinnollisen rasituksen lisääntymisestä ja

<sup>19</sup> Muutosehdotuksen NPA 2008-22 selittävässä huomautuksessa käytetty ilmaisu ”yhteinen valvonta” on nyt korvattu ilmaisulla ”yhteistyössä toteutettava valvonta”, joka kuvaa paremmin kyseisten säännösten tarkoitusta.

useissa jäsenvaltioissa toimiviin organisaatioihin kohdistuvan valvonnan mahdollisesta kaksinkertaistumisesta.

87. Viranomaisia ja organisaatioita koskevien vaatimusten tarkastelutyöryhmän tekemien suositusten mukaisesti ja kansallisten viranomaisten neuvoa-antavan työryhmän jäsenten erityiskokouksen jälkeen kyseisiä luvun ARO.GEN osaston 3 säännöksiä tarkennettiin edelleen sidosryhmien ilmaisemien tärkeimpien huolenaiheiden huomioon ottamiseksi. Voimaantuloasetuksen 3 artiklassa tarkoitettua riskiperusteista lähestymistapaa, jossa otetaan pääasiallisesti huomioon kansallisessa turvallisuussuunnitelmassa määritetyt ensisijaiset turvallisuustavoitteet, on käytettävä määrittäessä sellaisten henkilöiden tai organisaatioiden jäsenvaltion alueella toteuttamien tehtävien valvonnan soveltamisala, joita toimivaltainen viranomainen ei ole hyväksynyt. Hyväksymistodistuksen myöntäneen toimivaltaisen viranomaisen ensisijainen vastuu pysyy muuttumattomana. Ehdotusta on täydennetty säännöksillä, jotka koskevat vapaaehtoisuuteen perustuvaa yhteistyötä viranomaisten välisten sopimusten muodossa niin, että joitakin valvontatehtäviä voi toteuttaa viranomainen, jonka alueella toimintaa harjoitetaan, jolloin kyseisen toiminnan näkyvyys lisääntyy. Tällä pyritään edistämään sitä, että toimivaltaiset viranomaiset käyttävät parhaansa mukaan paikallisia viranomaisresursseja. Poikkeamahavaintoja ja voimaantuloa koskevia täytäntöönpanosääntöjä (ARO.GEN.350 ja ARO.GEN.355) muutettiin vastaavasti. Kohtaa ARO.GEN.350 muutettiin edelleen, jotta se vastaisi lukua ARA.CC ja kattaisi väärennökset ja petokset. Ehdotukseen on lisätty uusi kohdan ARO.GEN.300 alakohta (f), jolla asetukseen sisällytetään toimivaltaisia viranomaisia koskeva säännös valvonnan kannalta tarpeellisten tietojen keräämisestä ja käsittelemisestä. Säännös perustuu aikaisemmin kohdan AR.GEN.425 alakohdassa (a) annettuun säännökseen, sillä kyseisten tietojen kerääminen ei ole olennaista ainoastaan asematasotarkastusten kannalta. Säännöksellä tuetaan ensisijaisten turvallisuustavoitteiden määrittämistä riskiperusteinen valvonnan ja jatkuvan valvonnan käyttöön oton osalta.
88. Muuttaessaan yhteistyöhön perustuvaa valvontaa koskevaa ehdotustaan jäsenvaltioiden ilmaisemien huolenaiheiden mukaisesti virasto korostaa, että valvontaa on tärkeää laajentaa kaikkeen toimintaan jäsenvaltion alueella ja että jäsenvaltioiden toimivaltainen viranomaisten välistä yhteistyötä on tärkeää tehostaa, jotta yhteismarkkinoiden haasteista selvitään. Yhä useammat lentäjät ja lentotoiminnanharjoittajat voivat käyttää oikeuksiaan jossain muussa EU:n jäsenvaltiossa kuin siinä, joka on ensisijaisesti vastuussa heidän valvonnastaan. Näin ollen virasto ehdottaa yhteistyöhön perustuvaa valvontaa koskevien säännösten toimeenpanon sekä valvontajärjestelmän asianmukaisen toiminnan tarkistamista, jotta valvonnan mahdolliset puutteet havaitaan mahdollisimman varhaisessa vaiheessa ja jotta voidaan selvittää, tarvitaanko täsmällisempiä säännöksiä, niin että valvontavalmiuksia voidaan lisätä Euroopassa sekä turvallisuuden että resurssien tehokkaan käytön osalta.
89. Muutosehdotuksessa ehdotettu toinen tärkeä asia on siirtyminen riskiperusteiseen ja tulosperusteiseen valvontaan, mikä niin ikään perustuu organisaation toimilupien yhdenmukaisuutta koskevaan aloitteeseen. Muutosehdotuksesta tehtyjen huomautusten arvioinnin perusteella täytäntöönpanosäännössä alun perin määritetty 24 kuukauden valvontajakso siirrettiin vastausasiakirjassa

kohdan AR.GEN.305 AMC-aineistoon. Siirto AMC-aineistoon sai sidosryhmät ilmaisemaan huolensa täysin riskiperusteisen järjestelmän käyttöönotosta nykytilanteessa. Ne väittivät, ettei tällaista järjestelmää pitäisi hyväksyä ennen kuin sääntelyn soveltamisalaan kuuluvien organisaatioiden turvallisuuden hallintajärjestelmät ovat olleet käytössä riittävän kauan, ja toimivaltaiset viranomaiset saavat näkyvyyttä turvallisuusvalvonnalla aikaan saaduille tuloksille keräämällä ja arvioimalla asiankuuluvaa tietoa. Muutamat sidosryhmät huomauttivat myös, että joustavuutta voitaisiin käyttää perusteltaessa toimivaltaisen viranomaisen resurssien vähentämistä. Näiden huolenaiheiden perusteella virasto suostui palauttamaan 24 kuukauden jakson täytäntöönpanosääntöihin ja ehdottaa nyt useita edellytyksiä tämän vakiomittaisen valvontajakson pidentämiselle tai lyhentämiselle. Kyseisiä säännöksiä sovelletaan toimivaltaisen viranomaisen hyväksymiin organisaatioihin.

90. Muutosehdotuksessa ehdotettujen tietyyntyyppisten organisaatiomuutosten "epäsuoraa hyväksymistä" koskevia säännöksiä tarkistettiin. Asiaa käsitellään nyt kohdassa ARO.GEN.330 "Muutokset – organisaatiot", ja muutokset luokitellaan joko sellaisiksi, jotka edellyttävät toimivaltaisen viranomaisen ennakkohyväksyntää, tai sellaisiksi, joiden osalta ennakkohyväksyntää ei vaadita. Lisäksi asiakirjaan on sisällytetty säännöksiä niitä organisaatioita varten, jotka haluavat panna täytäntöön muutoksia ilman toimivaltaisen viranomaisen ennakkohyväksyntää. Organisaatiolla on oltava menettely kyseisten muutosten laajuuden määrittämiseksi ja niiden toteutuksen kuvaamiseksi, ja sen on toimitettava tämä menettely toimivaltaiselle viranomaiselle hyväksyntää varten (ks. ARO.GEN.310(c)). Muutetut säännökset vastaavat täysin "epäsuoran hyväksynnän" tai "viranomaista tyydyttävien" muutosten tarkoitusta.
91. Poikkeamahavaintoja ja täytäntöönpanotoimia koskevia ehdotettuja täytäntöönpanosääntöjä muutettiin, jotta niihin sisällytettäisiin aikaisemmin osassa OR esitetty kuvaus havainnoista ja jotta ne yhdenmukaistettaisiin yhteistyöhön perustuvaa valvontaa koskeviin kohtiin ARO.GEN.300 ja ARO.GEN.305 tehtyjen muutosten kanssa. Lisäksi kaikki viitteet rangaistuksiin poistettiin, sillä ne liittyvät sovellettaviin kansallisiin sääntöihin, joilla pannaan täytäntöön perusasetuksen 68 artikla. Korjaavien toimenpiteiden toteuttamisajanjakso määritettiin vielä uudelleen, niin että se vastaa lentokelpoisuuden ylläpitämistä koskevien sääntöjen voimassa olevia vaatimuksia. Kohdan ARO.GEN.355 otsikkoa muutettiin, jotta se vastaisi paremmin kohdan ARO.GEN.350 otsikkoa.
92. Kun otetaan huomioon, että suuri osa luvun ARO.GEN osastossa 3 ehdotetuista täytäntöönpanosäännöistä perustuu voimassa oleviin vaatimuksiin, ja kun otetaan huomioon ICAO:n asettama jäsenvaltioiden velvollisuus ottaa käyttöön tehokkaat valvontajärjestelmät osana kansallista turvallisuusohjelmaa, tehtävät, jotka ovat varsinaisesti uusia tai jotka eivät johdu Chicagon yleissopimuksen tai yhteisten täytäntöönpanomenettelyiden mukaisista velvoitteista, rajoittuvat seuraaviin velvoitteisiin:
  - a. kyseisestä sopimuksesta ilmoittaminen toimivaltaisten viranomaisten välisen valvontasopimuksen soveltamisalaan kuuluville henkilöille ja organisaatioille (ARO.GEN.300(e));
  - b. sellaisiin muutoksiin, joita ei tarvitse hyväksyä ennalta, liittyvän organisaation menettelyn hyväksyminen (ARO.GEN.310(c));

- c. asiasta ilmoittaminen todistuksen myöntäneelle toimivaltaiselle viranomaiselle havaittaessa, ettei toisen jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen tai viraston hyväksymä organisaatio täytä sovellettavia vaatimuksia, sekä poikkeamahavainnon tason ilmoittaminen (ARO.GEN.350(e)); ja
- d. asiasta ilmoittaminen lupakirjan, hyväksymistodistuksen, kelpuutuksen tai todistuksen myöntäneelle toimivaltaiselle viranomaiselle havaittaessa, ettei toisen jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen hyväksymä henkilö täytä sovellettavia vaatimuksia (ARO.GEN.355(e)).
93. Näissä lisätehtävissä viranomaiset voivat oletettavasti käyttää olemassa olevia resursseja, valvonta- ja hyväksymismenetelmiä sekä viestintäkanavia.

### **ARO.OPS – Lentotoiminta**

94. Osan ARO lukua OPS sovelletaan sekä kaupallista lentotoimintaa harjoittaviin että muuta kuin kaupallista lentotoimintaa harjoittaviin lentotoiminnanharjoittajiin. Siinä säädetään lentotoimintaluvan hakemisesta, vuokraamista ja yhteistunnuksen käyttöä koskevien järjestelyiden hyväksymisestä, lentotoiminnan hyväksyntämenettelystä, minimivarusteluettelon (MEL) hyväksymisestä, paikallisen alueen määrittämisestä, tiheästi asutun alueen ulkopuolella sijaitsevalla pakkolaskun kannalta vaarallisella alueella tapahtuvan helikopterilentotoiminnan hyväksymisestä, yleishyödylliseen toimintaan käytettävillä lentoonlähtö- ja laskupaikoilla tapahtuvan helikopterilentotoiminnan hyväksymisestä sekä syrjäisellä lentopaikalla tapahtuvan lentotoiminnan hyväksymisestä.
95. Luvussa ARO.OPS on seuraavat kaksi osastoa:
- Luvun ARO.OPS osasto 1: Lupien myöntäminen kaupallisen lentoliikenteen harjoittajille
  - Luvun ARO.OPS osasto 2: Hyväksynnät
96. Luku perustuu JAR-OPS:ää koskeviin Euroopan ilmailuviranomaisen yhteistyöelimen (JAA) yhteisiin täytäntöönpanomenettelyihin.
97. Vastausasiakirjasta esitetyissä huomautuksissa keskityttiin pääasiassa yhteistunnuksen käytön hyväksymiseen (**ARO.OPS.105**) ja vuokrasopimukseen (**ARO.OPS.110**). Joitakin tämän osaston säännöksiä ja erityisesti yhteistunnuksen käyttöä ja vuokrausta koskevia säännöksiä muutettiin merkittävästi.
98. Kohta **ARO.OPS.020** "Kirjanpito – lentotoiminnanharjoittajien hyväksymistodistusten ja ilmoitusten rekisteri" poistettiin, koska hyväksymis- ja ilmoittamismenettelyjen kirjanpitoa käsitellään kohdassa ARO.GEN.220.
99. Kohdan **ARO.OPS.100** "Lentotoimintaluvan myöntäminen" tekstiin ei tehty merkittäviä muutoksia. Huomautuksista kävi ilmi, että ilmaisun "ja yleiset ehdot" merkitys ei ollut selvä. Ilmaisun "siihen liittyvät toimintaehdot" kattaa jo ilmaisun "ja yleiset ehdot", joten tämä poistettiin.
100. Kohta **ARO.OPS.230** "Muutokset" poistettiin, koska sen sisältämiä asioita käsitellään riittävästi kohdan ARO.GEN.310 alakohdissa (c) ja (d) sekä kohdassa ARO.GEN.330.

101. **ARO.OPS.105** "Yhteistunnuksen käyttöön liittyvät järjestelyt": Yhteistunnuksen käyttöä ja vuokrausta koskevat huomautukset olivat samanlaisia kuin luvussa ORO.AOC olevaa vastaavaa säännöstä koskevat huomautukset. Yksityiskohtainen kuvaus muutoksista ja niiden perusteluista on esitetty osan ORO selittävässä huomautuksessa, ks. luku ORO.AOC.
102. Kohdan sanamuotoa muutettiin hieman, ja säännös saatettiin vastamaan kohtaa ORO.AOC.115. Viittaus asetukseen (EY) N:o 2111/2005<sup>20</sup> (EU:n turvallisuusluettelo) ja osaan TCO poistettiin, jotta kohta vastaisi kohtaan ORO.AOC.115 tehtyä muutosta. Kohtaan ORO.AOC.115 tehdyllä muutoksella estetään EU:ssa toimivaa lentoliikenteenharjoittajaa myymästä tai kirjoittamasta lippuja sellaisen lentoliikenteenharjoittajan lennolle, joka on asetettu toimintakieltoon asetuksen (EY) N:o 2111/2005 nojalla.
103. **ARO.OPS.110** "Vuokrasopimukset": Säännöksen tekstiä muutettiin merkittävästi. Säännöstä, joka koskee vuokralleottoa ilman miehistöä, arvioidaan uudelleen asetuksen (EY) N:o 2042/2003 (NPA 2010-10 "Osa T") muuttamisen yhteydessä. Vuokralleottoa miehistöineen koskevien sopimusten hyväksyntien voimassaolon keskeyttämisen tai peruuttamisen osalta kohtaan sisällytettiin vaatimuksia sekä viittaus asetukseen (EY) N:o 2111/2005.
104. Miehistöineen tapahtuvan vuokralleannon osalta lisättiin kohta, jolla varmistetaan, että sopimuksen hyväksyvä toimivaltainen viranomainen tekee yhteistyötä sen toimivaltaisen viranomaisen kanssa, joka on vastuussa ilma-aluksen valvonnasta komission asetuksen (EY) N:o 2042/2003 mukaisesti tai ilma-aluksen toiminnasta, ellei kyseessä ole sama viranomainen, ja että miehistöineen vuokralle annettu ilma-alus poistetaan lentotoiminnanharjoittajan lentotoimintaluvasta hyvissä ajoin.
105. Perusasetuksen 14 artiklan 4 kohdassa säädetään lyhytaikaisesta vuokrausta yllättävissä ja kiireellisissä tilanteissa tai ajallisesti rajattujen toiminnallisten tarpeiden vuoksi. Ilmailutiedotuksessa ACJ OPS 1.165 annetaan lyhytaikaista vuokrausta koskevia ohjeita toimivaltaiselle viranomaiselle ja vuokralleottajalle. Useissa huomautuksissa ehdotettiin ilmailutiedotuksen sisällyttämistä tähän kohtaan. Ilmailutiedotuksen arvioinnin jälkeen katsottiin kuitenkin, että se ei olisi soveltuisi nykyiseen säädökseen. Näin ollen kohtaa ACJ OPS1.165 on päätetty käsitellä erillisessä sääntelytehtävässä.
106. Kohtaa AR.OPS.300 "Toimilupamenettely", joka on nyt kohta **ARO.OPS.200** "Hyväksyntämenettely", muutettiin, jotta siinä otettaisiin huomioon vastikään käyttöön otettu malli muuta kuin kaupallista lentotoimintaa koskevasta hyväksyntäluettelosta (ks. lisäys III – EASA 140 -lomake).
107. Kohta AR.OPS.305, nyt kohta **ARO.OPS.205** "Minimivarusteluettelon hyväksyminen": Säännöksen sanamuotoa muutettiin selvyuden parantamiseksi. Ilmaisui "... ja toteutettava tarpeen mukaan organisaation tarkastus" poistettiin, sillä minimivarusteluettelon ja siihen liittyvien huolto- ja toimintamenettelyjen hyväksyminen on pelkkä asiakirjamenettely.

<sup>20</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 2111/2005, annettu 14 päivänä joulukuuta 2005, yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevan yhteisön luettelon laatimisesta ja lennon suorittavan lentoliikenteen harjoittajan ilmoittamisesta lentomatikustajille sekä direktiivin 2004/36/EY 9 artiklan kumoamisesta.

108. Säädökseen lisättiin uusi sääntö **ARO.OPS.210** "Paikallinen alue". Termiä "paikallinen alue" käytetään joissakin säännöksissä tietyistä lievennyksistä esimerkiksi ohjaamomiehistön koulutusvaatimusten soveltamisesta säädettyäessä.
109. Toimivaltainen viranomaisen määrää paikallisen alueen säteen paikallisen ympäristön ja toimintaolosuhteiden perusteella. Lisäohjeita annetaan tämän kohdan GM-aineistossa.
110. Kohta **ARO.OPS.215** "Helikopteritoiminnan hyväksyminen tiheästi asutun alueen ulkopuolella sijaitsevalla pakkolaskun kannalta vaarallisella alueella" on sisällytetty säännökseen, jotta jäsenvaltiot määrittäisivät ne vuoristoiset ja syrjäiset alueet, joilla lentotoimintaa voidaan harjoittaa hyväksytysti ilman varmaa mahdollisuutta turvalliseen pakkolaskuun, ja jotta toimivaltainen viranomaisen tarkistaisi riskienarvioinnin sekä tarkastelisi kyseisen lentotoiminnan teknisiä ja taloudellisia perusteluja ennen toiminnan hyväksymistä.
111. Kohdat **ARO.OPS.220** "Helikopteritoiminnan hyväksyminen yleishyödylliseen toimintaan käytettävällä lentoonlähtö- ja laskupaikalla" ja **ARO.OPS.225** "Syrjäisellä lentopaikalla tapahtuvan toiminnan hyväksyminen" on sisällytetty asetukseen sen varmistamiseksi, että käytettävissä on luettelo, johon hyväksyntää sovelletaan, koska toimivaltaisen viranomaisen on arvioitava lentoonlähtö- ja laskupaikka- / lentopaikkakohtaiset menettelyt ennen hyväksynnän myöntämistä. Mikäli hyväksynnässä ei määritettäisi, mitä lentoonlähtö- ja laskupaikkoja tai lentopaikkoja se koskee, olisi epäselvää, onko paikkakohtaisia menettelyjä arvioitu tai kehitetty asianmukaisesti.

#### **ARO.OPS – Lentotoimintalupa ja toimintaehdot**

112. Lentotoimintaluvan malli – **osan ARO lisäyksessä I oleva EASA 138 -lomake** – perustuu ICAO:n laatimaan lentotoimintaluvan malliin.
113. Mallia on muutettu hieman. Voimassaolon päättymispäivä poistettiin, sillä lentotoimintalupa myönnetään rajoittamattomaksi ajaksi. Toimintaehtojen mallissa oleva viittaus kaupallisiin ja muihin kuin kaupallisiin ilmakuljetuksiin siirrettiin lentotoimintaluvan malliin. Tämä tarkoittaa sitä, että lentotoimintaluvassa määritellään, onko lentotoimintaluvan perusteella harjoitettu lentotoiminta kaupallista ilmakuljetusta.
114. Toimintaehtojen malli – **osan ARO lisäyksessä II oleva EASA 139 -lomake** – perustuu niin ikään ICAO:n laatimaan malliin. Siihen on tehty joitakin muutoksia. Muutokset johtuvat osittain siitä, että soveltamisala on laajempi (kaikilla EU:ssa toimivilla kaupallista lentotoimintaa harjoittavilla lentotoiminnanharjoittajilla on oltava lentotoimintalupa), mutta myös siitä, että termejä ja hyväksyntiä (esimerkiksi matkustamomiehistön koulutus ja matkustamomiehistön todistusten myöntäminen) on muutettu. Muutoksia tehtiin myös saatujen huomautusten perusteella. Asetukseen lisättiin ilma-alusten rekisteritunnuksia koskeva kohta. Alaviitteeseen 6 lisättiin virke, jolla selvennetään, että rekisteritunnus voidaan merkitä myös hyväksynnän huomautussarakkeeseen, jos kaikkia hyväksyntiä ei sovelleta samaan ilma-alusmalliin. Alaviitteeseen 20 lisättiin virke, jolla varmistetaan, että toimintaehdoissa mainitaan muuhun kuin kaupalliseen lentotoimintaan kohdan ORO.AOC.125 mukaisesti käytetyt ilma-alukset.

115. **Kohdan ARO lisäyksellä III** varmistetaan, että muille kuin kaupallista lentotoimintaa harjoittaville lentotoiminnanharjoittajille myönnetyt hyväksynyt dokumentoidaan yhdenmukaisella tavalla. Malli vastaa kaupallista lentotoimintaa koskevaa toimintaehtojen mallia. Sille on annettu EASAn lomakenumero (EASA 140 -lomake).

### **ARO.RAMP – Toisen valtion säännönmukaisessa valvonnassa olevien ilma-alusten asematasotarkastukset**

116. Lukua RAMP sovelletaan toimivaltaisiin viranomaisiin näiden toteuttaessa asematasotarkastuksia ilma-aluksille, joita käyttävät kolmansien maiden lentotoiminnanharjoittajat ja toisen jäsenvaltion säännönmukaisessa valvonnassa olevat EU:n lentotoiminnanharjoittajat. Luvussa määritetään jäsenvaltion lentopaikoille laskeutuvien ilma-alusten asematasotarkastusten vuosittainen määrä, viraston suorittamien asematasotarkastusten edellytykset, asematasotarkastusten ensisijaisen kohdentamisen kriteerit, asematasotarkastuksia suorittavien henkilöiden pätevyys, koulutusorganisaatioiden hyväksyminen, asematasotarkastusten toteuttaminen, poikkeamahavaintojen luokittelu ja jatkotoimet, ilma-aluksen lentokieltoon asettaminen ja viraston koordinoititehtävät.
117. Luku perustuu asetukseen (EY) N:o 216/2008, direktiiviin 2004/36/EY ("SAFA-direktiivi")<sup>21</sup>, komission asetukseen (EY) N:o 351/2008<sup>22</sup>, komission asetukseen (EY) N:o 768/2006<sup>23</sup> ja direktiiviin 2008/49/EY<sup>24</sup>.
118. Tässä luvussa esille otetut tärkeimmät asiat koskivat soveltamisalaa (ARO.RAMP.005), ensisijaisen kohdentamisen kriteereitä (ARO.RAMP.105), asematasotarkastusten toteuttamista (ARO.RAMP.125), poikkeamahavaintojen luokittelua (ARO.RAMP.130), ilma-aluksen lentokieltoon asettamista (ARO.RAMP.140) ja vuotuista vähimmäismäärää (ARO.RAMP.100 (c)(1) ja siihen liittyvä AMC-aineisto).
119. **ARO.RAMP.005 "Soveltamisala"**: Useat jäsenvaltiot soveltavat SAFA-direktiivissä säädettyä menetelmää toteuttaessaan asematasotarkastuksia ilma-aluksille, joita niiden valvonnassa olevat lentotoiminnanharjoittajat eli niin kutsutut kotimaiset lentotoiminnanharjoittajat käyttävät. Eräät jäsenvaltiot ilmoittivat, että ne käyttävät erilaista lähestymistapaa kotimaisten lentotoiminnanharjoittajien valvonnassa tai soveltavat SAFA-menetelmää vain osittain. Näiden jäsenvaltioiden mielestä luvun ARO.RAMP soveltaminen kotimaisiin lentotoiminnanharjoittajiin ei

<sup>21</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/36/EY, annettu 21 päivänä huhtikuuta 2004, yhteisön lentoasemia käyttävien kolmansien maiden ilma-alusten turvallisuudesta. *EUVL L 143, 30.4.2004, s. 76.*

<sup>22</sup> Komission asetus (EY) N:o 351/2008, annettu 16 päivänä huhtikuuta 2008, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/36/EY täytäntöönpanosta yhteisön lentoasemia käyttävien ilma-alusten asematasotarkastusten ensisijaisen kohdentamisen osalta. *EUVL L 109, 19.4.2008, s. 7.*

<sup>23</sup> Komission asetus (EY) N:o 768/2006, annettu 19 päivänä toukokuuta 2006, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/36/EY täytäntöönpanosta yhteisön lentoasemia käyttävien ilma-alusten turvallisuutta ja tietojärjestelmän hallinnointia koskevien tietojen keruun ja vaihtamisen osalta. *EUVL L 134, 20.5.2006, s. 16.*

<sup>24</sup> Komission direktiivi 2008/49/EY, annettu 16 päivänä huhtikuuta 2008, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/36/EY liitteen II muuttamisesta yhteisön lentoasemia käyttävien ilma-alusten asematasotarkastusten suorittamisperusteiden osalta. *EUVL L 109, 19.4.2008, s. 17.*

ole tarpeellista tai oikeasuhteista ja heikentäisi resursseja. Ne uskovat, että tarkastuksissa olisi keskityttävä tulosten tarkastamisen sijaan järjestelmän tarkastamiseen, sillä ensiksi mainittua pidetään tehottomana. Joissakin huomautuksissa ehdotettiin, että tämän luvun soveltamisalaa olisi rajoitettava koskemaan ainoastaan SAFA:ta.

120. SAFA-direktiivillä valtuutetaan jäsenvaltiot tarkastamaan sellaisia kolmansien maiden ilma-aluksia, joiden osalta epäillään, että ne eivät täytä kansainvälisiä turvallisuusstandardeja. Sillä sallitaan satunnaisten tarkastusten (eli tarkastukset, jotka toteutetaan ilman epäilystä) toteuttaminen ja vahvistetaan jäsenvaltioiden oikeudet toteuttaa muunlaisia asematasotarkastuksia (eli jäsenvaltiossa rekisteröidyn ilma-aluksen tarkastukset). Ulkomaisten ilma-alusten asematasotarkastukset hyväksyttiin 36. ICAO:n yleiskokouksessa, minkä jälkeen liitettä 6 muutettiin niin, että sopimuksen osapuolina olevat valtiot valtuutettiin ottamaan käyttöön ohjelma, johon sisältyy menetelmiä niiden alueella olevan ulkomaalaisen lentotoiminnanharjoittajan lentotoiminnan valvomiseksi sekä tarvittaessa turvallisuuden säilyttämisen kannalta olennaisten toimien toteuttamiseksi. ICAO:n asiakirjaan 8335 "Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance" sisältyy ohjeita ulkomaisten lentotoiminnanharjoittajien asematasotarkastuksen suorittamisesta, ja siinä jäljitellään suurelta osin EU:n SAFA-ohjelmassa sovellettavia menetelmiä.
121. Tällä hetkellä vähän yli puolet asematasotarkastuksista toteutetaan EU:ssa toimivien lentotoiminnanharjoittajien ilma-aluksille (jos kuitenkin otetaan huomioon, että suurin osa liikenteestä on EU:n sisäistä liikennettä, tarkastusten määrä eli tarkastukset laskujen määrää kohti on huomattavasti suurempi kolmansien maiden lentotoiminnanharjoittajien osalta). Tarkastuksia tehdään EU:n ja kolmansien maiden ilma-aluksia koskevien ICAO:n standardien vastaisesti. EU:ssa toimivien lentotoiminnanharjoittajien tarkastuksissa käy ilmi useiden EU:n lentotoiminnanharjoittajien vakavia puutteita, vaikka näissä tarkastuksissa löydetään vähemmän poikkeamahavaintoja kuin muualla maailmassa. EASAn säännöllisen analysoinnin jälkeen nämä tiedot toimitetaan valvonnan varmistamisesta vastaaville kansallisille ilmailuviranomaisille, jotka usein päättävät tehdä perusteellisempia lisätarkastuksia ja -auditointeja, jotka ovat usein johtaneet lentotoimintaluvan rajoittamiseen, voimassaolon keskeyttämiseen tai peruuttamiseen.
122. Alhaalta ylöspäin suuntautuviissa ja tuoteotannasta koostuvissa asematasotarkastuksissa kerätyt tiedot täydentävät ylhäältä alaspäin suuntautuvia ohjelmia, kuten säännöllisiä valvontaohjelmia tai EASAn standardisointiohjelmaa, ja niveltyvät niihin hyvin. Kun otetaan huomioon aloite siirtyä asteittain määräaikaisista valvontatoimista tarvittaessa toteutettuihin valvontatoimiin ottamalla käyttöön riskiperusteinen lähestymistapa, on erittäin tärkeää, että käytettävissä on menetelmiä riskien mittaamiseksi ja valvomiseksi. Asematasotarkastukset ovat osoittautuneet hyväksi työkaluksi turvallisuustietojen keräämiseen ja riskitekijöiden määrittämiseen ja edesauttavat siksi riskiperusteista valvontaa.
123. Yhteistyöhön perustuvan valvonnan periaatteet määritetään selvästi perusasetuksen 10 artiklassa, jossa säädetään seuraavaa:
  - jäsenvaltiot ja virasto tekevät yhteistyötä sovellettavien EU:n turvallisuussäännösten noudattamisen varmistamiseksi



- jäsenvaltioiden on kansallisen valvonnan suorittamisen lisäksi suoritettava asematasotarkastuksia
  - toimenpiteet on toteutettava täsmentämällä "asematasotarkastusten edellytykset, jotka koskevat myös järjestelmällisiä tarkastuksia".
124. Kun otetaan huomioon edellä mainitut seikat ja se, että useimmat ICAO:n standardeista ja suosituksista on pantu täytäntöön EU:n lainsäädännössä, on selvää, että EU:ssa toimivien lentotoiminnanharjoittajien käyttämien ilma-alusten tarkastusten on jatkuttava ja että kyseiset tarkastukset on tehtävä EU:n standardien mukaisesti. Virasto uskoo, että yhteisön ilma-alusten turvallisuuden arviointia koskeva SACA-ohjelma voi toimia työkaluna kotimaisten lentotoiminnanharjoittajien valvonnassa, kunhan se on pantu asianmukaisesti täytäntöön. Virasto päätti siis olla muuttamatta tämän osaston soveltamisalaa.
125. **ARO.RAMP.100** "Yleistä": Alakohta (a) saatettiin vastamaan kohtaa ARO.GEN.305 "Valvontaohjelma". Näin ollen viittaus satunnaistarkastusmenetelmään poistettiin. Kohdassa ARO.GEN.305 toimivaltaisia viranomaisia vaaditaan laatimaan valvontaohjelma, jonka on perustuttava aikaisempaan valvontaan ja riskien arviointiin. Tästä johtuen virasto katsoo, että tästä kohdasta poistetun osan tavoite saavutetaan riittävällä tavalla kohdassa ARO.GEN.305.
126. Alakohta (b) poistettiin, sillä SANA ei kuulu tämän luvun soveltamisalaan. Uusi alakohta (b) saatettiin vastaamaan alakohtaa (a). Vuosiohjelma on osa kohdassa ARO.GEN.305 tarkoitettua valvontaohjelmaa.
127. **"Vuotuinen vähimmäismäärä"**: Jäsenvaltioiden toteuttamien SAFA-tarkastusten määrä vaihtelee vuositasolla merkittävästi, ei ainoastaan absoluuttisten määrien osalta vaan myös niiden alueelle laskeutuvien ulkomaisten lentotoiminnanharjoittajien (EU ja kolmannet maat) ja näiden toimien määrien osalta.
128. Tämän epätasapainon välittömänä vaikutuksena on rajallisten tietojen kerääminen niiden lentotoiminnanharjoittajien osalta, jotka eivät harjoita toimintaa aktiivisimmissa valtioissa, mikä puolestaan vaikuttaa myöhemmin tehtävien analyysien merkityksellisyyteen.
129. Kansallisen vähimmäismäärän käsite otettiin käyttöön, jotta kaikkia jäsenvaltioita koskisivat samat vaatimukset ja niiltä saataisiin vertailukelpoisia tietoja. Kansallisen määrän laskennassa otetaan huomioon kaksi tekijää: 1) ulkomaisen liikenteen laajuus (lentotoiminnanharjoittajien määrä) ja 2) lentotoiminnan määrä (laskujen määrä). Kuulemisajanjaksona saatujen huomautusten perusteella laskentakaavaa tarkistettiin niin, että lentotoiminnanharjoittajia, joilla on tietyssä valtiossa vuoden aikana rajallinen määrä laskuja (alle 12), painotettiin eri tavalla kuin muita. Saatujen huomautusten perusteella kaavaa tarkistettiin vielä niin, että riskitekijöitä (esimerkiksi ensisijaiset tekijät tai otantojen pieni määrä) ja kustannustekijöitä (syrjäiset paikat ja satunnaiset ajat) koskevilla tarkastuksilla on eri painotus kuin muilla. Laskukaavan käytössä on otettava huomioon kaksi tekijää, vaikka niitä ei ilmaistaakaan määrällisesti. Tekijät ovat: 1) laajimman otannan saavuttaminen ja 2) sellaisten lentotoiminnanharjoittajien uudelleentarkastamisen välttäminen, joita koskevissa aikaisemmissa tarkastuksissa ei ole esiintynyt turvallisuusriskejä. Vähimmäismäärän tavoitteena ei ole lisätä tarkastusten kokonaismäärää vaan mahdollistaa niiden tasaisempi

jakautuminen eri jäsenvaltioiden kesken. Itse asiassa, jos kaavaa sovelletaan vuosien 2009 ja 2010 liikenteeseen, tarkastusten kokonaismäärä olisi ollut alhaisempi kuin kyseisinä vuosina todellisuudessa toteutettujen tarkastusten määrä.

130. Asematasotarkastuksissa kerätyillä tiedoilla tuetaan kahta uutta prosessia: kolmansien maiden lentotoiminnanharjoittajien hyväksymistä ja EU:ssa toimivien lentotoiminnanharjoittajien yhteistyössä toteutettavaa valvontaa. Tämän vuoksi on tärkeää, että tietoa kerätään yhtenäisellä ja yhdenmukaisella tavalla, jolloin saatu tieto on riittävän luotettavaa kyseisten toimien riskiperusteisen valvonnan tukemiseksi.
131. Virasto arvioi säännöllisesti AMC-aineiston, jossa vuosittaisen määrän laskemiseen käytettävä kaava esitetään. Alakohtaan (d) tekstiä on muutettu sen varmistamiseksi, että viraston toteuttamat asematasotarkastukset toteutetaan yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa. Alakohtiin (d)(2) ja (3) tehtiin joitakin muutoksia, joilla selvennetään, milloin virasto voi toteuttaa asematasotarkastuksen itsenäisesti.
132. **ARO.RAMP.105** "Ensisijaisen kohdentamisen kriteerit": Uuteen alakohtaan (c) lisättiin viittaus EU:n turvallisuusluetteloon, jotta ensisijaista kohdentamista koskevan luettelon laatiminen voitaisiin aloittaa lentoturvallisuuskomitean kokouksen jälkeen asetuksen (EY) N:o 2111/2005 mukaisesti. Alakohtaan (b)(3)(i) viimeinen virke on siirretty GM-aineistoon. Kohdan ARO.RAMP.105 alakohtaan (b)(5) muutoksella on varmistettu, että ensisijaisia tarkastuksia sovelletaan sellaisten kolmansien maiden lentotoiminnanharjoittajien ilma-aluksiin, joiden viraston myöntämää hyväksyntää on rajoitettu tai hyväksyntä on palautettu voimaan voimassaolon keskeyttämisen tai peruuttamisen jälkeen. Alakohtaa (c) on muutettu, jotta siinä otetaan huomioon huomautukset, jotka tehtiin ensisijaista kohdentamista koskevan luettelon laatimista varten käyttöön otettavaa menetelmää.
133. Kohdan **ARO.RAMP.115** "Asematasotarkastuksia suorittavien henkilöiden pätevyysvaatimukset" otsikkoa on muutettu ja siihen on lisätty termi "asemataso". Alakohtaan (d) on lisätty vaatimus siitä, että viraston on pidettävä yllä määritettyjä koulutusohjelmia.
134. Kohdan **AMC1-AR.GEN.430 alakohtien (c)(2) ja (3)** vastausasiakirjojen sisältö on siirretty kohtaan **ARO.RAMP.120**. Direktiivillä 2008/49/EY säännellään muun muassa asematasotarkastuksia koskevaa koulutusta tarjoavien kolmansien osapuolten koulutusorganisaatioiden arviointia (eli organisaatiot, jotka eivät ole osa toimivaltaista viranomaista). Tällaisen organisaation palveluita käyttävät jäsenvaltiot ovat velvoitettuja arvioimaan sen. Jäsenvaltiot voivat kuitenkin pyytää virastoa tekemään koulutusorganisaation teknisen arvioinnin niiden puolesta.
135. Jäsenvaltiot ja asematasotarkastuskoulutusta tarjoavat kolmannen osapuolen koulutusorganisaatiot totesivat, että nykyinen lähestymistapa on tehoton ja johtaa kohtuuttomaan hallinnolliseen ja lainsäädännölliseen rasitukseen. Kun otetaan huomioon toiminnassa olevien kolmannen osapuolen koulutusorganisaatioiden pieni määrä, teknisten arviointien keskittäminen virastolle auttaisi tehostamaan arviointiprosessia. Lisäksi näin ylläpidettäisiin laadukkaan koulutuksen tarjoamista koskevaa turvallisuustavoitetta. Eurooppalainen SAFA-ohjausryhmä (ESSG) ja

Euroopan komissio ovatkin pyytäneet virastolta kohdan AMC1-AR.GEN.430 alakohtien (c)(2) ja (3) siirtämistä täytäntöönpanosäntöihin, mikä on toteutettu tässä lausunnossa. Tällä säännöksellä luodaan oikeusperusta koulutusorganisaation ennakkohyväksynnälle ja viitataan ehtoihin, jotka organisaation on täytettävä ennen kuin hyväksyntä voidaan myöntää. Ehdot on jo määritetty viraston laatimassa GM-aineistossa, jonka se on julkaissut direktiivin 2008/48/EY mukaisesti. Ehdot arvioidaan uudelleen erillisessä sääntelytehtävässä, jolla täydennetään täytäntöönpanosäntöjä.

136. **ARO.RAMP.125** "Asematasotarkastusten toteuttaminen": Eturistiriitoja koskeva alakohta (a) siirrettiin voimaantuloasetuksen 4 artiklaan (ks. 4 artiklan 4 kohta), koska virasto katsoo, että sitä on voitava soveltaa tarkastajiin kaikilla osan ARO soveltamisaloilla. Viittaus lisäykseen III (nyt osan ARO lisäys VI) poistettiin, sillä lomaketta käyttää vain virasto. Toimivaltaisen viranomaisen on käytettävä lisäyksessä V olevaa muutettua lomaketta (Todistus tarkastuksesta), jossa mainitaan nyt myös poikkeamahavainnon luokka.
137. **ARO.RAMP.130** "Poikkeamahavaintojen luokittelu": Tason 1 ja 2 poikkeamahavainnot muutettiin luokkien 1, 2 ja 3 poikkeamahavainnoiksi. Muutos SAFA-direktiivissä säädettyjen luokkien 1–3 poikkeamahavainnoista kohdassa ARO.GEN.350 säädetyiksi tason 1 ja 2 poikkeamahavainnoiksi huolestutti monia. Samat huolenaiheet nostettiin uudestaan esille asematasotarkastuksia käsitelleessä ad hoc -työryhmän kokouksessa, joka pidettiin Kölnissä kesäkuussa 2010. Nykyisen luokittelujärjestelmän säilyttämistä toimivaltaiset viranomaiset perustelivat erityisesti sillä, että SAFA-direktiivissä säädetty poikkeamahavaintojen luokittelu on parempi tehtäessä tuotteiden tarkastuksia, jotka ovat tiettyinä ajankohtana tapahtuvia "tilannevedoksia", ja että tämä luokittelu on siten parempi asematasotarkastusten tarkoituksen kannalta tarkasteltuna. Yleistä luokittelua (tasot 1 ja 2) voidaan kuitenkin soveltaa järjestelmän tai prosessin tarkastamiseen. Toimivaltaiset viranomaiset olivat lisäksi huolestuneita luotettavan ja riittäväksi osoittautuneen luokittelujärjestelmän muuttamisesta.
138. Virasto uskoo, että poikkeamahavaintojen luokittelu kolmeen luokkaan on sopiva nykyisten SAFA-tarkastusten tarkoitusta varten. Koska kohdan ARO.RAMP soveltamisala on laajempi kuin SAFA-direktiivin (sitä sovelletaan myös EU:ssa toimivien lentotoiminnanharjoittajien ilma-aluksiin), lentotoiminnanharjoittajan ja ilma-aluksen välille on kuitenkin tietyissä tapauksissa luotava yhteys. Kahden eri poikkeamahavaintojen luokittelujärjestelmän (lentotoiminnanharjoittajien osalta tasot 1 ja 2 ja ilma-alusten osalta luokat 1, 2 ja 3) soveltaminen saattaisi vaikeuttaa toimivaltaisten viranomaisten toimintaa ja aiheuttaa sekaannusta lentotoiminnanharjoittajille.
139. Virasto ymmärtää kuitenkin, että SAFA-järjestelmän ja siinä säädetyn poikkeamahavaintojen luokittelu on toimiva. Virasto katsoo myös, että liian monet samanaikaiset muutokset järjestelmään aiheuttaisivat liikaa rasitusta sekä toimivaltaisten viranomaisten että lentotoiminnanharjoittajien resursseille. Näin ollen virasto päätti käyttää tässä luvussa poikkeamahavaintojen luokittelua, joka on jo käytössä.
140. **ARO.RAMP.140** "Ilma-aluksen lentokieltoon asettaminen": Lisätyllä alakohdalla (d) selvennetään, mitä toimia on toteutettava lentokiellon

poistamiseksi, jos vaatimusten täyttymättä jääminen vaikuttaa lentokelpoisuustodistuksen voimassaoloon, ottaen huomioon ilma-aluksen jatkuvasta valvonnasta vastuussa olevat eri viranomaiset. Alakohta (d)(4) poistettiin, sillä tulevassa osassa TCO ei tällä hetkellä käsitellä ICAO:n alaisia ilma-aluksia (tai väliaikaisesti lentokelpoisuuden menettäneitä ilma-aluksia). Kyseisten ilma-alusten hyväksymistä käsitellään erillisessä sääntelytehtävässä.

141. **ARO.RAMP.145** "Ilmoittaminen": Alakohta (a) saatettiin vastamaan kohdan ARO.RAMP.120 alakohtaa (a). Alakohdasta (b) poistettiin viittaus virastoon, sillä toimivaltaisten viranomaisten on kerättävä kohdassa tarkoitetut tiedot. Alakohta (c) saatettiin vastamaan kohdan ARO.RAMP.110 alakohtaa (b). Alakohdasta (d) poistettiin termi *vapaaehtoinen*, jotta suojeltaisiin tietoja toimittavia henkilöitä ja näin ollen rohkaistaisiin turvallisuuden kannalta olennaisten tietojen toimittamiseen.
142. **Osan ARO lisäyksestä IV "Vakiomuotoinen raportointilomake"** poistettiin kansallisen koordinaattorin nimi ja allekirjoitus, koska tiedot syötetään kohdan ARO.RAMP.150 alakohdassa (b)(2) tarkoitettuun keskustietokantaan.
143. **Lisäys V "Asemasotarkastuksen todistuslomake"** ja **lisäys VI "Asemasotarkastusraportti"**: Malleja muutettiin hieman selvyiden sekä termeihin tai tämän lausunnon vastaaviin osiin tehdyistä muutoksista johtuvan johdonmukaisuuden vuoksi. Kummallekin lomakkeelle annettiin EASAn lomakenumero.

#### IV. Erojen yhteenveto

144. Alla olevassa taulukossa esitetään osan ARO ja EU-OPS:n / JAR-OPS 3:n väliset erot. Osan ORO ja EU-OPS:n / JAR-OPS 3:n väliset olennaiset erot esitetään osan ORO huomautuksissa.

#### **Erot suhteessa EU-OPS:ään / JAR-OPS 3:een**

<b>EU-OPS:n / JAR-OPS 3:n viite</b>	<b>EASA-EU-viite</b>	<b>Eron kuvaus</b>	<b>Perustelu</b>
1./3.035 Laatujärjestelmä (c)	ARO.GEN.310	Laatujohtaja: Osan ORO mukaisesti käsite "toimivaltaisen viranomaisen tyydyttävä" sisältyy nimettyjen vastuuhenkilöiden (nyt "nimetyt henkilöt") osalta lentotoiminnan harjoittajan hyväksyntään ja nimettyjä henkilöitä koskevien muutosten hallintaan, kuten kohdassa AMC1-ARO.GEN.330 "Muutokset – organisaatiot" on kuvattu.	Tämä katsotaan vastaavan valvontatason tarjoamiseksi.

EU-OPS:n / JAR-OPS 3:n viite	EASA-EU-viite	Eron kuvaus	Perustelu
1.165 (b) (2)(i) ja (c)(1)(i) Vuokraus	ei sovelleta	Vuokrasopimuksessa ei tarvitse asettaa ehtoja, jotka liittyvät tähän hyväksyntään	Ilmaisia "kaikki tähän hyväksyntään liittyvät ehdot on sisällytettävä vuokrasopimukseen" ei pidetä tarpeellisena, sillä jäsenvaltiot eivät saa asettaa vuokrasopimukselle turvallisuutta koskevia lisäehtoja.

### **Osan ARO erot suhteessa ICAO:n liitteeseen 6**

145. Alla olevassa taulukossa esitetään yhteenveto tämän lausunnon soveltamisalaan kuuluvista ICAO:n liitteessä 6 olevassa osassa I ja osan III osastoissa 1 ja 2 esitetyistä standardeista<sup>25</sup>, joita ei ole sisällytetty osaksi asetusta tai jotka on sisällytetty osaksi asetusta siten, että ne eivät vastaa vastaavia ICAO:n liitteen 6 standardeja.

Liitteen 6 osan I/III viite	EASA-EU-viite	Eron kuvaus
Osa I – 3.3.1 Osa III – 1.3.1 Valtioiden on perustettava kansallinen turvallisuusohjelma riittävän siviili-ilmailun turvallisuustason saavuttamiseksi	ei sovelleta	Tämä ei koske lentotoimintaa. Sitä ei voida sisällyttää osaksi lentotoimintaa koskevaa asetusta.
Osa I – 1.3.1 Osa III – 1.3.2 Valtion on määritettävä riittävä turvallisuustaso, joka on saavutettava.	ei sovelleta	

### **V. Ehdotettujen sääntelytehtävien luettelo**

146. Alla olevassa taulukossa esitetään yhteenveto osaa ARO koskevista ehdotetuista sääntelytehtävistä. Luvun GEN osalta niissä keskitytään pääasiassa seuraaviin näkökohtiin:

<sup>25</sup> Tässä yhteydessä ei käsitellä erityisesti huoltoa ja lentotoiminnanharjoittajan huoltovalvontaa koskevia standardeja.

- a. OPS-arviointiryhmien kuulemisen jälkeen ehdotettiin, että osan ARO osastojen 2 ja 3 AMC-aineistoa täydennettäisiin lisäsäännöksillä, jotka koskevat lentotoimintaluvan haltijoiden valvontaan osallistuvaa toimivaltaisen viranomaisen henkilöstöä sekä lentotoimintaluvan haltijoiden ensimmäistä hyväksyntää ja valvontaa ja joilla siihen sisällytettäisiin yhteisten täytäntöönpanomenettelyjen sekä ICAO:n asiakirjan 8335 "Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance" asiaankuuluvat osat.
- b. Riskienarviointia, turvallisuuden hallintaa ja kansallisia turvallisuusohjelmia koskevia viranomaisia ja organisaatioita koskevia säännöksiä tarkennetaan samanaikaisesti Euroopan lentoturvallisuusohjelman täytäntöönpanon kanssa ja turvallisuuden hallinnan standardeja ja suosituksia koskevan uuden ICAO:n liitteen 19 julkaisemisen jälkeen.

Osa, sääntöviitteet	Soveltamisala	Viittaus suositukseen
ARO.GEN.125(b)	Sellaisen AMC-aineiston laatiminen, jossa määritetään virastolle toimitettavat tiedot. Näitä ovat tyypillisesti kaikki suunnitteluun liittyvät turvallisuusnäkökohdat, käyttöönsoveltuvuustietoihin liittyvät näkökohdat sekä sellaisiin aloihin liittyvät näkökohdat, jotka virasto on määrittänyt turvallisuusriskeiksi.	MDM.095 a ja b
ARO.GEN.200(a)(2)	Lentotoimintaluvan haltijoiden valvontaa suorittavien tarkastajien pätevyyttä ja koulutusta koskevien AMC- ja GM-lisäaineistojen lisääminen.	OPS.005 a, b
ARO.GEN.200(a)(4)	Turvallisuusriskien hallintamenettelyn laatimista sekä tärkeimpien riskitekijöiden määrittämistä ja käyttämistä koskevien lisäohjeiden lisääminen ottaen huomioon Euroopan lentoturvallisuusohjelman perustaminen ja turvallisuussuunnitelmaa koskeva vaatimus (voimaantuloasetuksen 3 artikla).	MDM.095 a ja b
ARO.GEN.300 ARO.GEN.305 ARO.GEN.310	Lentotoimintaluvan haltijoita koskevien vaatimusten täyttymisen varmistamista ensimmäisen hyväksynnän yhteydessä sekä niiden jatkuvaa valvontaa koskevien AMC- ja GM-lisäaineistojen lisääminen.	OPS.005 a, b
ARO.OPS	Toimivaltaiselle viranomaiselle ja vuokralleottajalle annettuja lyhytaikaista vuokrausta koskevia ohjeita koskevan kohdan ACJ OPS.1.165 käsitteleminen erillisen sääntelytehtävän yhteydessä.	OPS.005 a, b

<b>Osa, säätöviitteet</b>	<b>Soveltamisala</b>	<b>Viittaus suositukseen</b>
ARO.RAMP	Sellaisen kattavan menetelmäjärjestelmän kehittäminen, jolla varmistetaan asematasotarkastusten yhdenmukainen suorittaminen luvun ARO.RAMP mukaisesti, sisällyttämällä asetukseen asematasotarkastuksia suorittavien henkilöiden pätevyyttä, koulutusorganisaatioita koskevia ehtoja ja asematasotarkastusmenetelmiä koskeva EASA SAFA GM -aineisto sekä täydentämällä sitä osilla, joita vaaditaan eritoten EASA-valtiossa hyväksytyjen lentotoiminnanharjoittajien asematasotarkastuksiin sovellettavien uusien vaatimusten vuoksi.	OPS.087

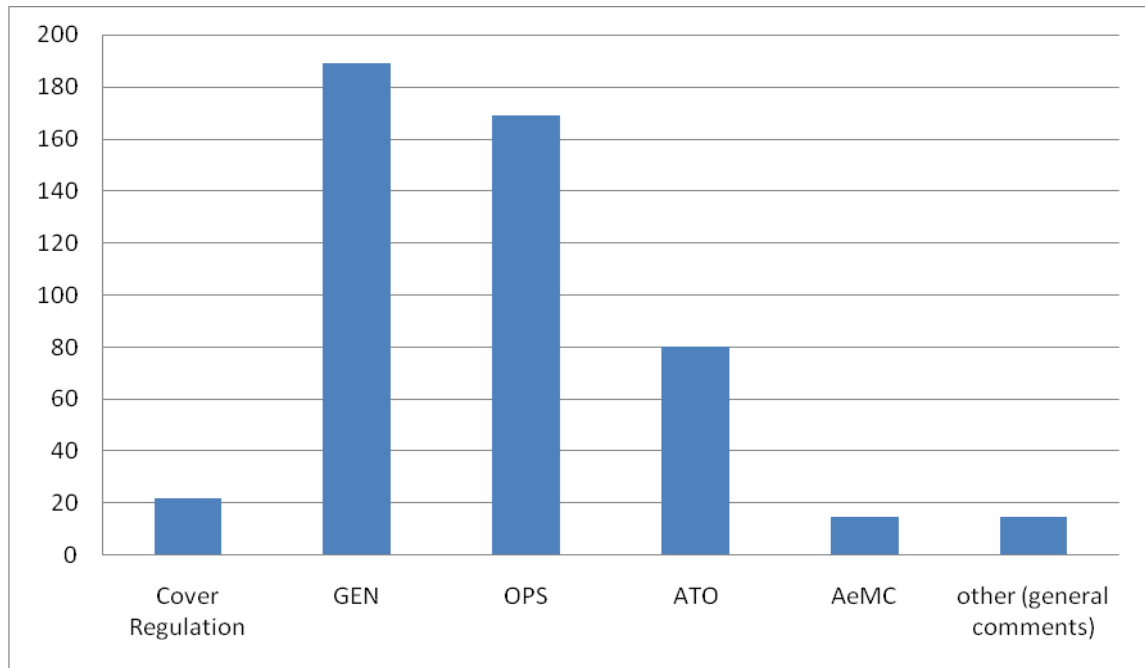
**Liite III – Osa ORO****I. Yleistä**

147. Tässä lausunnossa ehdotettu osa ORO koostuu kahdeksasta luvusta, jotka on jaettu edelleen osastoihin ja joihin sisältyvät lentotoimintaa koskevat yleiset ja erityiset vaatimukset. Luvut ovat seuraavat:
148. osan ORO luku GEN – yleiset vaatimukset, joita täydennetään seuraavilla luvuilla:
- osan ORO luku AOC – lentotoimintalupaa koskevat vaatimukset;
  - osan ORO luku DEC – toiminnastaan ilmoitusvelvollisia lentotoiminnanharjoittajia koskevat vaatimukset;
  - osan ORO luku MLR – käsikirjoja, matkapäiväkirjoja ja tietojen tallentamista koskevat vaatimukset;
  - osan ORO luku SEC – turvallisuusnäkökohtia koskevat vaatimukset;
  - osan ORO luku FC – ohjaamomiehistöä koskevat vaatimukset;
  - osan ORO luku CC – matkustamomiehistöä koskevat vaatimukset; ja
  - osan ORO luku TC – HEMS-, HHO- tai NVIS-toimintaan osallistuvaa teknistä miehistöä koskevat vaatimukset.
149. Tässä lausunnossa ehdotettu osan ORO luku GEN koostuu seuraavista kahdesta osastosta:
- Osasto 1 Yleistä
  - Osasto 2 Hallintojärjestelmä
150. Osan ORO luvun GEN vaatimukset perustuvat organisaation toimilupien yhdenmukaisuutta koskeviin keskeisiin suosituksiin ja turvallisuuden hallintajärjestelmää koskeviin ICAO:n standardeihin. Niillä täydennetään hyväksymistodistusten ja hyväksyntien myöntämisen, voimassapitämisen, muuttamisen, rajoittamisen, voimassaolon keskeyttämisen tai peruuttamisen edellytyksiin liittyviä viranomaisia koskevia vaatimuksia.
151. Lausunnossa ehdotetussa tekstissä on otettu huomioon viraston alkuperäiseen ehdotukseen (julkaistu muutosehdotuksissa NPA 2008-22c ja 2009-02c) tehdyt muutokset sekä lisämuutokset, jotka tehtiin vastausasiakirjaa koskevien huomautusten arvioinnin perusteella.

**II. Kuuleminen**

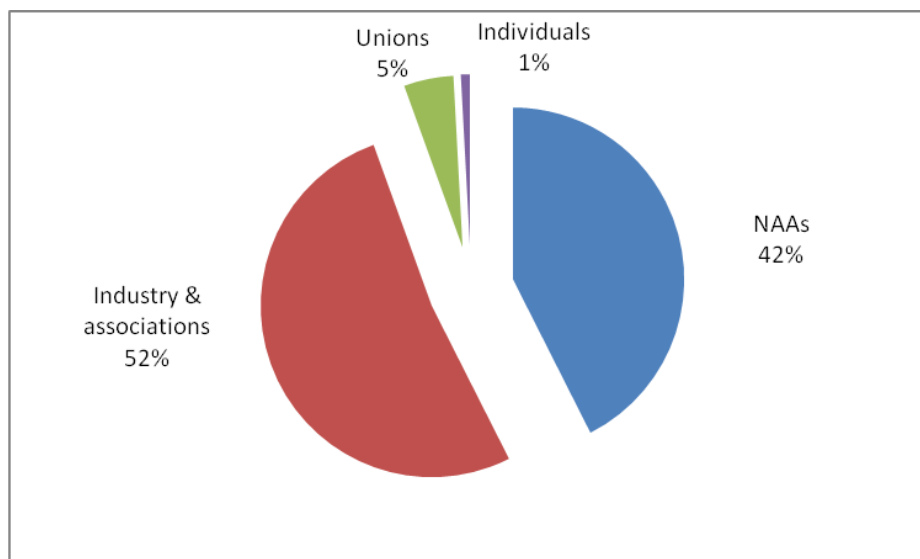
152. Osan ARO selittävässä huomautuksessa on yleisiä tietoja osien AR ja OR vastausasiakirjoja koskevista huomautuksista. Alla olevassa taulukossa esitetään osaa OR (vastausasiakirjat 2008-22c ja 2009-02c) koskevien 490 huomautuksen jakautuminen. Kolmannes huomautuksista koski AMC- ja GM-aineistoja ja kaksi kolmannesta täytäntöönpanosääntöjä.





**Kuva 6: Osaa OR koskevien huomautusten jakautuminen**

153. Alle on merkitty tiedot huomautusten alkuperästä. Kun otetaan huomioon, että toimialan etujärjestöjen huomautukset on lähetetty yleensä yksittäisten jäsenten nimissä, voidaan olettaa, että toimiala on yleisesti aliedustettuna tässä kaaviossa.



**Kuva 7: Osaa OR koskevien huomautusten alkuperä**

154. Tärkeimpiä vastausasiakirjaa koskevissa huomautuksissa esille tulleita asioita käsitellään seuraavissa kohdissa.

### III. Soveltamisala ja sovellettavuus

155. Tässä lausunnossa ehdotettua osaa ORO sovelletaan kaupallista lentotoimintaa tai vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla muuta kuin kaupallista lentotoimintaa harjoittavien lentotoiminnanharjoittajien hyväksyntään tai jatkuvaan valvontaan. Lentotoimintaa koskevan asetuksen tarkistetussa rakenteessa lentotoimintaan sovellettavat organisaatioita koskevat vaatimukset (osa ORO) ovat liitteessä, joka sisältää kaikki kaupalliseen lentotoimintaan tai vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla harjoitettuun muuhun kuin kaupalliseen lentotoimintaan sovellettavat säännöt. Tällä varmistetaan, että hyväksyntämenettelyn lopussa säännöt ovat tarkkoja ja yhdenmukaisia kaikenlaisen lentotoiminnan osalta (kaupalliset ilmakuljetukset ja muu kuin kaupallinen lentotoiminta). Osan ORO jakaminen lukuihin ja osastoihin on siis säilytetty samanlaisena, vaikka tämä ei saata ensi näkemältä vaikuttaa tarpeelliselta ainoastaan kaupallisten ilmakuljetusten kannalta tarkasteltuna.
156. On syytä huomata, että osassa ORO olevat organisaatioita koskevat vaatimukset, joita aiotaan soveltaa myös muuhun toimintaan kuin kaupallisiin ilmakuljetuksiin, pysyvät avoimina, kunnes asiaankuuluvia teknisiä vaatimuksia (esimerkiksi osat NCC ja NCO) koskevat lausunnot on hyväksytty.
157. Osan ORO luku GEN on saatettu vastaamaan lentomiehistöön sovellettavien organisaatioita koskevien vaatimusten (osa ORA) lukua GEN kahta seuraavaa poikkeusta lukuun ottamatta:
- ilmoittamista koskevat säännökset sisältyvät ainoastaan lentotoimintaa koskeviin sääntöihin; ja
  - osassa ORO termi "organisaatio" on korvattu termillä "lentotoiminnanharjoittaja", jotta se vastaisi osia CAT ja SPA.
158. Osan ORO luvun GEN osastolla 1 täydennetään hyväksymistodistusten ja hyväksyntien myöntämistä, voimassapitämistä, muuttamista, rajoittamista, voimassaolon keskeyttämistä tai peruuttamista koskevia osan ARO vaatimuksia. Osan ORO luvun GEN osastossa 2 asetetaan lisäksi vaatimustenmukaisuuden valvonnan ja turvallisuuden hallinnan sisältäviä hallintojärjestelmiä koskevat yleiset vaatimukset.
159. Osan ORO lukuun GEN sisältyvät nyt myös aikaisemmin osan OR luvun OPS osastoon GEN (OR.OPS.GEN) sisältyneet lentotoiminnanharjoittajien velvollisuuksia koskevat säännökset. Aikaisemman osan OR luvun OPS osastot on nyt sisällytetty vaatimukseen erillisinä lukuina. Näitä täydennetään tulevaisuudessa lentoaikarajoituksia koskevalla uudella luvulla (luku FTL).

Kuva 8: Liite III – Osa ORO



160. Eräitä poikkeuksia lukuun ottamatta aikaisemman osan OR säännösten numerointi (kolme viimeistä numeroa) pysyy muuttumattomana. Alla olevassa viitetaulukossa esitetään sääntöviitteet vastausasiakirjan ja tämän lausunnon osalta lausunnossa esitetystä järjestyksessä.

Vastausasiakirjan sääntöviite	Vastausasiakirjan sääntöotsikko	Lausunnon sääntöviite	Lausunnon sääntöotsikko
<b>OR.GEN</b>	<b>Yleiset vaatimukset</b>	<b>ORO.GEN</b>	<b>Osan ORO luku Yleiset vaatimukset</b>
---	---	ORO.GEN.100	Soveltamisala
OR.GEN.105	Toimivaltainen viranomainen	ORO.GEN.105	Toimivaltainen viranomainen
---	---	ORO.GEN.110	Lentotoiminnanharjoittajan velvollisuudet

Vastausasiakirjan sääntöviite	Vastausasiakirjan sääntöotsikko	Lausunnon sääntöviite	Lausunnon sääntöotsikko
OR.GEN.115	Organisaation hyväksymistodistuksen hakeminen	ORO.GEN.115	Organisaation hyväksymistodistuksen hakeminen
OR.GEN.120	Vaatimusten täyttämisen menetelmät	ORO.GEN.120	Vaatimusten täyttämisen menetelmät
OR.GEN.125	Organisaation hyväksymisehdot ja oikeudet	ORO.GEN.125	Lentotoiminnanharjoittajan hyväksymisehdot ja oikeudet
OR.GEN.130	Hyväksymistodistuksen saaneiden organisaatioiden muutokset	ORO.GEN.130	Muutokset
OR.GEN.135	Voimassa pitäminen	ORO.GEN.135	Voimassa pitäminen
OR.GEN.140	Pääsy	ORO.GEN.140	Pääsy
OR.GEN.145	Ilmoitus	---	(nyt erillisessä luvussa ORO.DEC)
OR.GEN.150	Poikkeamahavainnot	ORO.GEN.150	Poikkeamahavainnot
OR.GEN.155	Välitön reagointi turvallisuusongelmaan	ORO.GEN.155	Välitön reagointi turvallisuusongelmaan
OR.GEN.160	Poikkeamien ilmoittaminen	ORO.GEN.160	Poikkeamien ilmoittaminen
OR.GEN.200	Hallintojärjestelmä	ORO.GEN.200	Hallintojärjestelmä
OR.GEN.205	Alihankinta ja hankinnat	ORO.GEN.205	Alihankinta
OR.GEN.210	Henkilöstövaatimukset	ORO.GEN.210	Henkilöstövaatimukset
OR.GEN.215	Tiloja ja välineitä koskevat vaatimukset	ORO.GEN.215	Tiloja ja välineitä koskevat vaatimukset
OR.GEN.220	Kirjanpito	ORO.GEN.220	Kirjanpito
<b>OR.OPS</b>	<b>Osan OR luku OPS Lentotoiminta</b>	---	<b>(kaikki osastot sisällytetty lukuina)</b>
OR.OPS.GEN	Osasto: Yleiset vaatimukset	---	---
OR.OPS.GEN.100	Soveltamisala	---	(liitetty lukuun ORO.GEN kohtana 005)
OR.OPS.GEN.105	Lentotoiminnanharjoittajan velvollisuudet	---	(liitetty lukuun ORO.GEN kohtana 110)
<b>OR.OPS.AOC</b>	<b>Osasto: Lentotoimintaluvan myöntäminen</b>	<b>ORO.AOC</b>	<b>Osan ORO luku Lentotoimintaluvan myöntäminen</b>
OR.OPS.AOC.100	Lentotoimintaluvan hakeminen	ORO.AOC.100	Lentotoimintaluvan hakeminen
OR.OPS.AOC.105	Lentotoimintaluvan haltijan toimintaehdot ja oikeudet	ORO.AOC.105	Lentotoimintaluvan haltijan toimintaehdot ja oikeudet
OR.OPS.AOC.110	Vuokraaminen	ORO.AOC.110	Vuokraaminen
OR.OPS.AOC.115	Yhteistunnuksen käyttöön liittyvät järjestelyt	ORO.AOC.115	Yhteistunnuksen käyttöön liittyvät järjestelyt
OR.OPS.AOC.120	Osan CC mukaisen koulutuksen tarjoamista ja matkustamomiehistöä koskevat lentotoimintaluvan hyväksynnät	ORO.AOC.120	Osan CC mukaisen koulutuksen tarjoamista ja matkustamomiehistöä koskevat lentotoimintaluvan hyväksynnät
OR.OPS.AOC.125	Lentotoimintaluvan nojalla käytetyn ilma-aluksen muu kuin kaupallinen lentotoiminta	ORO.AOC.125	Lentotoimintaluvan nojalla käytetyn ilma-aluksen muu kuin kaupallinen lentotoiminta
OR.OPS.AOC.130	Lentotietojen seuranta – lentokoneet	ORO.AOC.130	Lentotietojen seuranta – lentokoneet
OR.OPS.AOC.135	Henkilöstövaatimukset	ORO.AOC.135	Henkilöstövaatimukset
OR.OPS.AOC.140	Tiloja ja välineitä koskevat vaatimukset	ORO.AOC.140	Tiloja ja välineitä koskevat vaatimukset
OR.OPS.AOC.150	Asiakirjavaatimukset	ORO.AOC.150	Asiakirjavaatimukset

Vastausasiakirjan sääntöviite	Vastausasiakirjan sääntöotsikko	Lausunnon sääntöviite	Lausunnon sääntöotsikko
<b>OR.OPS.DEC</b>	<b>Osasto: Lentotoiminnan- harjoittajan ilmoitus</b>	<b>ORO.DEC</b>	<b>Osan ORO luku Ilmoitus</b>
OR.OPS.DEC.100	Ilmoitus	ORO.DEC.100	Ilmoitus
OR.OPS.DEC.105	Ilmoituksen sisältö	---	---
<b>OR.OPS.MLR</b>	<b>Osasto: Käsikirjat, matkapäiväkirjat ja tietojen tallentaminen</b>	<b>ORO.MLR</b>	<b>Osan ORO luku Käsikirjat, matkapäiväkirjat ja tietojen tallentaminen</b>
OR.OPS.MLR.100	Toimintakäsikirja – yleistä	ORO.MLR.100	Toimintakäsikirja – yleistä
OR.OPS.MLR.101	Toimintakäsikirja – rakenne kaupallista lentotoimintaa ja vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla toteutettua muuta kuin kaupallista lentotoimintaa varten	ORO.MLR.101	Toimintakäsikirja – rakenne kaupallista lentotoimintaa ja vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla toteutettua muuta kuin kaupallista lentotoimintaa varten
OR.OPS.MLR.105	Minimivarusteluettelo (MEL)	ORO.MLR.105	Minimivarusteluettelo (MEL)
OR.OPS.MLR.110	Matkapäiväkirja	ORO.MLR.110	Matkapäiväkirja
OR.OPS.MLR.115	Kirjanpito	ORO.MLR.115	Kirjanpito
<b>OR.OPS.SEC</b>	<b>Osasto: Turvavaatimukset</b>	<b>ORO.SEC</b>	<b>Osan ORO luku Turvavaatimukset</b>
OR.OPS.SEC.100.A	Ohjaamon turvaaminen	ORO.SEC.100.A	Ohjaamon turvaaminen
OR.OPS.SEC.100.H	Ohjaamon turvaaminen	ORO.SEC.100.H	Ohjaamon turvaaminen
<b>OR.OPS.FC</b>	<b>Osasto: Ohjaamomiehistö</b>	<b>ORO.FC</b>	<b>Osan ORO luku Ohjaamomiehistö</b>
OR.OPS.FC.005	Soveltamisala	ORO.FC.005	Soveltamisala
OR.OPS.FC.100	Ohjaamomiehistön kokoonpano	ORO.FC.100	Ohjaamomiehistön kokoonpano
OR.OPS.FC.105	Ilma-aluksen päällikön nimeäminen	ORO.FC.105	Ilma-aluksen päällikön nimeäminen
OR.OPS.FC.110	Lentomekaanikko	ORO.FC.110	Lentomekaanikko
OR.OPS.FC.115	Miehistöyhteistyötä (CRM) koskeva koulutus	ORO.FC.115	Miehistöyhteistyötä (CRM) koskeva koulutus
OR.OPS.FC.120	Lentotoiminnanharjoittajan siirtymäkoulutus	ORO.FC.120	Lentotoiminnanharjoittajan siirtymäkoulutus
OR.OPS.FC.125	Eroavuuskoulutus ja perehdyttämiskoulutus	ORO.FC.125	Eroavuuskoulutus ja perehdyttämiskoulutus
OR.OPS.FC.130	Määräaikaiskoulutus	ORO.FC.130	Määräaikaiskoulutus
OR.OPS.FC.135	Ohjaajan kelpuuttaminen toimimaan kummalla tahansa ohjaajan istuimella	ORO.FC.135	Ohjaajan kelpuuttaminen toimimaan kummalla tahansa ohjaajan istuimella
OR.OPS.FC.140	Työskentely useammassa kuin yhdessä lentokonetyypissä tai -versiossa	ORO.FC.140	Työskentely useammassa kuin yhdessä lentokonetyypissä tai -versiossa
OR.OPS.FC.145	Koulutuksen tarjoaminen	ORO.FC.145	Koulutuksen tarjoaminen
OR.OPS.FC.200	Ohjaamomiehistön kokoonpano	ORO.FC.200	Ohjaamomiehistön kokoonpano
OR.OPS.FC.205	Päällikkökurssi	ORO.FC.205	Päällikkökurssi
OR.OPS.FC.215	Lentotoiminnan harjoittajan miehistöyhteistyön (CRM) peruskoulutus	ORO.FC.215	Lentotoiminnan harjoittajan miehistöyhteistyön (CRM) peruskoulutus
OR.OPS.FC.220	Lentotoiminnanharjoittajan siirtymäkoulutus, tarkastuslennot ja kokeet	ORO.FC.220	Lentotoiminnanharjoittajan siirtymäkoulutus, tarkastuslennot ja kokeet
OR.OPS.FC.230	Määräaikaiskoulutus, kokeet ja tarkastuslennot	ORO.FC.230	Määräaikaiskoulutus, kokeet ja tarkastuslennot

Vastausasiakirjan sääntöviite	Vastausasiakirjan sääntöotsikko	Lausunnon sääntöviite	Lausunnon sääntöotsikko
OR.OPS.FC.240	Työskentely useammassa kuin yhdessä lentokonetypissä tai -versiossa	ORO.FC.240	Työskentely useammassa kuin yhdessä lentokonetypissä tai -versiossa
OR.OPS.FC.235	Ohjaajan kelpuuttaminen toimimaan kummalla tahansa ohjaajan istuimella	ORO.FC.235	Ohjaajan kelpuuttaminen toimimaan kummalla tahansa ohjaajan istuimella
OR.OPS.FC.245.A	Vaihtoehtoinen koulutusohjelma	ORO.FC.245.A	Vaihtoehtoinen koulutusohjelma
OR.OPS.FC.255.A	Ilma-aluksen päälliköt, joilla on ansiolentäjän lupakirja (lentokone) (CPL(A))	ORO.FC.255.A	Ilma-aluksen päälliköt, joilla on ansiolentäjän lupakirja (lentokone) (CPL(A))
OR.OPS.FC.255.H	Ilma-aluksen päälliköt, joilla on ansiolentäjän lupakirja (lentokone) (CPL(A))	ORO.FC.255.H	Ilma-aluksen päälliköt, joilla on ansiolentäjän lupakirja (lentokone) (CPL(A))
OR.OPS.FC.330	Määräaikaiskoulutus, tarkastuslennot ja kokeet - lentotoiminnanharjoittajan tarkastuslento	ORO.FC.330	Määräaikaiskoulutus, tarkastuslennot ja kokeet - lentotoiminnanharjoittajan tarkastuslento
OR.OPS.FC.201.A	Ohjaamomiehistön jäsenten vuorottelu lennon aikana	ORO.FC.201.A	Ohjaamomiehistön jäsenten vuorottelu lennon aikana
<b>OR.OPS.CC</b>	<b>Osasto: Matkustamomiehistö</b>	<b>ORO.CC</b>	<b>Osan ORO luku Matkustamomiehistö</b>
OR.OPS.CC.005	Soveltamisala	ORO.CC.005	Soveltamisala
OR.OPS.CC.100	Matkustamomiehistön lukumäärä ja kokoonpano	ORO.CC.100	Matkustamomiehistön lukumäärä ja kokoonpano
OR.OPS.CC.110	Tehtäviin nimittämistä koskevat ehdot	ORO.CC.110	Tehtäviin nimittämistä koskevat ehdot
OR.OPS.CC.115	Koulutuskurssien sekä niihin liittyvien kokeiden suorittaminen	ORO.CC.115	Koulutuskurssien sekä niihin liittyvien kokeiden suorittaminen
OR.OPS.CC.120	Peruskoulutuskurssi	ORO.CC.120	Peruskoulutuskurssi
OR.OPS.CC.125	Ilma-aluksen tyyppikoulutus ja lentotoiminnanharjoittajan siirtymäkoulutus	ORO.CC.125	Ilma-aluksen tyyppikoulutus ja lentotoiminnanharjoittajan siirtymäkoulutus
OR.OPS.CC.130	Eroavuuskoulutus	ORO.CC.130	Eroavuuskoulutus
OR.OPS.CC.135	Perehdyttäminen	ORO.CC.135	Perehdyttäminen
OR.OPS.CC.140	Määräaikaiskoulutus	ORO.CC.140	Määräaikaiskoulutus
OR.OPS.CC.145	Kertauskoulutus	ORO.CC.145	Kertauskoulutus
OR.OPS.CC.200	Matkustamomiehistön lukumäärä ja kokoonpano	ORO.CC.200	Matkustamomiehistön lukumäärä ja kokoonpano
OR.OPS.CC.205	Matkustamomiehistön vähimmäismäärä odottamattomissa tilanteissa ja maatoiminnan aikana	ORO.CC.205	Normaali maatoiminta ja odottamattomat tilanteet
OR.OPS.CC.210	Tehtäviin nimittämistä koskevat ehdot	ORO.CC.210	Tehtäviin nimittämistä koskevat ehdot
OR.OPS.CC.215	Koulutuskurssien sekä niihin liittyvien kokeiden suorittaminen	ORO.CC.215	Koulutuskurssien sekä niihin liittyvien kokeiden suorittaminen
OR.OPS.CC.250	Työskentely useammassa kuin yhdessä ilma-alustyyppissä tai -versiossa	ORO.CC.250	Työskentely useammassa kuin yhdessä ilma-alustyyppissä tai -versiossa
OR.OPS.CC.255	Toiminta ainoana matkustamomiehistön jäsenenä	ORO.CC.255	Toiminta ainoana matkustamomiehistön jäsenenä
OR.OPS.CC.260	Matkustamomiehistön vastaava	ORO.CC.260	Matkustamomiehistön vastaava
<b>OR.OPS.TC</b>	<b>Osasto: Tekninen miehistö HEMS-, HHO- tai NVIS-toiminnassa</b>	<b>ORO.TC</b>	<b>Osan ORO luku Tekninen miehistö HEMS-, HHO- tai NVIS-toiminnassa</b>
OR.OPS.TC.100	Soveltamisala	ORO.TC.100	Soveltamisala

Vastausasiakirjan sääntöviite	Vastausasiakirjan sääntöotsikko	Lausunnon sääntöviite	Lausunnon sääntöotsikko
OR.OPS.TC.105	Tehtäviin nimittämistä koskevat ehdot	ORO.TC.105	Tehtäviin nimittämistä koskevat ehdot
OR.OPS.TC.110	Koulutus ja tarkastuslennot	ORO.TC.110	Koulutus ja tarkastuslennot
OR.OPS.TC.115	Peruskoulutus	ORO.TC.115	Peruskoulutus
OR.OPS.TC.120	Lentotoiminnanharjoittajan siirtymäkoulutus	ORO.TC.120	Lentotoiminnanharjoittajan siirtymäkoulutus
OR.OPS.TC.125	Eroavuuskoulutus	ORO.TC.125	Eroavuuskoulutus
OR.OPS.TC.130	Perehdyttämislennot	ORO.TC.130	Perehdyttämislennot
OR.OPS.TC.135	Määräaikaiskoulutus	ORO.TC.135	Määräaikaiskoulutus
OR.OPS.TC.140	Kertauskoulutus	ORO.TC.140	Kertauskoulutus
<b>Osa OR</b>	<b>Lisäykset</b>	<b>Osa ORO</b>	<b>Lisäykset</b>
Osan OR lisäys I	Ilmoituslomake	Osan ORO lisäys I	Ilmoituslomake

**Taulukko 4: Lausunnon vastausasiakirjan viittaukset osaan ORO**

#### Luvun ORO.GEN osasto 1 – Yleistä

161. Osaston 1 täytäntöönpanosääntöihin sisältyy organisaatioita koskevia yleisiä vaatimuksia, jotka liittyvät erityisesti ensimmäiseen hyväksyntään ja valvontaan. Nämä vastaavat osan ARO luvun GEN osastoissa 1 ja 3 olevia viranomaisia koskevia vaatimuksia. Ne perustuvat perusasetuksessa säädettyihin korkean tason vaatimuksiin. Lukuun ARO.GEN tehtyjen muutosten mukaisesti osastoon lisättiin kaksi uutta sääntökohtaa, joissa käsitellään organisaatioita koskevia vaatimuksia, jotka liittyvät turvallisuusongelmaan välittömästi reagoitaessa toteutettuihin toimiin (ORO.GEN.155) ja poikkeamien ilmoittamiseen (ORO.GEN.160). Uudessa kohdassa ORO.GEN.155 esitetään vaatimus, jonka mukaan organisaatioiden on noudatettava viraston antamia lentokelpoisuutta ja turvallisuuden edistämistä koskevia direktiivejä, joista jäljempi perustuu käyttöönsoveltuvuustietoja koskevaan sääntelytoimeen 21.039<sup>26</sup>.

Osan OR viite	Otsikko	Vastaava viranomaisia koskeva lentotoimintavaatimus
ORO.GEN.105	Toimivaltainen viranomainen	ei sovelleta
ORO.GEN.115	Organisaation hyväksymistodistuksen hakeminen	ARO.GEN.310(a)
ORO.GEN.120	Vaatimusten täyttämisen menetelmät	ARO.GEN.120
ORO.GEN.125	Organisaation hyväksymisehdot ja oikeudet	ARO.GEN.310(b)

<sup>26</sup>

Vastausasiakirja CRD 2009-01, ks.

[http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/2009/CRD%202009-01%20\(EN,%20comment%20response%20summary%20and%20resulting%20text\).pdf](http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/2009/CRD%202009-01%20(EN,%20comment%20response%20summary%20and%20resulting%20text).pdf).

ORO.GEN.130	Organisaatioiden muutokset	ARO.GEN.330
ORO.GEN.135	Voimassa pitäminen	ARO.GEN.310(b)
ORO.GEN.140	Pääsy	Voimaantuloasetuksen 4 artiklan 5 kohta
ORO.GEN.150	Poikkeamahavainnot	ARO.GEN.350
ORO.GEN.155	Välitön reagointi turvallisuusongelmaan	ARO.GEN.135
ORO.GEN.160	Poikkeamien ilmoittaminen	ARO.GEN.135

**Taulukko 5: Osan ARO luvun GEN ja osan ORO luvun GEN vastaavuus**

162. Sääntörakenteeseen tehtyjen muutosten johdosta aikaisemmin lukuun OR.OPS sisältyneet kaksi täytäntöönpanosääntöä (OR.OPS.GEN.100 ja OR.OPS.GEN.105) on nyt sisällytetty lukuun ORO.GEN. Kohdassa **ORO.GEN.110** määritetään ilma-aluksen turvallista käyttöä koskevat lentotoiminnanharjoittajan velvollisuudet sekä vaatimus perustaa järjestelmä sen ilmoituksen tai hyväksymistodistuksen ehtojen mukaisesti harjoitettavan lentotoiminnan valvontaa varten ja pitää sitä yllä. Velvollisuudet perustuvat voimassa oleviin vaatimuksiin eli EU-OPS:ään ja JAR-OPS 3:een lukuun ottamatta seuraavia merkittäviä eroja:
- Tarkistuslistajärjestelmä, sellaisena kuin se on määritetty ICAO:n liitteessä 6 olevissa osissa I, II ja III, vaaditaan inhimillisiä tekijöitä koskevien periaatteiden huomioon ottamiseksi. Järjestelmässä on otettava huomioon myös ilma-aluksen valmistajan toimittamat uusimmat asiakirjat. Tämä lisäteksti lisättiin sidosryhmien huomautusten perusteella.
  - Lentotoiminnanharjoittajan on täsmennettävä toimintakäsikirjassa lentotoiminnan suunnittelumenettelyt ICAO:n liitteessä 6 olevan osan II osaston 3 mukaisesti.
163. Useat lennonselvittäjien järjestöt pyysivät lennonselvittäjien lupasääntöjen käyttöönottoa. Sääntöjä ei voitu sisällyttää asetukseen, sillä ne eivät kuulu vastausasiakirjan soveltamisalaan. Vastausasiakirjalla saatettiin voimassa olevat vaatimukset osaksi asetusta. EU-OPS:ään, JAR-OPS 3:een tai perusasetukseen ei sisälly tällaista vaatimusta. Ehdotettu teksti vastaa ICAO:n liitettä 6, jossa todetaan, että lentotoiminnanharjoittaja voi halutessaan ottaa käyttöön valvontamenetelmän, jossa vaaditaan lennonselvittäjien käyttöä, mutta se ei ole pakollista. ICAO:n liitteen 6 mukaisesti lentotoiminnanharjoittajan valtio voi halutessaan vaatia (tai olla vaatimatta), että lennonselvittäjillä on lupakirja, jos lennonselvittäjiä käytetään.
164. Kohdan **ORO.GEN.105** mukaisen toimivaltaisen viranomaisen määrittämisessä käytettävä ”pääasiallisen toimipaikan” määritelmä vastaa nyt lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä (uudelleen laadittu toisinto) annettua asetusta (EY) N:o 1008/2008<sup>27</sup>. Kyseinen määritelmä on myös hyväksytty asetuksessa (EY) N:o 2042/2003, sellaisena kuin se on muutettuna

<sup>27</sup>

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1008/2008, annettu 24 päivänä syyskuuta 2008, lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä (uudelleen laadittu toisinto) (ETA:n kannalta merkityksellinen teksti) *EUVL L 293, 31.10.2008, s. 3–20*.



asetuksella (EU) N:o 127/2010<sup>28</sup>. Tässä otetaan huomioon se, että toimiluvan saaneet lentoliikenteenharjoittajat on hyväksyttävä asetuksen (EY) N:o 2042/2003 liitteessä 1 olevan osan M luvun G mukaisesti niiden lentotoimintaluvan yhteydessä. Määritelmässä oletetaan, että organisaation keskeiset taloudelliset toiminnot ja lentotoiminnan valvonta tapahtuvat samassa jäsenvaltiossa. Vaikka virasto myöntää, että yhtenäisten määritelmien käyttämisestä eri asetuksissa on etua, se on kuitenkin sitä mieltä, että asetuksesta (EY) N:o 1008/2008 otettu määritelmä aiheuttaa täytäntöönpano-ongelmia. Tämän vuoksi se ehdottaa, että kyseistä määritelmää tarkistetaan kaikissa EASAn asetuksissa, myös lentokelpoisuutta koskevissa asetuksissa. Tarkistuksen perusteella toimivaltaisen viranomaisen olisi otettava organisaation pääasiallisen toimipaikan määrittämisen tärkeimmäksi perusteeksi se, mikä on organisaation teknisen johdon sijainti perusasetuksen ja sen täytäntöönpanosääntöjen nojalla hyväksytyyn toimintaan nähden.

165. Kohdassa **ORO.GEN.115** määritetään organisaatiolle myönnettävän hyväksymistodistuksen hakuprosessi. Muutosehdotusta koskevien sidosryhmien huomautusten perusteella yhtenäistä organisaation hyväksymistodistusta koskevasta, muutosehdotuksessa NPA 2008-22c esitetystä ehdotuksesta luovuttiin, eikä osassa ORO ehdoteta myöskään vakiomuotoista hakulomaketta. Jäsenvaltiot ilmaisivat huolestuneisuutensa vakiomuotoisen hakulomakkeen vaikutuksista erilaisiin hallinnollisiin järjestelmiin, jotka ovat jo käytössä voimassa olevien sääntöjen mukaisesti. Yhden todistuksen mallin käyttöönoton osalta virasto katsoo, että sen tärkeimmät tavoitteet voidaan saavuttaa ilman yhden organisaation hyväksymistodistuksen käyttöönottoa; hyväksymistodistus, joka on vain todistus hyväksymisprosessista, voi olla joko yksi asiakirja tai useita eri asiakirjoja. Tärkeintä on varmistaa, että toimivaltaiset viranomaiset voivat valvoa mahdollisimman tehokkaasti organisaatioita, joilla on useita hyväksyntiä<sup>29</sup>. Tältä osin kaikentyyppisiin organisaatioihin sovellettavat yhteiset hallintojärjestelmää koskevat vaatimukset ovat erittäin tärkeitä.
166. Kohdassa **ORO.GEN.120** määritetään vaihtoehtoisia vaatimusten täyttämisen menetelmiä koskeva menettely, joka koskee organisaatioita, joilla on osan ORO nojalla myönnetty hyväksymistodistus. Kuulemismenettelyssä oltiin huolestuneita sellaisten organisaatioiden käyttämistä vaihtoehtoisista vaatimusten täyttämisen menetelmistä, joilla on pelkkä ilmoitusvelvollisuus. Virasto huomauttaa, että perusasetuksessa ei ole oikeusperustaa sille, että kyseiset organisaatiot voitaisiin määrätä noudattamaan samaa vaihtoehtoisten vaatimusten täyttämisen menetelmien hyväksymismenettelyä kuin hyväksytyt organisaatiot. Vaihtoehtoisten vaatimusten täyttämisen menetelmien hyväksyntä on voimassa vain, jos se on liitetty hyväksymistodistukseen tai hyväksyntään, jolloin kyseiset vaatimusten täyttämisen menetelmät katsotaan osaksi hyväksynnän myöntämisen perusteita. Ilmoitusvelvollisten organisaatioiden osalta hyväksymismenettelyä

<sup>28</sup> Komission asetus (EU) N:o 127/2010, annettu 5 päivänä helmikuuta 2010, lentokelpoisuuden ja ilmailutuotteiden, osien ja laitteiden ylläpidosta, ja näihin tehtäviin osallistuvien organisaatioiden ja henkilöstön hyväksymisestä annetun asetuksen (EY) N:o 2042/2003 muuttamisesta (ETA:n kannalta merkityksellinen teksti); EUVL L 40, 13.2.2010, s. 4–50.

<sup>29</sup> Edellytykset auditointitehtävien antamisesta sellaisten organisaatioiden valvontaa varten, joilla on useampi kuin yksi hyväksyntä, vahvistetaan kohdan ARO.GEN.305 AMC-aineistossa.

sovelletaan kuitenkin AMC-aineiston vaihtoehtoisin vaatimusten täyttämisen menetelmiin, jotka liittyvät suoraan johonkin tiettyyn hyväksyntään, jollainen kyseisillä organisaatioilla voi olla osan SPA mukaisesti. Mikäli ammattijärjestöillä tai sidosryhmiä edustavilla tahoilla ei ole perusasetuksen ja sen täytäntöönpanosääntöjen nojalla myönnettyä organisaation hyväksymistodistusta ja ne haluavat käyttää vaihtoehtoisia menetelmiä vaatimusten täyttämiseksi, kyseisten organisaatioiden ei tarvitse pyytää näiden vaihtoehtoisten menetelmien hyväksymistä, ellei niihin sovelleta vaatimuksenmukaisuuden velvoitetta perusasetuksen ja sen täytäntöönpanosääntöjen nojalla.

167. Virasto käynnistää toimialan sidosryhmien huomautusten perusteella uuden sääntelytehtävän, jossa on tarkoitus laatia menetelmä, jonka mukaisesti turvallisuustavoitteen saavuttaminen voidaan osoittaa haettaessa vaihtoehtoisen vaatimusten täyttämisen menetelmän hyväksymistä.
168. Kohdassa **ORO.GEN.130** "Hyväksymistodistuksen saaneiden organisaatioiden muutokset" määritetään tarkemmin muutokset, joiden osalta vaaditaan organisaation hallintojärjestelmään liittyvää ennakkohyväksyntää organisaatioiden ja viranomaisten työtaakan keventämiseksi. Hallintojärjestelmien osalta ennakkohyväksyntää edellyttävät muutokset on nyt määritelty tarkemmin kuin ne, jotka vaikuttavat vastuun ja vastuuvollisuuden rajoihin tai turvallisuuspolitiikkaan. Viraston ehdottama kohta ORO.GEN.130 tai vastaavat viranomaisia koskevat lentotoimintavaatimukset eivät eroa sisällöltään "epäsuorasta hyväksynnästä" tai "toimivaltaista viranomaista tyydyttävistä muutoksista": Ensimmäisen hyväksynnän yhteydessä toimivaltainen viranomainen varmistaa sovellettavien vaatimusten täyttymisen ja hyväksyy organisaation hallintojärjestelmän, lentotoiminnan valvontajärjestelmän sekä sellaisten muutosten hallintamenettelyn, joiden osalta ei vaadita ennakkohyväksyntää. Näin ollen muutokset ovat joko sellaisia, joista vaaditaan ennakkohyväksyntää, tai sellaisia, jotka voidaan toteuttaa toimivaltaisen viranomaisen kanssa sovitulla tavalla. Ehdotetut säännöt ovat lisäksi aiempia soveltuvampia suoritukseen liittyvän valvonnan toteuttamisen kannalta: Ensimmäisen hyväksynnän yhteydessä organisaatio voi kohdan ORO.GEN.130 rajoitusten mukaisesti sopia toimivaltaisen viranomaisen kanssa niiden muutosten laajuudesta, joista ei vaadita ennakkohyväksyntää. Kyseisiä muutoksia voidaan laajentaa organisaation "vanhetessa" edellyttäen, että ne pysyvät täytäntöönpanosääntöissä asetetuissa rajoissa.
169. Useiden jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset huomauttivat hyväksymistodistusten rajoittamattomasta voimassaolosta ja ilmaisivat huolensa siitä, ettei rajoittamattomasti voimassa olevia hyväksymistodistuksia mahdollisesti valvota tehokkaasti. Virasto huomauttaa, että hyväksymistodistusten rajoittamaton voimassaolo on nykyisin laajalti hyväksyttyä lentokelpoisuuden alalla. Organisaatioiden hyväksymistodistusten voimassa pitäminen edellyttää toimivaltaisen viranomaisen toteuttamaa jatkuvaa valvontaa. Viraston ehdotuksella edistetään jatkuvaa valvontaprosessia tietyin väliajoin toteutettavien auditointien, arviointien ja tarkastusten avulla, ja näistä päätetään aikaisempien valvontatulosten ja riskitekijöiden perusteella. Jos hyväksymistodistuksen voimassaolo on rajoitettu, toimivaltaiset viranomaiset voivat viivästyttää auditointeja ja tarkastuksia siihen asti, kunnes todistuksen voimassaolon päättymiseen on vain vähän aikaa. Osassa ARO määrätään edellytyksistä, joiden

mukaisesti toimivaltaiset viranomaiset voivat milloin tahansa toteuttaa hyväksymistodistusta koskevia toimia, kun turvallisuutta vakavasti vaarantavia tekijöitä havaitaan. Jäsenvaltiot voivat lisäksi ryhtyä täytäntöönpanotoimiin soveltamalla rangaistuksia, joista säädetään niiden kansallisissa säännöissä, joilla pannaan täytäntöön perusasetuksen 68 artikla.

170. Uusi täytäntöönpanosääntö ORO.GEN.160 "Poikkeamien ilmoittaminen" on lisätty sovellettavaan lainsäädäntöön viittaamiseksi ja kaikkien osan ORO soveltamisalaan kuuluvien organisaatioiden raportointivaatimusten tarkentamiseksi, ja siihen sisältyy myös raportointi ilma-aluksen suunnittelusta vastuussa olevalle organisaatiolle. Teksti perustuu lentokelpoisuussäännöissä asetettuihin voimassa oleviin vaatimuksiin. Ilmoitettavat poikkeamat ovat sellaisia, jotka vaarantavat tosiasiallisesti ilma-aluksen turvallisen toiminnan, toisin kuin ilmailun turvallisuusriskit, jotka on käsiteltävä kohdan ORO.GEN.200 alakohdassa (a)(3) tarkoitettussa sisäisessä poikkeamien ilmoittamisjärjestelmässä. Vaatimuksia on tarkistettu vastausasiakirjan huomautusten perusteella. Ensimmäiset raportit on toimitettava 72 tunnin kuluessa siitä, kun organisaatio on tunnistanut poikkeaman. Raporttiin ei tarvitse sisältyä yksityiskohtaisia tietoja toimista, joita organisaatio aikoo toteuttaa poikkeaman uudelleen ilmenemisen ehkäisemiseksi, sillä tällaisten toimien määrittäminen voi vaatia enemmän aikaa.

## Luvun ORO.GEN osasto 2 – Hallintojärjestelmä

171. Virasto ehdottaa, että organisaation hallintojärjestelmien vaatimuksia varten laaditaan erillinen organisaatioiden yleisten vaatimusten osasto. Nämä vaatimukset pääasiassa jo vahvistetaan voimassa olevissa standardeissa, kuten yhteiseurooppalaisissa ilmailuvaatimuksissa. Niissä vaaditaan muun muassa pätevää henkilökuntaa ja erityisesti henkilöitä, jotka varmistavat, että organisaatio täyttää sovellettavat vaatimukset. Voimassa on myös vaatimus, joka koskee vaadittavien tehtävien edellyttämiä välineitä ja kaikki toimet käsittävää sääntöjen mukaista kirjanpitoa.
172. Tässä osastossa pannaan täytäntöön myös turvallisuudenhallintajärjestelmiä koskevat ICAO:n standardit<sup>30</sup>. Viraston mielestä niitä ei pidä panna täytäntöön hallintojärjestelmää koskevilla uusilla vaatimuksilla, jotka asetettaisiin jo noudatettavien sääntöjen lisäksi, liittyivät ne sitten talouteen, laatuun tai mihin tahansa muuhun organisaatiojohtajan tehtävään. Muista järjestelmistä erillisen turvallisuuden hallintajärjestelmän käyttöönotto voitaisiin nähdä pelkkänä normatiivisena lisävaatimuksena, jolloin vaarana on, että organisaatiot pyrkisivät hakemaan toimivaltaisen viranomaisen hyväksynnän osoittamalla, että ne ovat lisänneet organisaatioihinsa kaikki vaaditut normatiiviset osat. Tämä ei tukisi ICAO:n edistämää tulosperusteisten sääntöjen täytäntöönpanoa, jolla pyritään edesauttamaan turvallisuuden hallintajärjestelmien periaatteiden täytäntöönpanoa.
173. Sen sijaan virasto ehdottaa niiden osien luetteloinnista, joihin organisaatioiden on kiinnitettävä huomiota. Ehdotetut vaatimukset perustuvat siis ajatukseen, jonka mukaan turvallisuus ja sääntöjen noudattaminen kuuluvat koko henkilökunnalle

<sup>30</sup> ICAO:n liitteen 1 lisäys 4 / ICAO:n liitteen 6 lisäys 7 "Turvallisuuden hallintajärjestelmien puitteet".

organisaation kaikessa toiminnassa. Vaatimukset esitetään siksi siten, että organisaatio voi soveltaa niitä sopivaksi katsomallaan tavalla ottamalla huomioon oman liiketoimintamallinsa. Vaatimusten mukaan voidaan erityisesti ottaa käyttöön yhdennetty hallintojärjestelmä, jossa turvallisuus on otettava huomioon jokaisessa päätöksessä eikä se ole vain yksi hallintajärjestelmä muiden joukossa. Yhdennetyn hallinnon ansiosta johtajat voivat havaita ja ottaa huomioon kaikki organisaatiota koskevat merkittävät vaikutukset, kuten liiketoiminnan strateginen suuntaus, asiaan kuuluvat säädökset ja standardit, sisäiset menettelytavat ja yrityskulttuuri, riskit ja vaarat, resurssivaatimukset ja niiden tahojen tarpeet, joihin organisaation toiminnan joku osa saattaa vaikuttaa.

174. Virasto kehottaa organisaatioita keskittymään laatujärjestelmissä siihen, mistä sääntelyviranomaisen on todella kiinnostunut vaatiessaan niitä soveltamaan laatujärjestelmiä, eli sääntöjen noudattamiseen. Laatujärjestelmää voidaan käyttää erilaisten vaatimusten täyttämiseksi. Viraston mielestä on välttämätöntä yksinkertaisesti vaatia, että vaatimustenmukaisuutta valvotaan osana hallintojärjestelmää koskevia vaatimuksia. Ehdotetuilla vaatimuksilla tarjotaan näin ollen mahdollisuus panna täytäntöön turvallisuuden hallintajärjestelmää koskevat ICAO:n standardit ilman, että organisaatiota vaaditaan muuttamaan liiketoimintamalliaan.
175. Hallintojärjestelmää koskevat vaatimukset, sellaisena kuin niitä ehdotetaan, soveltuvat monenlaisille organisaatioille niiden koosta, luonteesta tai toiminnan monitahoisuudesta ja sovellettavasta liiketoimintamallista riippumatta, ja näin ollen niillä varmistetaan soveltamisen oikeasuhtaisuus. Virasto ehdottaa myös, että mikäli organisaatio tekee alihankintasopimuksen osasta toimintaansa, johon sovelletaan nyt ehdotettuja vaatimuksia, sovellettavien sääntöjen noudattamisen vastuu pysyy edelleen organisaatiolla. Tämä on välttämätöntä sen varmistamiseksi, että organisaatiot ovat edelleen täysin vastuussa hyväksyntää edellyttävästä toiminnasta.
176. Hallintojärjestelmiä koskevia vaatimuksia on ehdotuksen mukaan tarkoitus soveltaa kaikkiin niiden kohteena oleviin organisaatioihin. Laatiessaan hallintojärjestelmää koskevia vaatimuksia virasto tarkisti, mitä vaatimuksia sovellettiin jo ensimmäisen lentokelpoisuustodistuksen saaneisiin ja lentokelpoisuutta ylläpitäviin organisaatioihin, varmisti yhteensopivuuden niiden kanssa ja säilytti jo sovellettavien sääntöjen sanamuodon aina kun se oli mahdollista. Virasto aikoo ehdottaa jatkossa sääntöjä, joilla pannaan täytäntöön turvallisuuden hallintajärjestelmiä koskevat ICAO:n standardit muuntotyypisten organisaatioiden osalta. Virasto pyrkii pitämään vaatimukset mahdollisimman samanlaisina kuin ne, joita ehdotetaan organisaatioita koskevissa vaatimuksissa. Tällä helpotetaan ICAO:n standardien tehokasta täytäntöönpanoa erityisesti sellaisten organisaatioiden osalta, jotka toimivat useilla ilmailun aloilla.
177. Vaatimusehdotuksia laatiessaan virasto pyrki varmistamaan niiden yhdenmukaisuuden useantyyppisiin organisaatioihin sovellettavien vaatimusten kanssa. Tämän vuoksi virasto on tutkinut JAR-FCL 1:n, 2:n ja 3:n, EU-OPS:n sekä JAR-OPS 1:n AMC- ja GM-aineiston ja JAR-OPS 3:n vaatimukset. Organisaatioiden on noudatettava näihin standardeihin sisältyviä vaatimuksia ehdotettujen organisaatioita koskevien vaatimusten puitteissa. Varmistaakseen yleisen yhdenmukaisuuden virasto tutki lentokelpoisuustodistuksen saaneisiin organisaatioihin jo sovellettavien täytäntöönpanosääntöjen asiankuuluvat

vaatimukset. Tämän jälkeen virasto ehdotti muutosehdotuksessaan sanamuotoa, joka vaikutti sopivan parhaiten kaikille organisaatioille, ja täydensi sitä tarvittaessa tietyn tyyppisiä organisaatioita koskevilla vaatimuksilla.

178. Virasto täydensi ehdotettuja sääntöjä muilla säännöillä, jotka perustuvat ICAO:n standardeihin, joita ei ole mainittu edellisen kappaleen standardiluettelossa. Näitä ovat muun muassa turvallisuuden hallintajärjestelmää koskevat ICAO:n vaatimukset.
179. Kuulemismenettelyn aikana virasto kertoi laajasti menettelystä, jota noudatettiin hallintojärjestelmää koskevia ehdotettuja vaatimuksia laadittaessa. Sidosryhmien ensihuomautuksista kävi ilmi, että ehdotettuja sääntöjä ei ollut täysin ymmärretty. Siksi virasto on yhdessä tarkastelutyöryhmän kanssa tarkistanut ehdotetun tekstin selkeyttääkseen sitä.
180. Viraston mielestä oli myös mielenkiintoista, että muutamat sidosryhmät vaativat siirtymistä vielä enemmän tulosperusteisten sääntöjen suuntaan. Virasto katsoo kuitenkin, että täysin tulosperusteisten sääntöjen ehdottaminen ei olisi viisasta tässä vaiheessa ja että sääntöjen jatkuva parantaminen organisaatioissa tapahtuvan edistyksen mukaisesti helpottaa siirtymistä tulosperusteisiin sääntöihin.
181. Vaikka ehdotetut vaatimukset eroavat sanamuodoltaan ICAO:n vaatimuksista, ne vastaavat niitä täysin. Ehdotettujen vaatimusten ja osan OR(O) AMC- ja GM-aineistojen sekä asiaankuuluvien ICAO:n standardien vastaavuustaulukko esitettiin organisaatioita koskevien vaatimusten vastausasiakirjan(2008-22c JA 2009-02c)<sup>31</sup> selittävän huomautuksen liitteessä III. Vuoden 2010 syys-lokakuussa pidetty 37. ICAO:n yleiskokous vahvisti turvallisuuden hallintaa koskevan uuden liitteen 19 laatimisen. Sen oletetaan sisältävän kaikkiin organisaatioihin sovellettavat turvallisuuden hallintaohjelmia koskevat yleiset standardit, jolloin se noudattaa viranomaisia ja organisaatioita koskevia vaatimuksia koskevassa EASAn muutosehdotuksessa ehdotettua kokonaisvaltaista lähestymistapaa. Uuden liitteen julkaisemisen jälkeen organisaatioita koskevat turvallisuuden hallintaohjelmien vaatimukset tarkistetaan, jotta voitaisiin harkita turvallisuuden hallintaa koskevan kansainvälisen yhteistyöryhmän (Safety Management International Collaboration Group, SM-ICG) yhteydessä toteutettavaa työtä ja Euroopan lentoturvallisuusohjelman täytäntöönpanon edistymistä ja erityisesti jotta käsiteltäisiin muiden organisaatioiden kanssa tapahtuvasta vuorovaikutuksesta johtuvien turvallisuusriskien hallintaa. Virasto on jälkimmäisen asian osalta samaa mieltä sidosryhmien kanssa siitä, että organisaatioiden ei pidä hallita turvallisuutta yksinään vaan yhteistyössä muiden sellaisten organisaatioiden kanssa, joihin niillä on yhteys. Esimerkiksi lentopaikan ylläpitäjän tehokas turvallisuuden hallinta edellyttää asianmukaista yhteistyötä lentopaikan palveluja käyttävien lentotoiminnanharjoittajien ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien kanssa. Virasto aikoo siis tarkistaa edellä esitetyt organisaatioita koskevat vaatimukset uudessa sääntelytehtävässä.

---

<sup>31</sup>

<http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-or/CRD%20a.%20-%20Explanatory%20Note%20Part-OR.pdf>.

**ORO.AOC – Lentotoimintaluvan myöntäminen**

182. Tätä lukua sovelletaan kaupallista lentotoimintaa harjoittaviin lentotoiminnanharjoittajiin. Siinä säädetään lentotoimintaluvan hakemismenettelystä, vuokraamista ja yhteistunnuksen käyttöä koskevien sopimusten ehdoista, matkustamomiehistön koulutuksen tarjoamista ja matkustamomiehistön todistusten myöntämistä koskevan hyväksynnän hakemismenettelystä sekä lentotoimintaluvan nojalla liikennöitävällä ilma-aluksella toteutettavaa muuta kuin kaupallista lentotoimintaa koskevista vaatimuksista. Viimeksi mainitut vaatimukset koskevat lentotietojen seuranta, henkilöstöä, tiloja ja välineitä sekä käsikirjojen ja asiakirjojen laatimista.
183. Tämä luku perustuu luvuissa B ja C asetettuihin EU-OPS:n ja JAR-OPS 3:n vaatimuksiin. Lukuun ORO.AOC sisältyy yhteistunnuksen käyttöä koskeva uusi vaatimus, joka ei kuulu EU-OPS:n soveltamisalaan. Vaatimus sisällytettiin lukuun, jotta siinä otettaisiin huomioon EU-OPS:n soveltamisalaa laajempi perusasetuksen soveltamisala. Vastausasiakirjassa NPA 2009-2c esitettyä alkuperäistä ehdotusta on muutettu sidosryhmien huomautusten mukaisesti.
184. Tämän luvun osalta sidosryhmien esille ottamat tärkeimmät seikat koskivat viranomaisia koskevien lentotoimintavaatimusten soveltamista ja soveltamisalaa (ORO.AOC.100), kolmannen maan ilma-aluksen vuokralleottoa ilman miehistöä ja miehistöineen koskevia vaatimuksia (ORO.AOC.110), yhteistunnuksen käyttöä (ORO.AOC.115) sekä vastuuhenkilöiden keskinäistä suhdetta ja vastuuhenkilöjärjestelmää (ORO.AOC.135).
185. Joihinkin säännöksiin tehtiin merkittäviä muutoksia saatujen huomautusten perusteella. Jotkin muutoksista liittyvät enemmänkin sanamuotoon tai säännöksen selventämiseen.
186. Kohta **ORO.AOC.025 "Muutokset"** on poistettu, sillä sen sisältöä käsitellään riittäväsi luvussa ORO.GEN. Alustava luettelo muutoksista, joista vaaditaan ennakkohyväksyntää, esitetään päätöksen yhteydessä julkaistavassa luvun ORO.GEN GM-aineistossa.
187. Kohdan **ORO.AOC.110 alakohta (b) "Vuokraus"**: Ilma-aluksen vuokraaminen kolmannen maan lentotoiminnanharjoittajalta aiheutti paljon huolta. Virasto arvioi saadut huomautukset huolellisesti. Vuokraus on tärkeä liiketoimintatyökalu kaupallisille lentoyhtiöille, joten turvallisuuteen liittyvien säännösten on oltava oikeasuhtaisia. On kuitenkin selvää, että ilma-aluksen vuokraamisen (erityisesti kolmannen maan lentotoiminnan harjoittajilta) on tapahduttava valvotussa ympäristössä, jolloin varmistetaan turvallisuuden hyväksyttävä taso. Eurooppalainen lainsäätäjä on tunnustanut tämän ja käsitellyt vuokrausta asetuksessa (EY) N:o 1008/2008 ja EU-OPS:ssä. Kummatkin säädökset on otettu huomioon muutettaessa muutosehdotuksen sääntötekstiä. Virasto uskoo, että tässä lausunnossa esitetyllä muutetulla tekstillä tarjotaan kaupallisille lentoyhtiöille riittävä joustovara ja samanaikaisesti taataan yleisön ja lainsäätäjän vaatima turvallisuuden taso.
188. Vuokraamista koskevan säännöksen tekstiä on muutettu merkittävästi. Tärkeimmät muutokset koskevat ilma-aluksen vuokraamista miehistöineen kolmannen maan lentotoiminnan harjoittajilta. Useissa huomautuksissa todettiin, että muutosehdotuksessa/vastausasiakirjassa esitettyjä, tällaisten ilma-alusten

vuokraamista koskevia ehtoja on vaikeaa noudattaa. EU-OPS:ssä sallitaan, että vuokraamiseen miehistöineen sovelletaan turvallisuusstandardeja, jotka vastaavat EU-OPS:ssä asetettuja standardeja. Saadut huomautukset huomioon ottaen ja EU-OPS:n mukaisuuden vuoksi on otettu käyttöön sanamuoto "vastaavat turvallisuusstandardit". EU:n lentotoiminnanharjoittajille on nyt annettu mahdollisuus osoittaa toimivaltaiselle viranomaiselle, että miehistöineen vuokrattuun ilma-alukseen sovelletaan EU:n turvallisuussääntöjä vastaavia standardeja. Huomautuksissa oltiin myös huolestuneita komission asetuksen (EY) N:o 2042/2003 ja osan FCL liitteen III sovellettavuudesta. Komission asetusta (EY) N:o 2042/2003 koskevia huomautuksia käsitellään muutosehdotuksen NPA 2010-10 vastausasiakirjassa ja osan FCL liitettä III koskevia huomautuksia uudessa sääntelytehtävässä (FCL.002).

189. Joissakin huomautuksissa ehdotettiin, että lukuun ORO.AOC olisi ajallisesti rajoitetun toiminnallisten tarpeiden yhteydessä sisällytettävä nykyinen menettely, jota sovelletaan kolmannessa maassa rekisteröidyn ilma-aluksen vuokraamiseen ilman miehistöä. Vastaavanlaisia huomautuksia tehtiin muutosehdotukseen NPA 2010-10. Koska vuokraaminen ilman miehistöä on pääasiassa lentokelpoisuuden ylläpitämistä koskeva asia, kolmannessa maassa rekisteröidyn ilma-aluksen vuokraamista ilman miehistöä mahdollistavia ehtoja arvioidaan muutosehdotuksen NPA 2010-01 vastausasiakirjassa. Tämä sääntelytehtävä saattaa edellyttää lukuun ORO.AOC sisältyvien, vuokraamista ilman miehistöä koskevien säännösten uudelleenarviointia tulevaisuudessa.
190. Ilman miehistöä tapahtuvan vuokralleannon osalta viittaus komission asetukseen (EY) N:o 2042/2003 on siirretty kohtaan ARO.OPS.110. Vaatimus ilma-aluksen poistamisesta vuokralleantajan lentotoimintaluvasta on niin ikään siirretty kohtaan ARO.OPS.110, koska toimivaltaisen viranomaisen velvollisuutena on varmistaa, että ilma-alus poistetaan lentotoiminnanharjoittajan lentotoimintaluvasta sopivan ajan kuluessa. Tekstiä on muutettu, jotta siitä käy selvästi ilmi, että vuokrasopimuksen rahoitusjärjestelyjä ei tarvitse liittää hyväksyntää koskevaa hakemukseen.
191. Lukuun on lisätty vuokralleantoa miehistöineen koskeva uusi kohta, jossa vaaditaan EU:ssa toimivia lentotoiminnanharjoittajia ilmoittamaan omalle toimivaltaiselle viranomaiselleen sopimuksista, joita ne ovat tehneet vuokralleannosta miehistöineen.
192. Kohdassa **ORO.AOC.115** "Yhteistunnuksen käyttöön liittyvät järjestelyt" vuokrausta koskeva keskustelu on otettu huomioon myös yhteistunnuksen käytössä. Useissa huomautuksissa todettiin, että osaa TCO ei pitäisi soveltaa kolmansien maiden lentotoiminnanharjoittajien kanssa sovittuihin yhteistunnuksen käyttöön liittyviin järjestelyihin, sillä jotkin yhteistunnuksen käyttäjät eivät koskaan lennä Eurooppaan. Joissakin huomautuksissa kyseenalaistettiin yhteistunnuksen käytön sääntelyn oikeusperusta ja ehdotettiin yhteistunnuksen käyttäjien valvonnan siirtämistä EU:ssa toimivalle lentotoiminnanharjoittajalle. Olennaisten vaatimusten (asetuksen (EY) N:o 216/2008 liite IV) täyttymistä epäiltiin, sillä kolmansien maiden lentotoiminnanharjoittajat eivät voi taata kaikkien vaatimusten täyttämistä. Joissakin huomautuksissa todettiin, että yhteistunnuksen käyttöä olisi käsiteltävä erillisessä sääntelytehtävässä. Ensinnäkin on korostettava, että virasto tarkastelee yhteistunnuksen käyttöä asetuksen (EY) N:o 216/2008 4 artiklan 1 kohdan c alakohdan puitteissa.

Huomautusten arvioinnin jälkeen yhteistunnuksen käyttöä koskevaa säännöstä on muutettu. Uudesta lausuntoehdotuksesta on poistettu viittaus osaan TCO. Yhteistunnuksen käyttäjien valvonta on nyt EU:ssa toimivan lentotoiminnanharjoittajan vastuulla olennaisten vaatimusten jatkuvan noudattamisen varmistamiseksi. Lentotoiminnanharjoittajan on tästä syystä laadittava yhteistunnuksen käyttöä koskeva tarkastusohjelma. Tämä koskee myös muualla kuin EU:ssa toimivia yhteistunnuksen käyttäjiä. Ohjeaineistoon liitetään taulukko noudatettavista säännöksistä. Kyseisten säännösten noudattamisella varmistetaan asetuksen (EY) N:o 216/2008 liitteessä IV esitettyjen olennaisten vaatimusten täyttyminen. Taulukon säännökset ovat samanlaisia kuin säännökset, joita sovelletaan kolmansien maiden lentotoiminnanharjoittajiin, kun nämä hakevat hyväksyntää osan TCO mukaisesti. Säännöstä muutettiin siten, että sillä varmistetaan, ettei EU:ssa toimiva lentotoiminnanharjoittaja voi myydä tai kirjoittaa lippuja sellaisen kolmannen maan lentotoiminnanharjoittajan lennolle, joka on asetuksen (EY) N:o 2111/2005<sup>32</sup> (EU:n turvallisuusluettelo) mukaisessa toimintakiellossa. EU:n turvallisuusluettelossa olevan kolmannen maan lentotoiminnanharjoittajan on kuitenkin mahdollista myydä ja kirjoittaa lippuja EU:ssa toimivan yhteistunnuksen käyttäjän lennoille. Yhteistunnuksen käyttöä koskeva lähestymistapa vastaa suurelta osin Yhdysvaltain liikenneministeriön ja ilmailuviranomaisen laatimia yhteistunnuksen käyttöä koskevan turvallisuusohjelman ohjeita.

193. Kohdalla **ORO.AOC.120** "Osan CC mukaisen koulutuksen tarjoamista ja matkustamomiehistön todistusten myöntämistä koskevat hyväksynät" asetukseen sisällytetään EU-OPS:n vaatimukset, joita ei käsitelty kattavasti muutosehdotuksessa.
194. **ORO.AOC.125** "Lentotoimintaluvalla käytetyn ilma-aluksen muu kuin kaupallinen lentotoiminta": Tähän säännökseen tehtiin kolme muutosta. Ensimmäinen kohta OR.OPS.GEN.105 siirrettiin kohtaan ORO.AOC.125. Toiseksi otsikko muutettiin otsikoksi "Lentotoimintaluvalla käytetyn ilma-aluksen muu kuin kaupallinen lentotoiminta", jotta aihe olisi selvempi. Kolmanneksi virasto ehdottaa uutta tekstiä, jossa määritetään, mitä lentotoimintaluvan saaneen lentotoiminnanharjoittajan on tehtävä, jos se aikoo käyttää ilma-alusta myös muuhun kuin kaupalliseen lentotoimintaan. Periaate pysyy samana: muut kuin kaupalliset toimintamenettelyt on eriteltävä toimintakäsikirjassa, ja siinä on ilmoitettava selvästi toimintamenettelyjen (kaupallinen ja muu kuin kaupallinen) erot. Lentotoiminnanharjoittajan on lisäksi varmistettava, että toimintaan osallistuva henkilöstö on menettelyistä täysin tietoinen. Merkintä on myös hyväksyttävä toimivaltaisella viranomaisella. Ilmoitusta ei kuitenkaan tarvita, jos kaupallista lentotoimintaa harjoittava lentotoiminnanharjoittaja toteuttaa muita kuin kaupallisia lentoja. Säännöstä on muutettu hieman selkeyden parantamiseksi vastausasiakirjaa koskevien huomautusten perusteella.
195. **Kohdan ORO.AOC.130 alakohta (a)** "Lentotietojen seuranta": Ilmaisuuksien *"ellei niitä käytetä väliaikaisesti tai ainoastaan siirto- tai koelennoilla"* sisällytettiin

<sup>32</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 2111/2005, annettu 14 päivänä joulukuuta 2005, yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevan yhteisön luettelon laatimisesta ja lennon suorittavan lentoliikenteen harjoittajan ilmoittamisesta lentomatkestajille sekä direktiivin 2004/35/EY 9 artiklan kumoamisesta. *EUVL L 344, 27.12.2005, s. 15.*



vastausasiakirjan tekstiin muutosehdotusta NPA-2009-2c koskevan huomautuksen perusteella, sillä muita kuin kaupallisia lentopalveluja tarjoavien lentotoiminnanharjoittajien on vaikeaa ottaa käyttöön lentotietojen seurantaohjelma. Sisäisen arvioinnin jälkeen kuitenkin päätettiin, että ilmaisu ei kata riittävällä ja tarkalla tavalla muutoksen tarkoitusta ja että turvallisuutta koskevan tahattoman ja odottamattoman kielteisen vaikutuksen riski on olemassa. Kohta ORO.AOC.130 vastaa lisäksi täysin EU-OPS:n kohtaa 1.037 ja ICAO:n liitteessä 6 olevan osan I kohtaa 3.3.6. Joten ilmaisu *"ellei niitä käytetä väliaikaisesti tai ainoastaan siirto- tai koelennoilla"* on päätetty poistaa.

### **ORO.DEC – Ilmoitus**

196. Tähän lukuun sisältyy ilmoituksen tekemistä koskeva vaatimus. Ilmoituslomakkeen sisältö esitetään osan ORO lisäyksessä I. Sitä sovelletaan vaativia moottorikäyttöisiä ilma-aluksia käyttäviin muuta kuin kaupallista lentotoimintaa harjoittaviin lentotoiminnanharjoittajiin (NCC-lentotoiminnanharjoittajat). Vaatimuksilla pannaan täytäntöön perusasetuksen 8 artiklan 5 kohdan d alakohta. Luvulla täydennetään kohtaa ARO.GEN.345.
197. Asetuksen mukaisesti, ja kuten muutosehdotuksessa ja vastausasiakirjassa jo ehdotettiin, kaikkia NCC-lentotoiminnanharjoittajia vaaditaan toimittamaan ilmoitus lentotoiminnanharjoittajan valtiolle. Tämä käsittää muuna kuin kaupallisena lentotoimintana toteutetun lentotoiminnan.
198. Ilmoituksen tarkoituksena on
- että lentotoiminnanharjoittaja tunnistaa sovellettavien turvallisuussäännösten mukaiset velvollisuutensa ja että sillä on kaikki tarvittavat hyväksynnit;
  - että toimivaltaiselle viranomaiselle ilmoitetaan lentotoiminnanharjoittajan olemassa olosta; ja
  - että toimivaltainen viranomainen voi täyttää valvontavelvollisuutensa.
199. Ilmoituksen sisältö tarkistettiin saatujen huomautusten perusteella. Termejä muutettiin vastamaan muissa luvuissa ja osissa käytettyjä termejä.

### **ORO.MLR – Käsikirjat, matkapäiväkirjat ja tietojen tallentaminen**

200. Luvun ORO.MLR täytäntöönpanosääntöihin, joilla pannaan täytäntöön perusasetuksen liitteessä IV olevat 8.a.3 ja 8.b kohta, sisältyy lentotoiminnanharjoittajan toimintakäsikirjaa, minimivarusteluettelo, matkapäiväkirjaa ja kirjanpitoa koskevia säännöksiä.
201. Helikoptereilla ja lentokoneilla toteutettuja kaupallisia ilmakuljetuksia koskevat ehdotetut täytäntöönpanosäännöt perustuvat voimassa oleviin vaatimuksiin kuten EU-OPS:ään, JAR-OPS 3:een ja JAR-MMEL/MEL:ään lukuun ottamatta seuraavia merkittäviä eroja:
- Toimintakäsikirjan rakennetta koskevat säännökset (osat A–D), jotka on jäljennetty suoraan EU-OPS:n / JAR-OPS 3:n liitteistä, esitetään täytäntöönpanosääntöinä, mutta toimintakäsikirjan sisällysluettelo esitetään AMC-aineistona joustavuuden ja oikeasuhtaisuuden takaamiseksi.

- Toimintakäsikirjan laatiminen englannin kielellä ei ole pakollista EU-OPS:n / JAR-OPS 3:n mukaisesti, mutta EU-OPS:stä / JAR-OPS 3:sta siirretyissä säännöksissä tehdään selväksi, että lentotoiminnanharjoittajan on varmistettava, että henkilöstö pystyy ymmärtämään kieltä, jolla toimintakäsikirja on laadittu. Kuten useat sidosryhmät huomauttivat, lentotoimintaan osallistuvan henkilöstön on ymmärrettävä toimintakäsikirjan kieltä turvallisuuden vuoksi.
  - Minimivarusteluetteloa koskevissa säännöksissä on viittaus komission asetuksen (EY) N:o 1702/2003 mukaisesti laadittaviin käyttönsovelletuvuustietoihin.
202. Vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla toteutetun muun kuin kaupallisen lentotoiminnan osalta ehdotetut täytäntöönpanosäännöt perustuvat ICAO:n liitteessä 6 olevan osan II osastoihin 2 ja 3 sekä osan III osastoon 3, eikä niihin ole tehty merkittäviä muutoksia.
203. Kaupallisen erityistoiminnan ja vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla toteutetun muun kuin kaupallisen erityistoiminnan osalta ehdotetut täytäntöönpanosäännöt perustuvat ICAO:n liitteessä 6 olevan osan II osastoon 2 sekä osan III osastoon 3, eikä niihin ole tehty merkittäviä muutoksia.

#### **ORO.SEC – Turvamenetelmät**

204. Luvun OR.OPS.SEC ehdotettuihin täytäntöönpanosääntöihin sisältyy lentotoiminnanharjoittajia koskevia vaatimuksia, joiden mukaan niillä on oltava käytössä turvallisuusmenettelyt ja suojavarusteet ohjaamon turvaamiseksi turvamääräysten rikkomiselta. Lentokoneita koskevia vaatimuksia sovelletaan kaikkiin koneisiin, joissa on ohjaamon ja matkustamon välinen ovi, sekä kaikkiin kaupallisiin ilmakuljetuksiin käytettäviin lentokoneisiin, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on yli 45 500 kilogrammaa ja suurin käytettävä matkustajapaikkaluku on yli 60.
- Helikoptereita koskevaa vaatimusta on sovellettava, jos helikopteriin on asennettu ohjaamon ja matkustamon välinen ovi.
205. Ehdotetut säännöt perustuvat EU-OPS:n lukuun S ja JAR-OPS 3:n lukuun S, ja ne vastaavat kyseisten lukujen sisältöä ja tarkoitusta. Ehdotetut säännöt ovat myös ICAO:n liitteessä 6 olevan osan I mukaisia.
206. Sidoryhmät olivat pääasiallisesti huolissaan ristiriidoista, joita saattaa olla lennon aikaista turvallisuutta koskevien viraston ehdottamien sääntöjen ja yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 2320/2002 kumoamisesta 11 päivänä maaliskuuta 2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 300/2008<sup>33</sup> säännösten välillä. Virasto sopi komission kanssa, että se jättäisi lausuntoon vain ne säännöt, joilla on vahva turvallisuusulottuvuus ja jotka eivät kuulu asetuksen (EY) N:o 300/2008 tai ICAO:n soveltamisalaan, ja antaisi loput säännöt komissiolle jatkokehitystä varten.

<sup>33</sup> EUVL L 97, 9.4.2008, s. 72.

**ORO.FC – Ohjaamomiehistö**

207. Luvussa ORO.FC ehdotetut täytöntöönpanosäännöt sisältävät ohjaamomiehistön jäsenten pätevyyttä, koulutusta ja tarkastuslentoja koskevia vaatimuksia.
- Osastossa 1 määritetään yleiset vaatimukset, ja sitä sovelletaan vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla toteutettuun muuhun kuin kaupalliseen lentotoimintaan sekä mihin tahansa kaupalliseen lentotoimintaan.
  - Osastossa 2 määritetään lisävaatimukset, joita sovelletaan kaupallisiin ilmakuljetuksiin, lukuun ottamatta purjelentokoneilla tai kuumailmapalloilla toteutettua lentotoimintaa, ja näkölentosääntöjen (VFR) mukaisesti päivällä toteutettuihin matkustajien kuljetuksiin, jotka alkavat ja loppuvat samassa lento- tai toimintapaikassa ja joiden kesto on enintään 30 minuuttia tai jotka toteutetaan toimivaltaisen viranomaisen määrittämällä paikallisella alueella seuraavilla ilma-aluksilla:
  - yksimoottoriset potkurilentokoneet, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on enintään 5 700 kilogrammaa ja joissa kuljetetaan enintään kuutta henkilöä ohjaaja mukaan luettuna; tai
  - yksimoottoriset helikopterit, joissa on enintään kuusi henkilöä lentäjä mukaan luettuna.
  - Osastossa 3 määritetään lisävaatimukset, joita sovelletaan kaupalliseen lentotoimintaan, joka on muuta kuin edellä olevassa kohdassa tarkoitettuja kaupallisia ilmakuljetuksia, purjelentokoneilla tai kuumailmapalloilla toteutettua lentotoimintaa ja paikasta A paikkaan A tapahtuvia kaupallisia ilmakuljetuksia.
208. Ehdotetut säännöt perustuvat EU-OPS:n ja JAR-OPS 3:n kaupallisia ilmakuljetuksia koskeviin säännöksiin sekä kaupallista lentotoimintaa, joka ei ole kaupallista ilmakuljetusta, sekä vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla toteutettua muuta kuin kaupallista lentotoimintaa koskeviin JAR-OPS 0:n, 2:n ja 4:n luonnoksiin. Muuhun kuin kaupalliseen lentotoimintaan sovellettavat vaatimukset on saatettu vastaamaan täysin lentokoneiden osalta ICAO:n liitteessä 6 olevaa osaa II ja helikoptereiden osalta osan III osastoa III.
209. Kaupallisten ilmakuljetusten osalta tuodaan EU-OPS:ään / JAR-OPS 3:een verrattuna sekä vastausasiakirjan 2009-02b<sup>34</sup> kohdassa 89 ja sitä seuraavissa kohdissa kuvattujen muutosten lisäksi esiin seuraavat muutokset:
- Kaikkia lentokoneisiin ja helikoptereihin sovellettavia vaatimuksia on yhdenmukaistettu mahdollisimman paljon ottaen huomioon kummankin ilma-alusluokan toiminnallisten ominaisuuksien erot.
  - Vaikka EU-OPS 1.005(a):n liitteen 1 ja JAR-OPS 3.005(f):n liitteen 1 lievennykset on siirretty sellaisinaan ehdotettuihin täytöntöönpanosääntöihin, sidosryhmät vaativat sääntöjen oikeasuhtaisuuden tarkistamista. Tämän vuoksi edellä kuvattuun paikasta A paikkaan A tapahtuvaan lentotoimintaan sovelletaan samoja sääntöjä kuin kaupalliseen lentotoimintaan, joka ei ole

34

<http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-ops/CRD%20a.1%20-%20Explanatory%20Note%20-%20OPS%20Parts.pdf>

kaupallista ilmakuljetusta. Rajaa määritettäessä tarkasteltiin kaupallisilta ilmakuljetuksilta vaadittua turvallisuuden tasoa sekä jäsenvaltioissa nykyään sovellettavaa lainsäädäntöä. Helikoptereiden osalta kuusi henkilöä katsotaan pienten ja keskikokoisten helikoptereiden väliseksi kompromissiratkaisuksi, ja sen pitäisi kattaa useimmat yleisölennätystoimet. Moottoria koskeva kriteeri katsotaan soveliaammaksi kuin 3 175 kilogramman painoraja, sillä viimeksi mainittu kattaisi tietyt vaativat monimoottoriset helikopterit. Ehdotettujen täytäntöönpanosääntöjen suurimmat erot liittyvät lentotoiminnanharjoittajan vuosittaisiin tarkastuslentoihin sekä päällikkökurssia, miehistöyhteistyötä ja siirtymäkoulutusta koskeviin vaatimuksiin. Viimeksi mainitut ovat vähemmän normatiivisia.

- Ohjaajien kokemusta koskevat uusimmat vaatimukset on siirretty osan FCL kohtaan FCL.060, sillä niiden katsotaan rajoittavan lupakirjan oikeuksia.
  - FSTD-laitteen käyttäjän hyväksyntää on parannettu, ja se sisältää nyt lentotoiminnanharjoittajaa koskevat vaatimukset järjestelmän perustamisesta sellaisten FSTD-laitteeseen tehtävien muutosten oikeanlaiseksi hallinnoimiseksi, jotka saattavat vaikuttaa lentotoiminnanharjoittajien koulutusohjelmiin.
  - Reitti-/alue- ja lentopaikkakelpoisuuden osalta englanninkielisen toisinnon termiä "qualification" ei ole sisällytetty osaksi asetusta, sillä sitä käytetään vain lentäjien lupakirjojen yhteydessä. EU-OPS:ssä/JAR-OPS:ssä ei kummassakaan esitetä tai määritetä, mitä "qualification" tarkoittaa, kuka sen myöntää tai liittykö se lupakirjaan vai ei. Jotta vältettäisiin termin aiheuttama sekaannus, joka voisi puolestaan aiheuttaa sekaannusta säädöksen soveltamisessa, katsottiin, että on parasta poistaa termi "qualification", vaikka asiaa koskevat vaatimukset pysyvät muuttumattomina. Muutoksella ei ole vaikutusta suomenkieliseen toisintoon.
  - Saatujen huomautusten perusteella miehistöyhteistyökoulutus on sisällytetty kaikkeen ainoana ohjaajana toimimista koskevaan koulutukseen. Tämä johtuu siitä, että miehistöyhteistyö on saman miehistön kahden ohjaajan välisen vuorovaikutuksen lisäksi vuorovaikutusta esimerkiksi maamiehistön kanssa. Lisäksi koulutuksen yhteydessä opetetaan, miten ohjaamon työkuormaa voidaan hallita tehokkaasti, mikä on tärkeää käytettäessä yhden ohjaajan miehistöä.
  - IFR- tai yölentotoimintaa yhden ohjaajan miehistöä käyttäen koskevat lisävaatimukset on otettu käyttöön. Ne perustuvat asiakirjaan JAA NPA OPS 65 ja vastaavat ICAO:n liitteessä 6 olevan osan I 29. muutosta.
210. Yleisesti on varmistettu, että luku vastaa osaa FCL ja vastikään kehitettyä käyttöönsoveltuvuustietojen käsitettä. Viimeksi mainittu oli jo sisällytetty osittain EU-OPS:ään yhteistä arviointilautakuntaa (Joint Operational Evaluation Board, JOEB) koskevan viittauksen kautta.
211. Erot suhteessa ICAO:n liitteeseen 6 ovat seuraavat:
- Soveltamisalaan tehtiin muutoksia, jotta säännöt olisivat oikeasuhtaisia erityisesti paikasta A paikkaan A tehtävien kaupallisten ilmakuljetusten osalta. Huomioon otettiin lisäksi EU-OPS 1.005(a):n liite 1. Tämän vuoksi liitteessä 6 olevan osan I kohdassa 9.4.4.1 olevaa lentotoiminnanharjoittajan

tarkastuslentojen vuosittaista määrää koskeva vaatimus ei täyty. Sama pätee liitteessä 6 olevan osan III osaston II kohtaan 7.4.3.1 osalta, mikä johtuu JAR-OPS 3.005(f):n liitteen 1 sisällyttämisestä asetukseen. Liitteessä käsitellään muilla kuin vaativilla moottorikäyttöisillä helikoptereilla päivällä toteutettavaa VFR-lentotoimintaa, jossa suunnistetaan näkyvien kiintopisteiden avulla.

- EU-OPS ei sisällä radisteja ja suunnistajia koskevia säännöksiä, eikä niitä siten ole myöskään ehdotetussa tekstissä. Näin ollen radisteja koskevan liitteessä 6 olevan osan I kohdan 9.1.2 vaatimukset eivät täyty. Suunnistajia edellyttävää lentotoimintaa ei ole. Vaikka virasto voi säännellä näiden miehistön jäsenten toimintaa, jäsenvaltiot ovat edelleen vastuussa heidän pätevyytensä sääntelystä. Tämä tarkoittaa myös sitä, että lentomekaanikkoja koskevat liitteessä 6 olevan osan I kohta 9.1.3 ja osan II kohta 3.9.1.2 on pantu täytäntöön näillä säännöillä vain osittain, sillä lupakirjojen myöntäminen on edelleen jäsenvaltioiden toimivallassa.
- Reittiä/aluetta ja lentopaikkoja koskevan tietämyksen osalta säännöksen siirtäminen EU-OPS 1.005(a):n liitteestä 1 merkitsee liitteessä 6 olevan osan I kohdassa 9.4.3.5 tarkoitettua 12 kuukauden määräaika koskevien vaatimusten täyttymättä jäämistä suoritusarvoluokan B lentokoneilla päivällä toteutetun VFR-lentotoiminnan osalta.
- Yhden ohjaajan IFR- tai yölentotoiminnan osalta ei mainita erikseen liitteessä 6 olevan osan I kohdan 9.4.5.3 standardia, joka koskee yhden ohjaajan ja lentotoiminnan ympäristövastaavan perustarkastuslentoja. Teksti on kuitenkin sama kuin EU-OPS:ssä, ja sitä ei siksi muutettu komission ja EASAn komitean sopimien ohjeiden mukaisesti.

212. Kun jatkossa laaditaan uusia sääntöjä, keskitytään seuraaviin aiheisiin:

- miehistöyhteistyötä koskevien säännösten tarkistaminen ja ajan tasalle saattaminen ottamalla huomioon viime vuosina saatu kokemus;
- helikoptereilla toteutettavia kaupallisia ilmakuljetuksia koskeva vaihtoehtoinen koulutusohjelma.

213. Saaduista huomautuksista kävi myös ilmi, että yhden ohjaajan miehistön koulutus on käsitteenä ristiriitainen ja sitä on mahdollisesti tarkasteltava uudelleen. Yksityiskohtaisia parannusehdotuksia tehtiin kuitenkin vain muutamia. Virasto voi käynnistää tätä asiaa koskevan sääntelytehtävän myöhemmin, kunhan sidosryhmiltä on saatu lisää sääntelyehdotuksia.

## **ORO.CC – Matkustamomiehistö**

214. Luvussa ORO.CC ehdotetut täytäntöönpanosäännöt sisältävät koulutus-, koe- ja voimassaolovaatimukset, joita kaikkien matkustamomiehistöä edellyttäviä ilma-aluksia käyttävien lentotoiminnanharjoittajien on noudatettava matkustamomiehistön jäsenten jatkuvan pätevyyden varmistamiseksi.

- Osastossa 1 määritetään yleiset vaatimukset, joita sovelletaan kaupallisiin ilmakuljetuksiin sekä vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla harjoitettuun muuhun kuin kaupalliseen lentotoimintaan.

- Osastossa 2 määritetään ainoastaan kaupallisiin ilmakuljetuksiin sovellettavat lisävaatimukset.
215. Ehdotetut säännöt perustuvat voimassaoleviin vaatimuksiin eli EU-OPS:n ja JAR-OPS 3:n osaan O. Huomioon on lisäksi otettu Euroopan ilmailuviranomaisen yhteistyöelimen julkaisema asiakirja TGL 44<sup>35</sup>, joka sisältää JAR-OPS 1:n osaston 2 (AMC- ja IEM-aineistot (tulkinta tai selitys – Interpretative Explanatory Material, IEM).
216. Vaatimukset vastaavat lentokoneiden osalta ICAO:n liitteessä 6 olevan osan I luvun 12 vaatimuksia ja helikoptereiden osalta osan III luvun 10 vaatimuksia. Ehdotetut säännöt, kuten EU-OPS:n ja JAR-OPS 3:n vaatimuksetkin, ovat yksityiskohtaisempia kuin vastaavissa ICAO:n standardeissa määritetyt säännöt. Huomioon on kuitenkin otettu myös yksityiskohtaiset ICAO:n suositukset, jotka ovat ICAO:n asiakirjassa 7192-AN/857 "Training manual Part E-1 for Cabin Attendants' safety training" (toinen painos – 1996).
217. Kun otetaan huomioon, että EU-OPS:n vaatimuksia on usein noudatettu vapaaehtoisesti harjoitettaessa muuta kuin kaupallista lentotoimintaa vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla, tärkeimmät erot suhteessa EU-OPS:n ja JAR-OPS 3:n lukuun O ovat molempien lentotoimien osalta seuraavat:
- Soveltamisala (ORO.CC.005): osastossa 1 "Yhteiset vaatimukset" ehdotettuja sääntöjä sovelletaan vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla harjoitettavaan muuhun kuin kaupalliseen lentotoimintaan sekä kaupallisiin ilma-kuljetuksiin.
  - Vaaditun vähimmäismatkustamomiehistön määrittäminen (ORO.CC.100): EU-OPS:n vaatimusta (OPS 1.990(b)(2)) on selvennetty sen varmistamiseksi, että lentotoiminnanharjoittajat yleisesti ymmärtävät ja ottavat huomioon lentokelpoisuussäännöt ja niihin liittyvät, matkustamomiestä koskevat hyväksyntäeritelmat. Määritettäessä lentotoiminnassa vaaditun matkustamomiehistön vähimmäismäärää huomioon on erityisesti otettava hätäevakuoinnin demonstraatioon, matkustamon suoraa näkyvyyttä ja vaadittuja matkustamomiehistön istuimia koskevat hyväksyntävaatimukset. Kokemus on osoittanut, että lentotoiminnanharjoittajat ymmärtävät eri tavoin ilma-aluksen matkustajapaikkalukujen hyväksymistä varten vaadittavat hyväksyntämenettelyt ja niiden vaikutuksen lentotoiminnassa vaaditun matkustamomiehistön vähimmäismäärään. Esimerkiksi onnettomuustutkintaraportista kävi ilmi, että erään lentotoiminnanharjoittajan toimintakäsikirjassa vaadittu matkustamomiehistön vähimmäismäärä oli alhaisempi kuin mitä kyseisen ilma-aluksen hätäevakuointia koskevan demonstraation/analyysin perusteella oli määritetty.
  - Matkustamomiehistön vastaavan koulutuksen tarkastaminen (ORO.CC.115(d) ja ORO.CC.260(a)(2)): Ainoastaan tätä koulutusta koskevien tarkastusten puuttuminen EU-OPS:stä nähtiin laajalti epä johdonmukaisena. Asia on nyt korjattu kuulemismenettelyn aikana saaduissa huomautuksissa suositellulla tavalla.

35

JAA Administrative & Guidance Material - Section Four: Operations, Part Three: Temporary Guidance Leaflet (JAR-OPS) - LEAFLET No 44: JAR-OPS 1 AMT 13 SECTION 2 UPDATED TO INCORPORATE SECTION 2 TEXT PROPOSALS FROM SUSPENDED JAA NPAs.

- Ilma-aluksen tyyppikoulutus ja lentotoiminnanharjoittajan siirtymäkoulutus (ORO.CC.125): EU-OPS:ssä kaikki kyseiset koulutusosat olivat osa yhtä siirtymäkoulutusohjelmaa. Kaikille samantyyppisille ilma-aluksille yhteiset koulutusosat on erotettu selvästi niistä koulutusosista, jotka ovat lentotoiminnanharjoittajakohtaisia, jotta ne voidaan yhdenmukaistaa meneillään olevan, käytönsoveltuvuustietojen käsittelyä koskevan työn kanssa. Tämä saattaa myös helpottaa koulutuksen hyvittämistä tulevaisuudessa.
- Eroavuuskoulutus (ORO.CC.130): Kuten selkeyttämistä koskevissa huomautuksissa pyydettiin, tähän koulutukseen sovelletaan nyt vaatimusta, joka on erillinen ilma-aluksen tyyppikoulutuksesta ja lentotoiminnanharjoittajan siirtymäkoulutuksesta. Tällä edistetään myös yhteyttä edellä mainittujen käyttöönsoveltuvuustietojen osiin.
- Koulutuksen ja kokeiden voimassaoloajat (ORO.CC.140(e) ja 145(c)): Selvyyden puuttuminen EU-OPS:stä näiden näkökohtien osalta tuli ilmi siinä, miten sidosryhmät ymmärsivät ne vastausasiakirjaa koskevissa huomautuksissa. Asiaa on käsitelty myös ottamalla huomioon TGL 44:n (JAR-OPS 1:n osasto 2) säännökset.
- Matkustamomiehistön todistukset (ORO.CC.210): Kaupallisiin ilmakuljetuksiin osallistuvilta matkustamomiehistön jäseniltä vaaditaan matkustamomiehistön todistus perusasetuksen mukaisesti. Täydentävät täytäntöönpanosäännöt ovat osa lentomiehistöä koskevan komission asetuksen liitettä (osa CC). Matkustamomiehistön todistukset on pidettävä voimassa ja niitä voidaan rajoittaa, niiden voimassaolo keskeyttää tai ne voidaan peruuttaa, elleivät niiden haltijat täytä vaatimuksia. Tämä on ristiriidassa EU-OPS:ssä vaadittujen turvallisuuskoulutustodistusten kanssa. Viimeksi mainittujen haltijoihin ei sovelleta voimassapitämistä tai käyttöä koskevia vaatimuksia. Alkuperäiseen muutosehdotukseen verrattuna ilma-aluksen tyyppikoulutusta koskeva vaatimus ei ole enää matkustamomiehistön todistuksen myöntämisen ehtona, kuten useat tahot pyysivät. Voimassaoleva ilma-aluksen tyyppikohtainen pätevyys on kuitenkin edelleen ehtona matkustamomiehistön todistuksen käyttämiselle.
- Luettelo matkustamomiehistön todistuksen haltijoiden ilma-aluksen tyyppikohtaisista pätevyyksistä (ORO.CC.215(b)(2)): Perusasetuksessa vaaditaan matkustamomiehistön todistusten voimassapitämistä. Kuten kenen tahansa siviili-ilmailuhenkilöstön, jonka on noudatettava sääntöjä, haltijoiden on osoitettava vaatimusten täyttyminen kaikkina aikoina turvallisuuden vuoksi ja yhdenmukaisen täytäntöönpanon, valvonnan ja standardisoinnin tukemiseksi. Tämä on erittäin tärkeää nykyisessä ilmailukontekstissa, jossa useimmat matkustamomiehistön jäsenet työskentelevät uransa aikana eri lentotoiminnanharjoittajille ja jossa freelance- tai kausipohjalta työskenteleviä matkustamomiehistön jäseniä ja heitä, jotka työskentelevät samanaikaisesti useammalle kuin yhdelle lentotoiminnanharjoittajalle, on yhä enemmän. Koska matkustamomiehistön todistus myönnetään peruskoulutuskurssin jälkeen, todistuksen haltijat voivat osoittaa kaikkien sovellettavien turvallisuussääntöjen täyttymisen vain, jos todistusta täydennetään ilma-aluksen tyyppikohtaisilla pätevyyksillä, joita lentotoiminnanharjoittajat tarjoavat kaikille palkkaamillensa todistusten haltijoille. Tämä vaihtoehto

katsottiin käytännöllisemmäksi kuin matkustamomiehistön todistuksen uudelleen myöntämisen tai voimaan saattamisen vaatiminen.

- Toiminta useammassa kuin yhdessä ilma-alustyyppissä tai -versiossa (ORO.CC.250): Rajoitus kolmeen tai viranomaisen luvalla neljään tyyppiin on sama kuin EU-OPS:ssä oleva vaatimus. Huomioon otettavat erot liittyvät määritelyihin tyyppeihin ja versioihin, jotka on laadittu vastaamaan meneillään olevaa, matkustamomiehistöön liittyvien käyttöönsoveltuvuustietojen käsittelyä koskevaa työtä.
218. Yhdenmukaisuus osan CC sekä lukujen ORO.FC ja ORO.TC kanssa on myös tarvittaessa varmistettu.
219. Kuulemismenettelyssä kävi selvästi ilmi, että useimmat jäsenvaltiot ja sidosryhmät ovat yhtä mieltä siitä, että EU:ssa olisi laadittava matkustamomiehistön koulutusorganisaatioiden hyväksymistä, kouluttajien ja tarkastuslentäjien pätevyyttä sekä koulutuslaitteiden hyväksymistä koskevat yhteiset edellytykset tai standardit. Lainsäätäjän ollessa yhtä mieltä asiasta ja oikeusperustasta virasto näin ollen ehdottaa, että näihin asioihin otetaan kantaa laadittaessa tulevia sääntöjä.

#### **ORO.TC – Tekninen miehistö HEMS-, HHO- tai NVIS-toiminnassa**

220. Luvun ORO.TC ehdotetut täytäntöönpanosäännöt sisältävät koulutusta ja kokeita koskevat yhteiset vaatimukset, joita sovelletaan käytettäessä ilma-alusta, jossa on teknisen miehistön jäseniä, kaupallisten ilmakuljetusten kiireellisessä lääkintälentotoiminnassa helikoptereilla (HEMS), helikopterivinsauksessa (HHO) ja pimeänäköjärjestelmän avulla toteutetussa (NVIS) lentotoiminnassa. Kyseiseen lentotoimintaan osallistuvien teknisen miehistön jäsenten koulutusta koskevia lisävaatimuksia asetetaan luvuissa SPA.HEMS, SPA.HHO ja SPA.NVIS.
221. Tässä luvussa ei käsitellä erityistoimintaan (lentotyö (aerial work)) osallistuvia teknisen miehistön jäseniä tai asiantuntijoita. Erityislentotyöhön liittyvät ja heitä koskevat koulutusvaatimukset sisällytetään osaan SPO ja siihen liittyviin AMC- ja GM-aineistoihin. Virasto voi myöhemmässä vaiheessa päättää tarkistaa luvun ORO.TC vaatimukset sisällyttääkseen tiettyihin lentotöihin osallistuvat teknisen miehistön jäsenet tähän lukuun.
222. Ehdotetut säännöt perustuvat JAR-OPS 3:n lukuun O. Vastausasiakirjan CRD 2009-02b kohdassa 89 ja sitä seuraavissa kohdissa kuvattujen yleisten muutosten lisäksi nostetaan esille seuraavat muutokset:
- Säännösten soveltamisala ja sovellettavuus on määritetty aikaisempaa paremmin ja kaupallisten ilmakuljetusten HEMS-, HHO- ja NVIS-toimintaan osallistuvien teknisen miehistön jäsenten määritelmästä on tehty ehdotus.
  - Kun otetaan huomioon, että lentotoimintaa koskevissa olennaisissa vaatimuksissa ei mainita teknisen henkilöstön jäsenten lääketieteellistä kelpoisuutta, ensimmäistä lääkärintarkastusta tai terveydentilan arviointia koskevat JAR-OPS 3:n säännökset ovat ainoastaan GM-aineistossa.
  - Helikopterityyppejä ja tyyppien enimmäismäärän rajoittamista koskevat säännökset on periaatteessa siirretty JAR-OPS 3:sta. Joitakin muutoksia on kuitenkin tehty, sillä teknisen miehistön jäsenille ei yleisesti ole määritetty



tyyppettä. Eräät lentotoiminnanharjoittajat käyttävät ohjaamomiehistölle määritettyjä tyyppettä. HEMS-, HHO- ja NVIS-toiminnan soveltamisalan perusteella olisi otettava huomioon käytettyjen laitteiden ja menetelmien erot. JAR-OPS 3:ssa oleva rajoitus on näin ollen siirretty AMC-aineistoon. Siinä vaaditaan, että lentotoiminnanharjoittajan on määritettävä toimintakäsikirjassaan tyyppien enimmäismäärä ottamalla huomioon erityisympäristö, jossa teknisen miehistön jäsenet toimivat.

223. Yhdenmukaisuus lukujen ORO.FC ja ORO.CC kanssa on varmistettu.

#### IV. Erojen yhteenveto

##### **Erot suhteessa EU-OPS:ään / JAR-OPS 3:een**

224. Alla olevassa taulukossa esitetään yhteenveto osan ORO ja EU-OPS:n / JAR-OPS 3:n välisistä eroista sekä kutakin eroa koskevat perustelut.

<b>EU-OPS:n / JAR-OPS 3:n viite</b>	<b>EASA-EU-viite</b>	<b>Eron kuvaus</b>	<b>Perustelu</b>
EU-OPS 1.1.75(c)(1) ja JAR-OPS 3.175(c)(1)	ORO.GEN.105 ja ORO.GEN.115	Huomautus siitä, että lentotoimintaluvan hakijalla ei saa olla toisen viranomaisen myöntämää lentotoimintalupaa, elleivät kyseiset viranomaiset ole tätä hyväksyneet, on poistettu	Säännös on tarpeeton, koska osan ORO mukaisesti myönnetty lentotoimintalupa on voimassa kaikissa jäsenvaltioissa.
1./3.035 Laatujärjestelmä	ORO.GEN.200	Ei viitata laatujärjestelmään vaan hallintojärjestelmään, joka kattaa turvallisuuden hallinnan ja vaatimustenmukaisuuden valvonnan	vastaa kansallista turvallisuusjärjestelmää koskevia ICAO:n standardeja ja suosituksia
1./3.037 Onnettomuuksien ehkäisy- ja lentoturvallisuusohjelmaa koskevat kohdat	ORO.GEN.200	Onnettomuuksien ehkäisy- ja lentoturvallisuusohjelma on korvattu ICAO:n standardeilla ja suosituksilla, sellaisina kuin ne ovat pantu täytäntöön kohdalla ORO.GEN.200	vastaa kansallista turvallisuusjärjestelmää koskevia ICAO:n standardeja ja suosituksia

EU-OPS:n / JAR-OPS 3:n viite	EASA-EU-viite	Eron kuvaus	Perustelu
EU-OPS 1.165 (c)(1)(ii) Vuokraus	ORO.AOC.110(a)	<p>Vuokrasopimuksessa ei tarvitse asettaa ehtoja, jotka liittyvät tähän hyväksyntään</p> <p>Ilmoitus siitä, että poikkeukset luvussa K, L tai kohdan OPS 1.005 alakohdassa (b) kuvatuista vaatimuksista on ilmoitettava viranomaiselle, jonka on ne hyväksyttävä, on poistettu</p>	<p>On katsottu, että ehtojen asettaminen kolmannessa maassa rekisteröidyn ilma-aluksen vuokralleotolle ilman miehistöä tai toiselta yhteisön lentotoiminnanharjoittajalta tapahtuvalle vuokralleotolle ilman miehistöä ei ole tarpeellista, koska se katsotaan lentotoimintaluvan muunnelmaksi ja koska lentotoimintalupaan kuuluvan ilma-aluksen on oltava osan CAT mukainen ja sillä on oltava osan 21 mukaisesti myönnetty lentokelpoisuustodistus.</p>

EU-OPS:n / JAR-OPS 3:n viite	EASA-EU-viite	Eron kuvaus	Perustelu
EU-OPS 1.165 (c)(3)(A) Vuokraus	ORO.AOC.110(d)	Vaatus siitä, että viranomaisen vapauttaa lentotoiminnanharjoittajan OPS:n osan 1 asiaankuuluvasta säännöksestä, on poistettu	Kun ilma-alus annetaan vuokralle ilman miehistöä, se poistetaan vuokralleentajan lentotoimintaluvasta ja sitä käytetään vuokralleottajan valvonnassa. Lentotoimintaa koskevia tulevia EU:n sääntöjä sovelletaan ainoastaan EU:n lentotoiminnanharjoittajiin. Joten EU:n lentotoiminnanharjoittajaa ei tarvitse vapauttaa asiaankuuluvasta OPS:n vaatimuksesta, jos ilma-alusta käyttää muualle kuin Euroopan unioniin sijoittautunut lentotoiminnanharjoittaja.
1./3175 (i)(2)	ORO.AOC.135(a)	Viittaus "huoltojärjestelyihin" on poistettu	Komission asetus (EY) N:o 2042/2003
EU-OPS 1.185(e) ja JAR-OPS 3.185(d)	ei sovelleta	Ei ole olemassa vaatimusta, jonka mukaan ansiolentoluvan uusimishakemus on jätettävä vähintään 30 päivää tai muuta sovittua aikaa ennen luvan voimassaoloajan päättymistä.	Lentotoimintalupa myönnetään rajoittamattomaksi ajaksi
JAR-OPS 3.175(c)(3)	ei sovelleta	Lentotoimintaluvan hakijalla ei ole velvollisuutta rekisteröidä lentotoimintaluvan nojalla käytettäviä helikoptereita lentotoimintaluvan myöntävässä valtiossa	Komission asetus (EY) N:o 1008/2008

EU-OPS:n / JAR-OPS 3:n viite	EASA-EU-viite	Eron kuvaus	Perustelu
1./3.155 (a)(1)	ORO.MLR.115(e)	Ilmaisu "vaikka lentotoiminnanharjoittaja ei ole enää kyseisen miehistön jäsenen työnantaja, edellyttäen, että tämä tapahtuu alakohdassa (c) tarkoitettujen määräaikojen mukaisesti" on lisätty.	Selkeyttäminen saatujen huomautusten perusteella.
1./3.155 (a)(2)	ORO.MLR.115(f)	Soveltamisalaa on laajennettu koskemaan lento-, työ- ja lepoaikaan liittyvän kirjanpidon lisäksi kaikkea kirjanpitoa.  Ilmaisu "edellyttäen, että tämä tapahtuu määrättyjen määräaikojen mukaisesti" on lisätty.	Kattavuus ja selkeyttäminen saatujen huomautusten perusteella.

EU-OPS:n / JAR-OPS 3:n viite	EASA-EU-viite	Eron kuvaus	Perustelu
1./3.1040(c)	ei sovelleta	Seuraavaa EU-OPS:n / JAR-OPS 3:n tekstiä ei ole siirretty: "Elei viranomaisen muuta hyväksy tai kansallisessa lainsäädännössä toisin määrätä, lentotoiminnanharjoittajan on laadittava toimintakäsikirja englannin kielellä. Lisäksi lentotoiminnanharjoittaja voi kääntää käsikirjan tai sen osia muulle kielelle ja käyttää sitä kyseisellä kielellä."	Vaikka EU-OPS:ssä / JAR-OPS 3:ssa säädetään, että toimintakäsikirja on laadittava englannin kielellä, siinä hyväksytään myös käsikirjan kääntäminen muulle kielelle. Koska EU kuitenkin katsoo kaikki viralliset kielet tasa-arvoisiksi, tätä EU-OPS:n / JAR-OPS 3:n kohtaa ei ole sisällytetty osaksi asetusta. Lisäksi on epävarmaa, aiheuttaisiko englanninkielinen toimintakäsikirja turvallisuusriskin englantia äidinkielenään puhumattoman miehistön käytössä. Tämä otetaan huomioon EU-OPS:n / JAR-OPS 3:n perusteella laaditussa standardissa, jossa vaaditaan, että koko henkilöstön on ymmärrettävä kieltä, jolla heidän tehtäviään ja velvollisuuksiaan koskevat toimintakäsikirjan osat on kirjoitettu.
1./3.1040(i)	ORO.MLR.100(g)	Muutettu koskemaan vain niitä muutoksia, joista on ilmoitettava, esimerkiksi sanamuutosten huomiotta jättämiseksi.	Selkeyttäminen ja ennakkohyväksyntiä koskevan uuden lähestymistavan mukaisuus.

EU-OPS:n / JAR-OPS 3:n viite	EASA-EU-viite	Eron kuvaus	Perustelu
1./3.1055	ORO.MLR.110	<p>Muutettu, jotta matkapäiväkirja voidaan laatia muussa muodossa kuin paperille painettuna.</p> <p>Matkapäiväkirjan sisältö esitetään AMC-aineistona.</p>	<p>Joustavuus ja teknisen kehityksen tukeminen. Paperille painamista ei ole määritetty ICAO:n standardeissa ja suosituksissa.</p>
OPS 1./3.1065, liite 1	ORO.MLR.115(b) ja (c)	<p>Asiakirjojen säilytysaikoja koskevat taulukot on yhdistetty.</p> <p>Lentokoneen tekninen matkapäiväkirja on poistettu.</p> <p>MatkustamomiehISTÖN todistus on lisätty.</p> <p>Tietoja saadusta kosmisen ja auringon säteilyn annoksesta ei ole siirretty.</p>	<p>Taulukot on yhdistetty selvyyden ja yksinkertaisuuden vuoksi.</p> <p>Lentokoneen tekninen matkapäiväkirja on poistettu, sillä lentokelpoisuussäännöt kattavat sen.</p> <p>MatkustamomiehISTÖN todistus on lisätty uusien matkustamomiehISTÖÄ koskevien sääntöjen huomioimiseksi.</p> <p>Tietoja saadusta kosmisen ja auringon säteilyn annoksesta ei ole siirretty, sillä aihe ei kuulu lentoturvallisuuden soveltamisalaan.</p>
EU-OPS 1.005(a):n liitteen 1 kohta (31) JAR-OPS 3.005(f):n liitteen 1 kohta (18)	ei sovelleta	Tekstiä ei ole siirretty	<p>Lyhennettyä päällikkökurssia koskevia edellytyksiä ei ole annettu.</p> <p>Sovelletaan perusasetuksen 14 artiklaa.</p>

EU-OPS:n / JAR-OPS 3:n viite	EASA-EU-viite	Eron kuvaus	Perustelu
1/3.105 (d)	ORO.FC.145(d) ja (e)	FSTD-laitteen käyttöluvan selventäminen  Uusi alakohta vaatimusten jatkuvaa täyttämistä ja lentotoiminnanharjoittajan koulutusohjelmiin mahdollisesti vaikuttavien FSTD-laitteen muutosten oikeanlaista hallintaa varten	Ongelmat EU-OPS:n / JAR-OPS 3:n täytäntöönpanossa  Yhdenvertaiset toimintaedellytykset  Yhdenmukaistaminen lukujen ORA.FSTD ja ORA.ATO kanssa
ei sovelleta	ORO.FC.145(b)	Lisätty uusi kohta, jossa säädetään, että koulutuskursseilla on otettava huomioon pakolliset käyttöönsoveltuvuustietojen osat	Käyttöönsoveltuvuustietojen huomioon ottaminen
1/3.943(a)	ei sovelleta	Tekstiä ei ole siirretty	Vanha siirtymäsäännös
EU-OPS 1.955(a)(2)	ORO.FC.105(b)(3)	Teksti on yhdenmukaistettu kohdan JAR-OPS 3.955(a) kanssa	EU-OPS:n kirjoittamistavasta käy ilmi, että kun lentäjä, jolla on jo aikaisemman lentotoiminnan--harjoittajan myöntämä ilma-aluksen päällikön pätevyys, siirtyy lentotoiminnan--harjoittajan palvelukseen, hänen on suoritettava uuden lentotoiminnan--harjoittajan päällikkökurssi ennen kuin hänet voidaan nimittää uuden lentotoiminnan--harjoittajan ilma-aluksen päälliköksi. JAR-OPS 3:een sisältyvä säännös on loogisempi.

EU-OPS:n / JAR-OPS 3:n viite	EASA-EU-viite	Eron kuvaus	Perustelu
EU-OPS 1.978(b) ja (e)	ei sovelleta	Viittausta viimeaikaista kokemusta koskeviin vaatimuksiin ei ole siirretty	Ohjaamomiehistön lupakirjoja koskevia vaatimuksia ei voida laajentaa vaihtoehtoisella koulutusohjelmalla. Viimeaikaista kokemusta koskeva laajennus sisältyy jo kohtaan FCL.060.
EU-OPS 1.978(f)	ei sovelleta	Nimetyin vastuuhenkilön vastuuta koskevaa vaatimusta ei ole siirretty	Tarpeeton yleisten ja lentotoimintalupa-kohtaisten organisaatioita koskevien vaatimusten osalta
EU-OPS 1.978(c)(1), liite 1	ei sovelleta	Alakohdassa (c)(1) olevaa virkettä, jolla sallitaan muun vastaavan menettelyn kuin varsinaisen turvallisuusperustelun käyttäminen, ei ole siirretty	Vaihtoehtoa ei ole pystytty määrittämään. Vastaavanlainen virke oli JAR-OPS 1.978(c)(1)(i):n liitteen 1 ilmailutiedotuksen kohdassa 4. EU-OPS:n liite on nyt osa AMC-aineistoa, ja tähän liittyvän ilmailutiedotuksen sanamuodossa tarkoitettiin, että vaihtoehtoisen vaatimusten täyttämisen menetelmää koskevan menettelyn käyttäminen olisi tarkoituksenmukaista, jotta vaihtoehto olisi kaikkien käytettävissä



EU-OPS:n / JAR-OPS 3:n viite	EASA-EU-viite	Eron kuvaus	Perustelu
OPS 1.940(a)(2), liite 2	ORO.FC.202(a)(7)	Yhden ohjaajan miehistöyhteistyö on sisällytetty	Yhden ohjaajan miehistöyhteistyössä on useita erityistekijöitä, joita ei sovelleta käytettäessä usean ohjaajan miehistöä
OPS 1.940(a)(5), liite 2	ORO.FC.202(c)	Yhden ohjaajan vähimmäislentotunnit yöaikaan	Euroopan ilmailuviranomaisen yhteistyöelimen komitea (JAAC), EASA ja lentoturvallisuuskomitea (ASC) päättivät, että muutosehdotus NPA OPS 65 ja ICAO:n liitteen 6 29. muutos lisättäisiin alkuperäisiin täytäntöönpanosääntöihin yhtenä JAA:n muutosehdotuksena.
ei sovelleta	ORO.FC.100(e)(2)	Freelance-pohjalta toimivien miehistön jäsenten lento- ja työaikarajoituksia koskeva tarkennus on lisätty	Lentoturvallisuuskomitean määräyksestä selventää vastuita lento- ja työaikarajoituksia koskevien vaatimusten täyttymisen osalta lentäjien työskennellessä useammalle kuin yhdelle lentotoiminnanharjoittajalle

EU-OPS:n / JAR-OPS 3:n viite	EASA-EU-viite	Eron kuvaus	Perustelu
JAR-OPS 3.988	ORO.TC ja liite I Määritelmät	Teknisen miehistön jäsenen määritelmä on lisätty ja luvun ORO.TC soveltamisala on määritetty paremmin	JAR-OPS 3:n lukua O sovelletaan muun miehistön kuin ohjaamomiehistön jäseniin. Näiden muiden miehistön jäsenten katsottiin olevan kaupallisten ilmakuljetusten HEMS-, HHO- ja NVIS-toimintaan osallistuvia miehistön jäseniä. Matkustamomiehistön osalta JAR-OPS 3:ssa vaaditaan jo JAR-OPS 1:n / EU-OPS:n luvun O noudattamista
JAR.OPS 3.995(a)(2)	Luvun ORO.TC GM-aineisto	JAR-OPS 3:ssa vaaditaan ensimmäistä lääkärintarkastusta tai terveydentilan arviointia. Matkustamomiehistön lääketieteellisten kelpoisuusvaatimusten oikeusperusta on perusasetuksen liitteessä IV oleva 7.b kohta. Vastaavaa vaatimusta ei ole olemassa teknisen miehistön osalta. Näin ollen vaatimukset on siirretty kohdan OPS.001 ohjeiden mukaisesti ainoastaan GM-aineistona.	Erot oikeusperustassa
JAR-OPS 3.1030(a)	ei sovelleta	Tyyppien enimmäismäärää koskevaa tekstiä ei ole siirretty	Teknisen miehistön jäseniä koskevia tyyppejä ei ole määritetty
ei sovelleta	ORO.TC.105 (b)(2)	Freelance-pohjalta toimivien miehistön jäsenten lento- ja työaika rajoituksia koskeva tarkennus on lisätty	Vastaa ohjaamo- ja matkustamomiehistöä koskevia muutoksia

EU-OPS:n / JAR-OPS 3:n viite	EASA-EU-viite	Eron kuvaus	Perustelu
EU-OPS Luku O OPS 1.988	Voimaatuloasetuk- sen osa CC ja lentotoiminnasta annetun asetuksen liite I	Matkustamomiehistön määritelmä	Selkeyden ja oikeusvarmuuden vuoksi ja tehdyt muutokset huomioon ottaen, sillä määritelmä laadittiin mulkaistavaksi JAR-OPS 1:ssä vuonna 1993
OPS 1.990(b)(2)	ORO.CC.100 (b)(1)	Matkustamomiehistön vähimmäismäärän määrittämistä koskeva teksti	EU-OPS:n vaatimuksen epäselvyys, joka johtaa eroihin ymmärtämisessä ja täytäntöönpanossa, mikä voi vaikuttaa turvallisuuteen (erityisesti lattiason varauloskäyntien osalta häätätilanteissa ja evakuoinnissa)  Sen varmistaminen, että matkustamo- miehistön vähimmäismäärää määritettäessä otetaan asianmukaisella tavalla huomioon matkustamomiehistön toimintaa koskevat hyväksyntäeritelmat, joita voidaan soveltaa lentotoiminnan- harjoittajien matkustamon yksilöllisiin kokoonpanoihin (katso luku TC, luku STC tai lunun TC muutos)  Yhdenvertaiset toimintaedellytykset

EU-OPS:n / JAR-OPS 3:n viite	EASA-EU-viite	Eron kuvaus	Perustelu
OPS 1.990(c)	ei sovelleta	Viranomaisen vaatimat matkustamomiehistön lisjäsenet poikkeuksellisissa olosuhteissa	Ei ole siirretty osaan ORO, sillä asia kuuluu asetuksen (EY) N:o 216/2008 14 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan
OPS 1.995(b)	ORO.CC.110 (a)(2)	Lääketieteellistä kelpoisuutta koskevat vähimmäisvaatimukset tai -edellytykset tulla valituksi kaupallisten ilmakuljetusten matkustamomiehistöön ja toimia siinä tehtävässä	Erot oikeusperustassa Osan MED yksityiskohtaisissa vaatimuksissa määritetään lääkärintarkastusten määrääjät ja kelpoisuuden arviointiin käytettävät lääketieteelliset kelpoisuusvaatimukset
OPS 1.995(c)	ORO.CC.210(a)	Matkustamomiehistön todistuksia koskevat vähimmäisvaatimukset tai -edellytykset tulla valituksi kaupallisten ilmakuljetusten matkustamomiehistöön ja toimia siinä tehtävässä	Erot oikeusperustassa Osan CC ja osan ORO yksityiskohtaisissa vaatimuksissa säädetään, että todistukset on pidettävä voimassa
OPS 1.1000(c)	ORO.CC.260 (a)(2)	Matkustamomiehistön vastaavan koulutuskurssin koetta koskeva uusi vaatimus	Kuulemisesta johtuva ero Kokeen lisääminen katsotaan tarpeelliseksi, jotta voidaan varmistaa, että matkustamomiehistön vastaavan koulutus kuten muukin koulutus suoritetaan hyväksyttävästi ja vaadittava pätevyystaso saavutetaan

EU-OPS:n / JAR-OPS 3:n viite	EASA-EU-viite	Eron kuvaus	Perustelu
OPS 1.1005(a) ja (b)	Osa CC (CC.CCA.100)  Osa ARA  Luku CC	Uusi soveltamisala ja uudet todistusta koskevat ehdot	<p>Erot oikeusperustassa</p> <p>Jäsenvaltioiden on tehtävä edelleen lentotoiminnan--harjoittajien tai koulutusorganisaatioiden hyväksymistä koskevat päätökset EU-OPS:n mukaisesti.</p> <p>Toisin kuin turvallisuuskoulutusta koskeva EU-OPS-todistus, matkustamomiehistön todistus on pidettävä voimassa, jotta sillä ja ilma-aluksen tyyppikohtaisilla pätevyyksillä voidaan todistaa haltijan pätevyys toimintaan</p>
OPS 1.1005(b), (d) ja (e)	ORO.AOC.120	Lentotoiminnanharjoittajaa koskevat hyväksynnät toteuttaa matkustamomiehistön koulutusta tai myöntää todistuksia on määritettävä lentotoimintaluvan toimintaehdoissa.	<p>Erot oikeusperustassa</p> <p>Menettelyjen osittaisen yhdenmukaistamisen varmistamiseksi lukuun ORO.AOC on lisätty lentotoiminnanharjoittajia koskevia yleisiä perussäännöksiä (ja koulutusorganisaatioiden osalta niitä on lisätty osan ARA lukuun CC)</p>

EU-OPS:n / JAR-OPS 3:n viite	EASA-EU-viite	Eron kuvaus	Perustelu
OPS 1.1010	ORO.CC.125 ORO.CC.130	Siirtymäkoulutus ja eroavuuskoulutus on siirretty erillisiin sääntöihin	Kuulemisesta johtuva ero  Eroavuuskoulutusta koskeva uusi sääntö ja sanamuoto, joka erottaa sen selvästi ilma-aluksen tyyppikoulutuksesta ja lentotoiminnan-harjoittajan siirtymäkoulutuksesta
ei sovelleta	ORO.CC.125(b) ORO.CC.130(c)  ORO.CC.250(b)	Viittaukset käyttöönsoveltuvuustietoihin	Käyttöönsoveltuvuustietojen huomioon ottamiseksi on lisätty uusi kohta, jossa säädetään, että koulutuskursseissa on otettava huomioon pakolliset käyttöönsoveltuvuustietojen osat  Versioiden määrittämistä uusiksi tyypeiksi koskevaan kohdan ORO.CC.205 alakohdan (b) sanamuotoon on tehty muutamia muutoksia, jotta yhdenmukaisuus käyttöönsoveltuvuustiedoista johtuvien säännösten kanssa on varmistettu

EU-OPS:n / JAR-OPS 3:n viite	EASA-EU-viite	Eron kuvaus	Perustelu
ei sovelleta	ORO.CC.110 (b)(2)	Freelance-pohjalta toimivien miehistön jäsenten lento- ja työaika rajoituksia koskeva tarkennus on lisätty	Lentoturvallisuuskomitean määräyksestä selventää vastuita lento- ja työaika rajoituksia koskevien vaatimusten täyttymisen osalta matkustamomiehistön työskennellessä useammalle kuin yhdelle lentotoiminnanharjoittajalle
OPS 1.1015(c)	ORO.CC.140 (e)(3)	Määräaika koulutuksen kolmivuotisten koulutusosien voimassaoloajan lisääminen	Kuulemisesta johtuva ero EU-OPS:n selvyyden puutteen korjaaminen koulutusosien tarkkaa voimassaoloa koskevan enintään kolmen vuoden vaaditun määräajan osalta
OPS 1.1020	ORO.CC.145(c)	Voimassaoloajan lisääminen	EU-OPS:n selvyyden puutteen korjaaminen tältä osin Koska AMC-/GM-aineisto ei voi olla ristiriidassa säännön kanssa, alun perin JAR-OPS 1:n osastossa 2 (IEM OPS 1.1020(a)) olevien sellaisten säännösten lisääminen, jotka koskevat sovellettavaa voimassaoloa ja lentotoiminnanharjoittajien joustavuutta korvata kertauskoulutus tietyin ehdoin määräaika koulutuksella

EU-OPS:n / JAR-OPS 3:n viite	EASA-EU-viite	Eron kuvaus	Perustelu
OPS 1.1005(h)(1)(i), liite 1	ei sovelleta	Miehistöyhteistyön peruskurssia jo työskentelevälle matkustamomiehistölle ennen seuraavaa määräaikauskoulutusta koskevaa tekstiä ei ole siirretty	Vanha siirtymäsäännös ei ole enää ajankohtainen
OPS 1.1010(j), liite 1	ei sovelleta	Tartuntatautien välttämistä koskevaa peruskoulutusta koskevaa tekstiä ei ole siirretty	Vanha siirtymäsäännös ei ole enää ajankohtainen
OPS 1.1015, liite 1 ja OPS 1.1020, liite 1	ORO.CC.140 (c)(2)(ii) ORO.CC.145 (b)(3)	Ohjaamon turvaovea koskeva koulutus on lisätty määräaikauskoulutuksen kolmivuotiseksi osaksi ja osaksi kertauskoulutusta	Kuulemisesta johtuvat erot ottaen huomioon matkustamohenkilöstön merkitys turvallisuuteen vaikuttavissa tapahtumissa
JAR-OPS 3 Luku O JAR-OPS 3.988(c), liite 1	Osa ORO Luku CC	JAR-OPS 3:n soveltamisalaan kuulumattomia koulutusosia koskevia lievennyksiä helikopterin matkustamomiehistön osalta ei ole lueteltu erikseen	Osassa ORO viitataan ilma-alukseen, joten kaikkia sääntöjä sovelletaan sekä lentokone- että helikopteritoimintaan, ja lievennysten luettelo ei ole enää tarpeellinen, sillä ehdotetuissa säännöissä tehdään selväksi, että koulutusta sovelletaan vain ilma-alukseen asennettuihin, ilma-aluksessa säilytettäviin tai käytettävän ilma-aluksen kannalta olennaisiin kohteisiin

### **Osan ORO erot suhteessa ICAO:n liitteeseen 6**

225. Alla olevassa taulukossa esitetään yhteenveto tämän lausunnon soveltamisalaan kuuluvista<sup>36</sup> ICAO:n liitteessä 6 olevassa osassa I ja osan III osastoissa 1 ja 2 esitetyistä standardeista, joita ei ole sisällytetty asetukseen tai jotka on

<sup>36</sup> Tässä yhteydessä ei käsitellä erityisesti huoltoa ja lentotoiminnanharjoittajan huoltovalvontaa koskevia standardeja.



sisällytetty osaksi asetusta siten, että ne eivät vastaa vastaavia ICAO:n liitteen 6 standardeja. Jotkin mainituista kohdista eivät kuulu perusasetuksen soveltamisalaan kuuluviin tehtävälaihin, ja jäsenvaltioiden täytyy mahdollisesti ottaa ne huomioon.

<b>Liitteen 6 osan I/III viite</b>	<b>EASA-EU-viite</b>	<b>Eron kuvaus</b>
Osa I, 9.4.5.3	ORO.FC.202	Perustarkastuslentoja ainoana ohjaajana ja lentotoimintaa kuvaavassa ympäristössä ei mainittu erikseen
Osa I 9.4.4.1 Osa III, osasto II, 7.4.3.1	ORO.FC.130/230/330	<p>Vaaditaan vain yksi lentotoiminnanharjoittajan tarkastuslento ennen lentämistä VFR-lentoja päivällä suoritusarvoluokan B lentokoneilla kausina, joiden enimmäiskesto on kahdeksan peräkkäistä kuukautta</p> <p>Päivällä toteutettuun helikopteritoimintaan ja muilla kuin vaativilla moottorikäyttöisillä helikoptereilla reiteillä, joilla suunnistetaan näkyvien kiintopisteiden avulla, toteutettavaan lentotoimintaan osallistuvat ohjaamomiehistön jäsenet voivat suorittaa tarkastuslennon vain yhdellä tyyppillä edellyttäen, että käytössä on uusin tyyppi</p> <p>Vuosittaiset tarkastuslennot sellaisten matkustajien kaupallisten ilmakuljetusten osalta, jotka toteutetaan päivällä näkölentosääntöjen (VFR) mukaisesti, jotka alkavat ja loppuvat samalla lento- tai toimintapaikalla ja joiden kesto on enintään 30 minuuttia tai jotka toteutetaan toimivaltaisen viranomaisen määrittämällä paikallisella alueella yksimoottorisilla potkurilentokoneilla, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on enintään 5 700 kilogrammaa ja joissa kuljetetaan enintään kuutta henkilöä ohjaaja mukaan luettuna, tai yksimoottorisilla helikoptereilla, joissa kuljetetaan enintään kuutta henkilöä ohjaaja mukana luettuna.</p>

<b>Liitteen 6 osan I/III viite</b>	<b>EASA-EU-viite</b>	<b>Eron kuvaus</b>
Osa I, 9.1.2	ei sovelleta	Radistilupien myöntäminen ei kuulu perusasetuksen soveltamisalaan kuuluviin tehtävälöihin, ja se pysyy jäsenvaltioiden vastuulla.
Osa I, 9.1.3	ORO.FC.110	Lentomekaanikkoja koskevien lupien myöntäminen ei kuulu perusasetuksen soveltamisalaan kuuluviin tehtävälöihin, ja se pysyy jäsenvaltioiden vastuulla.
Osa I, 9.1.4	ei sovelleta	Suunnistajaa ei vaadita. Suunnistajalupien myöntäminen ei kuulu perusasetuksen soveltamisalaan kuuluviin tehtävälöihin, ja se pysyy jäsenvaltioiden vastuulla.
Osa I, 9.4.3.5 ja 9.4.3.6	ORO.FC.105(c)	12 kuukauden sijaan lentopaikkoja koskeva 36 kuukauden mittainen ajanjakso VRF-sääntöjen mukaisesti päivällä suoritusarvoluokan B lentokoneita käyttävien ohjaamomiestöjen osalta.
Osa I, 10.3 (b)–(f) Osa III, 8.3 (b)–(f)	ei sovelleta	Lennonseivittäjien osalta ei ole määritetty erityistä tietämystä, koulutusta, kokemusta tai voimassaoloaikoja.

## V. Ehdotettujen sääntelytehtävien luettelo

226. Alla olevassa taulukossa esitetään yhteenveto osaa ORO koskevista ehdotetuista sääntelytehtävistä. Luvun GEN osalta nämä johtuvat pääasiassa tarpeesta tarkistaa osien ARO ja ORO säännöksiä, jotka koskevat turvallisuuden hallintaa ja riskienarviointia, turvallisuuden hallinnan standardeja ja suosituksia koskevan uuden ICAO:n liitteen 19 julkistamisen jälkeen ja yhdenmukaisesti Euroopan lentoturvallisuusohjelman täytäntöönpanon kanssa.

<b>Osa, sääntöviitteet</b>	<b>Soveltamisala</b>	<b>Viittaus suositukseen</b>
ORO.GEN.120	Laaditaan GM-aineisto, joka koskee täytäntöönpanosäännön turvallisuustavoitteen saavuttamisen osoittamista haettaessa vaihtoehtoisen vaatimusten täyttämisen menetelmän hyväksymistä.	MDM.094 a ja b

Osa, sääntöviitteet	Soveltamisala	Viittaus suositukseen
ORO.GEN Osasto 2	Arvioidaan vaatimuksia ICAO:n uusimmat julkaisut huomioon ottaen (uuden liitteen 19 julkaiseminen) ja käsitellään erityisesti muiden organisaatioiden kanssa tapahtuvasta vuorovaikutuksesta johtuvien turvallisuusriskien hallintaa; mieluiten oman organisaation kanssa vuorovaikutuksessa olevien organisaatioiden olisi käsiteltävä tätä.	MDM.094 a ja b
ORO.AOC.125	Käsitellään lentotoimintaluvan nojalla käytetyn ilma-aluksen muuta kuin kaupallista lentotoimintaa.	OPS.075
ORO.FC	Tarkistetaan miehistöyhteistyötä koskevat säännökset ja saatetaan ne ajan tasalle ottamalla huomioon muutaman viime vuoden aikana saatu kokemus.	OPS.094
ORO.FC	Kehitetään helikoptereilla toteutettavia kaupallisia ilmakuljetuksia koskeva vaihtoehtoinen koulutusohjelma.	OPS.088 a ja b

#### **Liite IV – Osa CAT (A,H)**

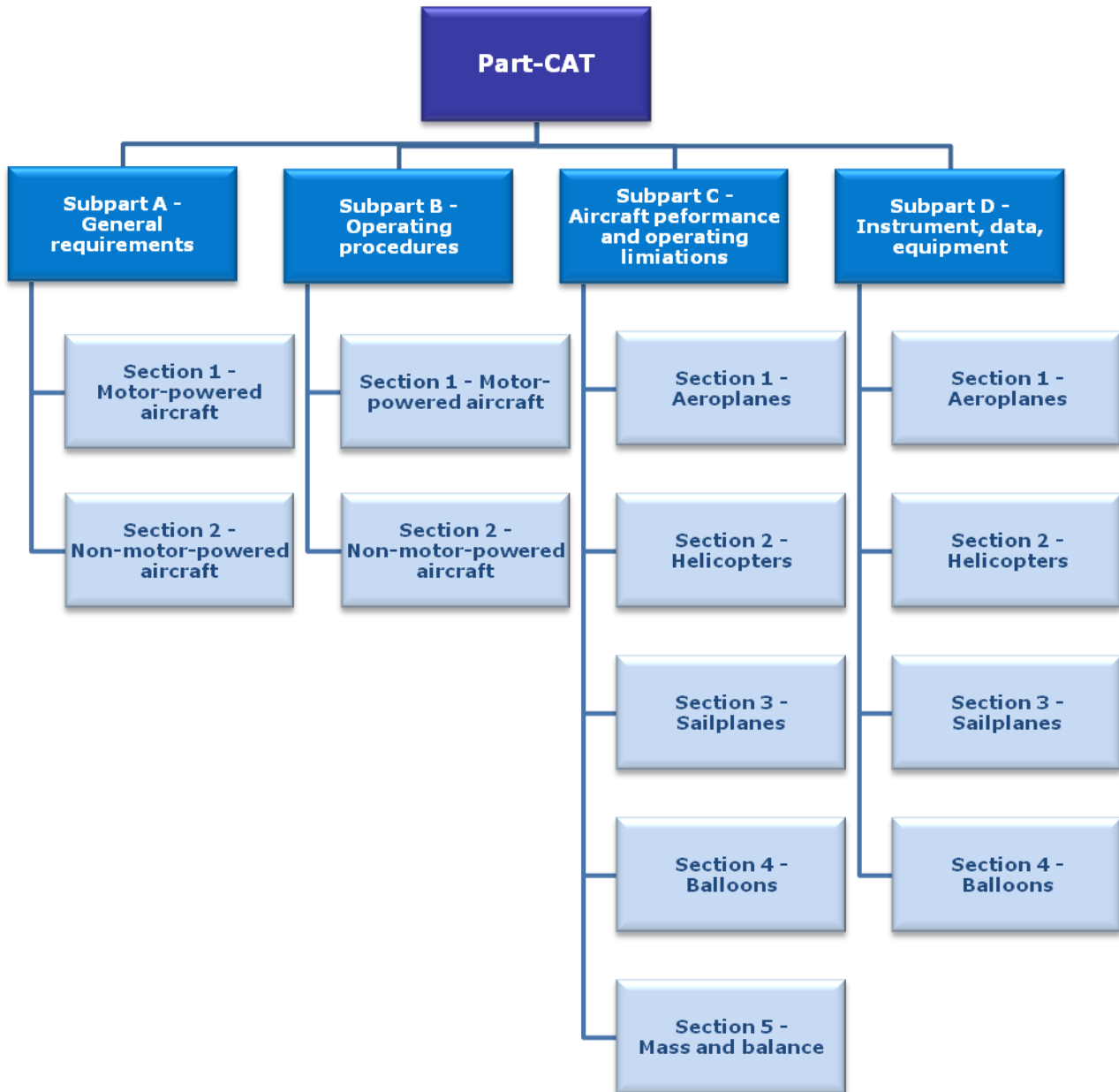
##### **I. Soveltamisala**

227. Osa CAT sisältää lentokoneilla, helikoptereilla, purjelentokoneilla ja kuumailmapalloilla toteutettuihin kaupallisiin ilmakuljetuksiin sovellettavat tekniset vaatimukset. Se koostuu neljästä luvusta, jotka on jaettu ilma-aluksen luokkakohtaiset säännöt sisältäviin osastoihin. Jotkin osastoista on jaettu edelleen jaksoihin.
228. Lukujen rakenne on vastaava kuin perusasetuksen liitteessä IV, EU-OPS:ssä / JAR-OPS 3:ssa ja ICAO:n liitteessä 6 olevassa osassa I esitettyjen olennaisten vaatimusten rakenne.
229. Sääntörakenne ja eritoten osastot ja luvut on laadittu niin, että muita ilma-alusten luokkia tai erityistoimintoja koskevia vaatimuksia voidaan lisätä tulevaisuudessa ilman, että olemassa olevaan sääntötekstiin tai rakenteeseen tarvitsee tehdä muutoksia. On huomattava, että tulevaisuuden sääntelytehtävissä laaditaan ilmalaivoja, kallistuvalla roottorilla varustettuja ilma-aluksia ja miehittämättömiä ilma-aluksia koskevat vaatimukset.
230. Kuvissa 9 ja 10 esitetään osan CAT rakenteen yhteenveto.

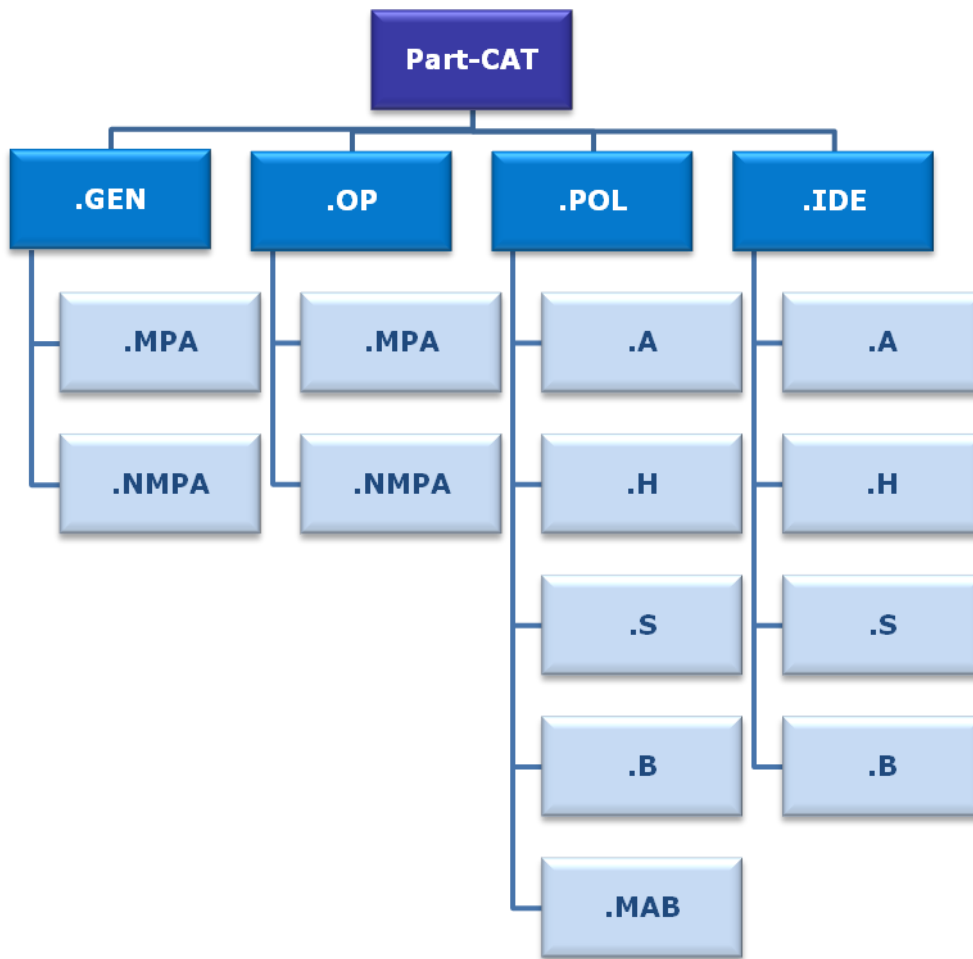
231. Tämä selittävä huomautus koskee ainoastaan lentokoneilla ja helikoptereilla toteutettuja kaupallisia ilmakuljetuksia koskevia seuraavia osastoja:

- CAT.GEN.MPA;
- CAT.OP.MPA;
- CAT.POL.A, CAT.POL.H, CAT.POL.MAB; ja
- CAT.IDE.A, CAT.IDE.H.

**Kuva 9: Osan CAT rakenne – Otsikot**



Kuva 10: Osan CAT rakenne – Sääntötunnisteet



## II. Huomautusten yhteenveto

232. Yleisesti ottaen vastaanotetuissa huomautuksissa tuettiin vastausasiakirjassa olevaa osan CAT versiota.
233. Suurin osa sidosryhmistä tuki ehdotettujen sääntöjen yhdenmukaisuutta esitetyssä laajuudessa EU-OPS:n ja JAR-OPS 3:n kanssa, ehdotettua täytäntöönpanosääntöjen ja AMC-aineiston tasapainoa sekä ehdotettua sääntörakennetta.
234. Vastausasiakirjassa oleva, helikoptereilla toteutettuja kaupallisia ilmakuljetuksia koskeva teksti aiheutti huolestuneisuutta joillakin aloilla, kun taas lentokoneilla toteutettuja kaupallisia ilmakuljetuksia koskeva teksti hyväksyttiin yleisesti suurelta osin.

### III. Erojen yhteenveto

#### **Erot suhteessa EU-OPS:ään / JAR-OPS 3:een**

235. Turvallisuustavoitteen sisältävät EU-OPS:n ja JAR-OPS 3:n säännöt on säilytetty täytäntöönpanosääntöinä. EU-OPS:n ja JAR-OPS 3:n säännöt, jotka selvästi sisältävät keinon turvallisuustavoitteen noudattamiseksi, on siirretty AMC-aineistoon. Useissa tapauksissa EU-OPS:n ja JAR-OPS 3:n liitteet katsottiin vaatimusten täyttämisen menetelmiksi, ja ne on siirretty AMC-aineistoon. Sääntöteksti on säilytetty täytäntöönpanosääntönä tapauksissa, joissa turvallisuustavoitteen ja turvallisuustavoitteen noudattamistapaa ei voitu selvästi erottaa toisistaan.
236. Tapauksissa, joissa tarvittiin oikeasuhteisempaa lähestymistapaa, virasto ehdotti turvallisuustavoitteen sisältävää sääntötekstiä ja vaihtoehtoja vaatimusten täyttämisen menetelmää. Virasto ei kuitenkaan tehnyt suuria muutoksia sääntöjen sisältöön, vaan muutti ainoastaan tekstin esittämistasoa täytäntöönpanosääntöjen ja AMC-aineiston välillä.
237. On myös huomattava, että OPS 1.005(a):n liitteen 1 "Toiminta suoritusarvoluokan B lentokoneilla", OPS 3.005(f):n liitteen 1 "Lentotoiminta pienillä helikoptereilla (VRF-toiminta (näkölentosäännöt) ainoastaan päivällä)" ja OPS 3.005(g):n liitteen 1 "Toiminta paikallisella alueella (VFR-toiminta ainoastaan päivällä)" sisällöt on tarvittaessa siirretty asiaankuuluviin osastoihin.
238. Virasto on joka tapauksessa sitä mieltä, että sääntöjä on tarkistettava edelleen EU-OPS:ssä ja JAR-OPS 3:ssa sovellettujen oikeasuhtaisuuden ja lieventämistä koskevien edellytysten osalta. Se aikoo tämän vuoksi sisällyttää sääntöjenlaadinnan ohjelmaansa kaupallisia ilmakuljetuksia koskevien sääntöjen tarkistamisen muiden kuin vaativien moottorikäyttöisten ilma-alusten ja näiden määrätyillä alueilla tapahtuvan käytön osalta.
239. EU-OPS:n ja JAR-OPS 3:n sääntötekstit, joissa esitettiin vaihtoehto täytäntöönpanosäännölle, on poistettu oikeudellisista syistä: vaihtoehdot on käsiteltävä perusasetuksen 14 artiklassa säädettyjen menettelyiden mukaisesti. EU-OPS:n ja JAR-OPS 3:n sääntötekstit, jotka siirrettiin AMC-aineistoon ja joissa esitettiin vaihtoehtoa hyväksyttävälle vaatimusten täyttämisen menetelmälle ilmaturvallisuustavoitteiden täyttymisen osoittamista, on poistettu. Lentotoiminnanharjoittajat voivat kuitenkin noudattaa tätä AMC-aineistoa käyttämällä vaihtoehtoisia vaatimusten täyttämisen menetelmiä koskevaa menettelyä edellyttäen, että turvallisuustavoitteen täyttyminen voidaan osoittaa.
240. AMC-aineistoon siirretty teksti, jossa vaadittiin toimivaltaisen viranomaisen hyväksyntää vaihtoehtoiselle vaatimusten täyttämisen menetelmälle, on poistettu, sillä asiaa käsitellään vaihtoehtoisten vaatimusten täyttämisen menetelmiä koskevan menettelyn yhteydessä.
241. EU-OPS:n / JAR-OPS 3:n sääntöteksti, joka esitetään myös perusasetuksen liitteessä IV, on säilytetty ja viittaus perusasetukseen lisätty.
242. Selittävät EU-OPS:n / JAR-OPS 3:n sääntötekstit on siirretty GM-aineistoon. Huomautukset on joko laadittu AMC-säännöksiksi, jolloin ne katsotaan

alaviitteiksi, siirretty GM-aineistoon tai, jos ne eivät tuoneet riittävää lisäarvoa, poistettu.

243. Säännöt, joihin sisältyi säännöksiä kuten "viranomaista tyydyttävä", on laadittu kaikissa luvuissa järjestelmällisesti uudelleen seuraavanlaiseksi: "lentotoiminnan harjoittajan on määritettävä [--] toimintakäsikirjassa". Virasto hyväksyi tämän menettelytavan määrittääkseen tarkan menettelyn sille, miten tällaiset asiat saatetaan toimivaltaisen viranomaisen tiedoksi.
244. Alla olevassa taulukossa esitetään yhteenveto tarkoituksellisista eroista suhteessa EU-OPS:ään ja JAR-OPS 3:een. Erojen luonne ja perustelut kuvataan tarkemmin alla olevassa tekstissä.

**Taulukko 6: Erot suhteessa EU-OPS:ään / JAR-OPS 3:een**

EU-OPS:n / JAR-OPS 3:n viite	EASA-EU-viite	Eron kuvaus	Perustelu
1./3.125(a)(4)	CAT.GEN.MPA.180 (a)(5)	Lentotoimintaluvan on oltava oikeaksi todistettu jäljennös, kun EU-OPS:ssä / JAR-OPS 3:ssa vaadittiin alkuperäistä lentotoimintalupaa tai sen jäljennöstä.	Yhdenmukaistaminen ICAO:n 30. muutoksen kanssa
ei sovelleta	CAT.GEN.MPA.180 (a)(9)	Matkapäiväkirja on pidettävä mukana, mitä ei määrätty EU-OPS:ssä / JAR-OPS 3:ssa.	Yhdenmukaisuus Chicagon yleissopimuksen 29 artiklan kanssa
1.192	CAT.OP.MPA.106	Syrjäisen lentopaikan käyttämiseen lentokoneiden määrälentopaikkana vaaditaan ennakkohyväksyntä.	Syrjäisen lentopaikan käyttäminen altistaa ilma-aluksen ja matkustajat suuremmalle vaaralle kuin lentotoiminta, jossa käytetään vaihtoehtoista määrälentopaikkaa. Lentopaikan luokittelu syrjäiseksi riippuu usein siitä, mitä ilma-aluksia lentopaikan toiminnassa käytetään. Toimivaltaisen viranomaisen on siksi arvioitava, onko kaikki mahdolliset toimet toteutettu suuremman riskin vähentämiseksi.

EU-OPS:n / JAR-OPS 3:n viite	EASA-EU-viite	Eron kuvaus	Perustelu
1./3.255	CAT.OP.MPA.150	Polttoainevaatimukseen ja niihin tehtäviin muutoksiin sovelletaan ennakkohyväksyntää.	Virasto on samaa mieltä sidosryhmien kanssa siitä, että polttoainevaatimukset ovat turvallisuuden kannalta kriittisiä vaatimuksia, joten niihin on sovellettava ennakkohyväksyntää.
JAR-OPS 3.005 (c), liite 1	Ei sovelleta	Tilapäistä lentämistä korkeusnopeuskäyrän läpi koskeva säännös on poistettu.	Tämän katsotaan olevan ristiriidassa perusasetuksen liitteessä IV olevan 4.a kohdan kanssa.
1./3.620	CAT.POL.MAB.100 (f)	Muiden kuorman osien standardimassojen kuin matkustajien ja matkatavaroiden hyväksymistä koskevat lisäedellytykset on sisällytetty	Paremmen joustovaran tarjoaminen lentotoiminnan-harjoittajille
1./3.625	CAT.POL.MAB.105 (a)	Tietojen poistamista massa- ja massakeskiöasiakirjoista koskeva lupa on poistettu	Tarkoituksena on, että kyseiset tiedot eivät puutu vaan että ne ilmoitetaan muualla
1./3.625	CAT.POL.MAB.105 (e)	Massa- ja massakeskiöasiakirjoja koskevien säännösten soveltamisalaa on laajennettu, jotta ne kattavat erityyppiset ilma-aluksessa olevat massan ja massakeskiön määritysjärjestelmät.	Aikaisemmin soveltamisalan ulkopuolelle jääneiden olemassa olevien järjestelmien huomioon ottaminen
1.635	CAT.IDE.A.110	Varasähkösulakkeita koskevat vaatimukset on saatettu ajan tasalle	Yhdenmukaisuus ICAO:n ja JAA NPA-OPS 43:n kanssa <sup>37</sup>
1.665	CAT.IDE.A.150	Maanläheisyydestä varoittavan järjestelmän (TAWS) luokkia A ja B koskevat vaatimukset on otettu käyttöön	Yhdenmukaisuus JAA NPA-OPS 39B:n kanssa <sup>38</sup>

<sup>37</sup> NPA-OPS 43 (JAR-OPS 1) Ylivirtasuojat.



EU-OPS:n / JAR-OPS 3:n viite	EASA-EU-viite	Eron kuvaus	Perustelu
1.675	CAT.IDE.A/H.165	Jäätävissä olosuhteissa tarvittavaa varustusta koskevan alkuperäisen vaatimuksen ensimmäinen osa on poistettu.	Asiaa käsitellään jo olennaisessa vaatimuksessa 2.a.5
Rekisteröinti-laitteita koskevat säännöt	CAT.IDE.A/H.185/190/195/200	Lentoarvotallenninta koskevat vaatimukset on saatettu ajan tasalle. Tiedonsiirtoyhteyden tallentamisesta on määrätty	JAA NPA OPS 39C <sup>39</sup> , 48A <sup>40</sup> , 67 <sup>41</sup>
1./3.790	CAT.IDE.A/H.250	Halonin käyttöä koskeva säännös on poistettu	Yhdenmukaisuus asetuksen (EY) N:o 1005/2009 kanssa <sup>42</sup>
1./3.730	CAT.IDE.A.205	1. Pienissä lentokoneissa on oltava ylävartalon turvajärjestelmä. 2. Ylävartalon turvajärjestelmän määritelmä on annettu.	1.JAA NPA 26-20 <sup>43</sup> . 2. olemassa olevien suunnitteluratkaisujen joustavuuden parantamiseksi

<sup>38</sup> NPA-OPS 39B (JAR-OPS 1) Pitot-putken lämmityksen vika, maan läheisyydestä varoitettava järjestelmä B, HF.

<sup>39</sup> NPA-OPS 39C (JAR-OPS 1) Tyypin IA lentoarvotallennin & polttoainekoodit.

<sup>40</sup> NPA-OPS 48A (JAR-OPS 1) Tiedonsiirtoyhteyden tallentaminen vastarakennetuissa lentokoneissa.

<sup>41</sup> NPA-OPS 67 (JAR-OPS 3) Tyypin IVA lentoarvotallentimet.

<sup>42</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1005/2009, annettu 16 päivänä syyskuuta 2009, otsonikerrosta heikentävistä aineista. *EUVL L 286, 31.10.2009, s. 1.*

<sup>43</sup> NPA 26-20 YLÄVARTALON TURVAJÄRJESTELMÄN ASENTAMINEN LIIKENNELUOKAN (MATKUSTAJA) LENTOKONEISIIN, JOIDEN SUURIN LENTOOLÄHTÖMASSA ON ALLE 5 700 KG.

EU-OPS:n / JAR-OPS 3:n viite	EASA-EU-viite	Eron kuvaus	Perustelu
1./3.680	Ei sovelleta	Kosmisen säteilyn mittaria koskeva vaatimus on poistettu.	Poistettu, koska perusasetuksella, jossa käsitellään ainoastaan turvallisuusriskien pienentämistä, ei tarjota oikeusperustaa terveyttä koskevien asioiden sisällyttämiseksi osaksi asetusta, ja päällekkäisyyksien välttämiseksi muun yhteisön lainsäädännön kanssa (13 päivänä toukokuuta 1996 annettu neuvoston direktiivi 96/29/Euratom <sup>44</sup> ).

#### **Erot suhteessa ICAO:n liitteeseen 6**

245. Alla olevassa taulukossa esitetään yhteenveto niistä ICAO:n liitteen 6 vaatimuksista, joita ei ole joko siirretty tai jotka on siirretty tavalla, jolla ei tarjota vähintään vastaavaa turvallisuustasoa kuin mitä ICAO:n liitteessä 6 olevien standardien mukaisesti saavutetaan.

#### **Taulukko 7: Erot suhteessa ICAO:n liitteeseen 6**

Liitteen 6 osan I/III viite	EASA-EU-viite	Eron kuvaus
Liite 6, osa I, 6.3.1.2.3	CAT.IDE.A.190 (a) (1) ja (b)(3)	Luvussa CAT.IDE olevia tyyppin I lentoarvotallentimia koskevia täytäntöönpanopäivämääriä sovelletaan tammikuun 1989 jälkeen myönnettyjen lentokelpoisuustodistusten sijaan kesäkuun 1990 jälkeen myönnettyihin lentokelpoisuustodistuksiin

<sup>44</sup> Neuvoston direktiivi N:o 96/29/Euratom, annettu 13 päivänä toukokuuta 1996, perusnormien vahvistamisesta työntekijöiden ja väestön terveyden suojelemiseksi ionisoivasta säteilystä aiheutuvilta vaaroilta, *EYVL L 159, 29.6.1996, s. 1-114*.

Liitteen 6 osan I/III viite	EASA-EU-viite	Eron kuvaus
Liite 6, osa I, 6.3.1.2.4	CAT.IDE.A.190 (a) (1) ja (b)(2)	Luvussa CAT.IDE olevia tyyppin II lentoarvotallentimia koskevia täytäntöönpanopäivämääriä sovelletaan tammikuun 1989 jälkeen myönnettyjen lentokelpoisuustodistusten sijaan kesäkuun 1990 jälkeen myönnettyihin lentokelpoisuustodistuksiin
Liite 6, osa I, 6.3.1.2.12 ja 13	CAT.IDE.A.190	Tiettyjen parametrien mittaamisen ja tallentamisen enimmäisaikoja ei ole pantu täytäntöön
Liite 6, osa I, 6.3.1.3 ja	CAT.IDE.A.190	Lentoarvotallenninten vanhojen muistilaitteiden käytön lopettamista ei ole pantu täytäntöön.
Liite 6, osa I, 6.3.2.1.1	CAT.IDE.A.185 (a)	Kevyiden lentokoneiden ohjaamoäänitintä ei ole otettu käyttöön.
Liite 6, osa I, 6.3.2.2	CAT.IDE.A.185	Ohjaamoäänittimien vanhojen muistilaitteiden käytön lopettamista ei ole pantu täytäntöön.
Liite 6, osa I, 6.3.2.3	CAT.IDE.A.185 (b)	Ohjaamoäänittimien tallentamisen keston jälkikäteistä pidentämistä kahteen tuntiin ei ole pantu täytäntöön
Liite 6, osa I, 6.3.3.1.2	CAT.IDE.A.195	Jälkiasennettua tiedonsiirtoyhteyden tallentamista ei ole pantu täytäntöön
Liite 6, osa I, 6.3.3.3	CAT.IDE.A.195	Tiedonsiirtoyhteyden tallenteen ja ohjaamoäänittimen tallenteen vertaamista ei ole pantu täytäntöön
Liite 6, osa I, 6.3.4.5.2	CAT.IDE.A.200	Kahden yhdistetyn rekisteröintilaitteen asentamista suurimmalta sallitulta lento-önlähtömassaltaan yli 15 000 kg:n ilma- aluksiin ei ole pantu täytäntöön.
Liite 6, osa I, 6.5.2.1 b)	CAT.IDE.A.285	Pelastusliivien käyttöä lennettäessä veden yllä reitillä, joka on yli liitomatkan etäisyydellä rannasta, käytettäessä muita maalentokoneita (joita ei käytetä kohdan 5.2.9 tai 5.2.10 mukaisesti) ei ole pantu täytäntöön
Liite 6, osa I, 6.6	CAT.IDE.A.305	Luvussa CAT.IDE on muita pelastautumisvarusteita koskevia poikkeuksia, joita ei ole otettu huomioon ICAO:ssa

Liitteen 6 osan I/III viite	EASA-EU-viite	Eron kuvaus
Liite 6, osa I, 6.19.2 ja 3	CAT.IDE.A.350	Painekorkeuden ilmoittavan toisiotutkavastaimen tarkkuutta 7,62 m ei ole pantu täytäntöön.
Liite 6, osa I, lisäys 8, 3.1	CAT.IDE.A.185 (d) ja (e)	Luvussa CAT.IDE asetettua vaatimusta tallentamisen aloittamisesta ohjaamotarkistuksen aikana ei sovelleta kaikkiin lentokoneisiin. Soveltaminen riippuu lentokelpoisuustodistuksen myöntämispäivämäärästä.
Liite 6, osa I, lisäys 8, 4	Ei sovelleta	Ohjaamon videotallentimia koskevia vaatimuksia ei ole pantu täytäntöön.
Liite 6, osa I, lisäys 8, 6	Ei sovelleta	Ilma-alusten tietojen rekisteröintijärjestelmiä (ADRS) koskevia vaatimuksia ei ole pantu täytäntöön
Liite 6, osa I, lisäys 8, 7.1	Ei sovelleta	Asennettujen lennonrekisteröintilaitteiden ja lentotietojen keruulaitteiden (FDAU) sisäänrakennettujen testitoimintojen valvontaa koskevia vaatimuksia ei ole pantu täytäntöön
Liite 6, osa III, 4.3.1.3	CAT.IDE.H.190	Lentoarvotallenninten vanhojen muistilaitteiden käytön lopettamista ei ole pantu täytäntöön.
Liite 6, osa III, 4.3.1.4	CAT.IDE.H.190 (b)	Luvussa CAT.IDE vaadittu tallennuksen kesto voi olla alle 10 tuntia lentokelpoisuustodistuksen luokan ja myöntämispäivämäärän mukaisesti
Liite 6, osa III, 4.3.2.2	CAT.IDE.H.185	Ohjaamoäänittimien vanhojen muistilaitteiden käytön lopettamista ei ole pantu täytäntöön.
Liite 6, osa III, 4.3.2.3	CAT.IDE.H.185 (b)	Ohjaamoäänittimien tallentamisen keston jälkikäteistä pidentämistä ei ole pantu täytäntöön.
Liite 6, osa III, 4.8.2 ja 3	CAT.IDE.H.240	Paineistettuja helikoptereita koskevia happivaatimuksia ei ole pantu täytäntöön
Liite 6, osa III, lisäys 5, 3	CAT.IDE.H.185 (d) ja (e)	Luvussa CAT.IDE asetettua vaatimusta tallennuksen aloittamisesta ohjaamotarkistuksen aikana ei sovelleta kaikkiin helikoptereihin. Soveltaminen riippuu lentokelpoisuustodistuksen myöntämispäivämäärästä

<b>Liitteen 6 osan I/III viite</b>	<b>EASA-EU-viite</b>	<b>Eron kuvaus</b>
Liite 6, osa III, lisäys 5, 4	Ei sovelleta	Ohjaamon videotallentimia koskevaa vaatimusta ei ole pantu täytäntöön.
Liite 6, osa III, lisäys 5, 6	Ei sovelleta	Asennettujen lennonrekisteröintilaitteiden ja lentotietojen keruulaitteiden (FDAU) sisäänrakennettujen testitoimintojen valvontaa koskevia vaatimuksia ei ole pantu täytäntöön
Liite 6, osa I, liite C	Kiitotien pinnan kunto	Määritelmä vastaa EU-OPS:n / JAR-OPS 3:n määritelmää. Kiitotien pinnan määritelmä tarkistetaan sääntelytehtävän OPS.005 yhteydessä.
Liite 6, osa III, liite A	Helikoptereiden luokka A/B	Määritelmät on yhdenmukaistettu hyväksyntäeritelmien määritelmien kanssa (JAR-OPS 3).

#### IV. Ehdotettujen sääntelytehtävien luettelo

246. Sidosryhmien kuulemisen aikana yksilöitiin useita asioita, jotka olisivat tämän lausunnon puitteissa ylittäneet viraston toimivallan sisällyttää olemassa olevien sääntöjen sisältö osaksi asetusta. Nämä asiat on kuitenkin kirjattu ylös, ja niitä käsitellään erillisissä sääntelytehtävissä, jolloin niiden osalta voidaan järjestää kuuleminen, johon sidosryhmät osallistuvat. Seuraavassa taulukossa esitetään yhteenveto näistä ehdotetuista sääntelytehtävistä.

#### Taulukko 8: Ehdotetut sääntelytehtävät

<b>Osa, sääntöviitteet</b>	<b>Soveltamisala</b>	<b>Viittaus suositukseen</b>
Liite I, osa CAT, osa SPA, osa NCC, osa NCO, osa SPO	Lentotoimintaa koskevien täytäntöönpanosääntöjen ja AMC-/GM-aineiston ensimmäiseen sanamuodon tarkistukseen sisältyy OPS.047 Kiitotien määritelmän ja eräiden kohtien selventäminen, jotta ne vastaavat ICAO:n liitteeseen 6 viimeksi tehtyjä muutoksia, joita ei ole sisällytetty tähän lausuntoon. Tämän sääntelytehtävän on tarkoitus alkaa vuonna 2013.	OPS.005 Lentotoimintaa koskevien EASAn täytäntöönpanosääntöjen ajan tasalle saattaminen

Osa, sääntöviitteet	Soveltamisala	Viittaus suositukseen
Lentotoiminta	Sääntöjen tarkistaminen ensimmäistä lentokelpoisuutta ja lentokelpoisuuden ylläpitämistä koskevien vaatimusten osalta; nämä säännöt voisivat sisältyä mieluummin osaan 21, 145 tai M.	MDM.047
CAT.POL.H.420	Lentotoiminta yksimoottorisella helikopterilla tiheästi asutun alueen ulkopuolella sijaitsevalla pakkolaskun kannalta vaarallisella alueella	OPS.049
CAT.POL.MAB.100	Ilma-aluksen punnitsemista koskevien vaatimusten yleinen arviointi niiden sisällyttämiseksi osaan M. Sidosryhmät vaativat erityisesti ilma-alusten punnitsemiseen luvan saaneiden tahojen arviointia sen arvioimiseksi, voivatko punnitsemista suorittaa ainoastaan osan M tai osan 145 mukaiset tahot vai myös kolmannet osapuolet, jotka työskentelevät hyväksytyjen organisaatioiden laatujärjestelmien mukaisesti.	MDM.047
CAT.IDE.A.175	Ehdotus sisäpuhelinjärjestelmää koskevasta, ilma-aluksen koosta riippumattomasta vaatimuksesta, jos ilma-alustyyppissä on monijäseninen miehistö. Itse asiassa useissa yksimoottorisissa kevyissä ilma-aluksissa, joita käytetään peruskoulutukseen, on tällainen järjestelmä jo käytössä.	OPS.065
CAT.IDE.H.115	Ehdotus uusien tekniikoiden käytön sallimisesta helikoptereiden laskeutumisvaloissa (esimerkiksi LED-valot). Näillä pystyttäisiin tarjoamaan vaihtoehtoisia tapoja valaistukseen niin, että "se valaisee helikopterin edessä ja alla olevan maanpinnan ja helikopterin molemmilla sivuilla olevan maanpinnan".	OPS.065
CAT.IDE.H.130(i)	Ehdotus vaatimukseksi, että kaikilla yölennoilla on oltava kartanpidin.	OPS.065

<b>Osa, säätöviitteet</b>	<b>Soveltamisala</b>	<b>Viittaus suositukseen</b>
CAT.IDE.H.280	Muut tavat kuin siirrettävät valomajakat on katsottava hyväksyttäviksi: ne voivat olla yhtä tehokkaita kuin hätäpaikannuslähetin (ELT(AD)), erityisesti koska onnettomuuksien aikana hätäpaikannuslähettimen ja sen antennin välinen fyysinen kontakti voi hävitä.	OPS.065
SPA.LVO, CAT.OP.MPA.110, SPA.ETOPS	EU-OPS:n luvun E tarkistaminen. Tämä koskee erityisesti APV-toimintaa, LTS CAT I -toimintaa, OTS CAT II -toimintaa ja EVS-järjestelmiä käyttävää toimintaa koskevia sääntöjä, ICAO:n standardien ja suositusten viimeisimpiä tarkistuksia sekä teknistä kehitystä, kuten keino näkymäjärjestelmät (synthetic vision systems, SVS).	OPS.083

Osa CAT	<p>Yhdenmukaistaminen ICAO:n kanssa seuraavien osalta:</p> <p>(i) tiedonsiirtoyhteyden tallentaminen – JAA NPA-OPS.48A:n saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä. Tiedonsiirtoyhteyden tallentamista säännönmukaisella tallentimella koskevien vaatimusten soveltamisalan laajentaminen koskemaan kaikkia lentokoneita ja helikoptereita, joissa hyödynnetään tiedonsiirtoyhteyttä käyttäviä laitteita.</p> <p>(ii) uudet kuljetusvaatimukset turbiinimoottorilla varustetuille lentokoneille, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on alle 5 700 kg ja jotka on varustettu lentoarvotallentimilla tai ilma-alusten tietojen rekisteröintijärjestelmällä tai ohjaamon videotallentimella sekä ohjaamoäänittimellä tai ohjaamon äänitallennusjärjestelmällä (Cockpit Audio Recording System, CARS);</p> <p>(iii) taajuusmodulaatiota käyttävien tallentimien ja magneettinauhureiden käytön lopettaminen lentokoneissa ja helikoptereissa;</p> <p>(iv) lentokoneet, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on yli 15 000 kg, joiden tyyppihyväksyntätodistus on myönnetty ensimmäisen kerran 1.1.2016 tai sen jälkeen ja joihin vaaditaan sekä ohjaamoäänitin että lentoarvotallennin, on varustettava kahdella yhdistetyllä rekisteröintilaitteella (lentoarvotallennin/ohjaamoäänitin);</p> <p>(v) helikoptereiden ja lentokoneiden kaikkien ohjaamoäänittimien vaaditun tallennuskeston pidentäminen kahteen tuntiin 1.1.2016 alkaen.</p>	<p>OPS.007</p> <p>MDM.073</p> <p>OPS.090</p> <p>OPS.091</p> <p>OPS.092</p>
Osa CAT	<p>Lentoarvotallentimien parametriluettelon ajan tasalle saattaminen myös parametrien suoritusarvojen osalta, jotta se vastaa Euroopan siviili-ilmailulaitejärjestön (EUROCAE) standardia ED-112.</p> <p>Lentoarvotallentimien huoltoon liittyvien säännösten tarkistaminen (lento-onnettomuustutkintaa koskevan suosituksen mukaisesti).</p>	<p>OPS.023</p> <p>MDM.099</p>



CS-29	<p>Hyväksyntäeritelmissä CS-29 tarkoitettujen pyöriväsiipisten ilma-alusten poikkeamat korkeus-nopeuskäyrän läpi.</p> <p>Hyväksyntäeritelmien CS-29 tarkistaminen ja lisäyksen laatiminen tyyppihyväksyntä--todistuksen perusteisiin sekä käytössä olevien helikoptereiden helikopterin lentokäsikirjan tarkistaminen JAR-OPS 3.005(c):n liitteessä 1 olevien lievennysten osalta.<sup>45</sup></p>	27 & 29.027
-------	---	-------------

## V. CAT.GEN: Luku A – Yleiset vaatimukset

247. Tähän lukuun sisältyvät kaupallisiin ilmakuljetuksiin sovellettavat yleiset vaatimukset. Siinä on seuraavat kaksi osastoa:

- Osasto 1 – Moottorikäyttöiset ilma-alukset; ja
- Osasto 2 – Muut kuin moottorikäyttöiset ilma-alukset.

248. Tämä lausunto koskee ainoastaan osastoa 1 koskevia vaatimuksia.

### CAT.GEN.MPA: Osasto 1 – Moottorikäyttöiset ilma-alukset

#### **Yleistä**

249. Tällä osastolla sisällytetään EU-OPS:n ja JAR-OPS 3:n luku B osaksi asetusta. Se liittyy luvun OPS.GEN osastojen I, V ja VI sekä luvun OPS.CAT osaston I muutosehdotukseen.

#### **Osaan ORO siirretyt EU-OPS:n / JAR-OPS 3:n säännöt**

250. Seuraavat luvun B säännöt on siirretty osaan ORO, eivätkä ne kuulu tähän osastoon:

- OPS 1./3.005 Yleistä: kuuluu lentotoimintaa koskevan voimaantuloasetuksen osaan M, Perusasetuksen olennaiset vaatimukset, luku ORO.FC;
- OPS 1./3.030 Minimivarusteluettelot – lentotoiminnanharjoittajan vastuut: esitetään luvussa ORO.MLR;
- OPS 1./3.035 Onnettomuuksien ehkäisy- ja lentoturvallisuusohjelma: käsitellään kohdassa ORO.GEN.200;
- OPS 1./3.037: sisältyy kohtaan ORO.GEN.200;
- OPS 1./3.155: sisältyy lukuun ORO.SEC;
- OPS 1./3.165 Vuokraus: sisältyy lukuun ORO.AOC.

<sup>45</sup> Ks. myös edellä oleva taulukko 1, jossa mainitaan, että lievennystä ei sisällytetä osaksi asetusta, koska se on ristiriidassa perusasetuksen liitteessä IV olevan 4.a kohdan kanssa.

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

251. Tällä säännöllä pannaan täytäntöön kohdan OPS1./3.085 alakohtien (a), (b) ja (d) säännökset. Alakohta (b)(5) lisättiin lentoturvallisuuskomiteassa käydyn keskustelun mukaisesti sellaisia miehistön jäseniä varten, jotka työskentelevät useammalle kuin yhdelle lentotoiminnanharjoittajalle. Kohdat, joita käsitellään jo perusasetuksen liitteessä IV, on säilytetty ja viite liitteeseen IV lisätty.

**CAT.GEN.MPA.105 Ilma-aluksen päällikön velvollisuudet**

252. Tällä säännöllä pannaan täytäntöön kohdan OPS 1./3.085 alakohta (f). Koska tavoitteena oli yhdistää kaikki ilma-aluksen päällikön velvollisuudet yhteen sääntöön, tässä säännössä on yhdistetty seuraavat kohdat: OPS 1/3.330 ja OPS 1.420 (d)(2), (d)(3).

**CAT.GEN.MPA.180 Mukana pidettävät asiakirjat, käsikirjat ja tiedot**

253. Ehdotetut täytäntöönpanosäännöt perustuvat EU-OPS:n ja JAR-OPS 3:n voimassa oleviin vaatimuksiin lukuun ottamatta seuraavia merkittäviä eroja:

- Sähköisten menetelmien kasvavan käytön huomioon ottamiseksi asiakirjojen mukana pitäminen sähköisessä muodossa kattaa nyt aikaisempaa laajemmin myös todistukset ja käsikirjat. Sähköisiä allekirjoituksia koskevista yhteisön puitteista annetussa direktiivissä 1999/93/EY<sup>46</sup> tarjotaan alkuperäisiä asiakirjoja sähköisessä muodossa koskeva menetelmä eli sähköinen allekirjoitus.
- Jos mukana on lentotoimintaluvan jäljennös eikä alkuperäinen asiakirja, jäljennöksen on oltava oikeaksi todistettu. Tätä vaatimusta ei esitetty EU-OPS:ssä / JAR-OPS 3:ssa. Muutos on tehty, jotta sääntö vastaa ICAO:n liitteen 6 standardeja. Tämän säännön noudattamista koskeva GM-aineisto annetaan asiaankuuluvassa EASAn pääjohtajan päätöksessä.
- Matkapäiväkirja on pidettävä mukana, vaikka tätä ei määrätty EU-OPS:ssä / JAR-OPS 3:ssa. Muutos on tehty, jotta sääntö vastaisi Chicagon yleissopimuksen 29 artiklaa. Matkapäiväkirja ja sen tiedot voivat olla saatavilla erillisissä järjestelmissä tai asiakirjoissa.
- Todistusten, käsikirjojen ja muiden tietojen mukana pitämistä koskevat säännökset, jotka on esitetty kolmessa erillisessä kohdassa EU-OPS:ssä ja JAR-OPS 3:ssa, on yhdistetty yksinkertaisuuden ja selvyuden vuoksi.
- Tekstissä todetaan nyt selvästi, että ainoastaan rekisteröintitodistuksen, lentokelpoisuustodistuksen ja ilma-aluksen radioluvan on oltava alkuperäisiä asiakirjoja EU-OPS:n / JAR-OPS 3:n tarkoituksen mukaisesti.
- Viittaus vaarallisia aineita koskevien asiakirjojen mukana pitämiseen on siirretty osaan SPA.
- Lievennystä, jonka mukaan tietyt asiakirjat voidaan säilyttää lento- tai toimintapaikalla tiettyjen ehtojen mukaisesti, on muutettu niin, että se kattaa myös massa- ja massakeskiöasiakirjat, joiden jäljennökset on säilytettävä maassa.

<sup>46</sup> EYVL L 13, 19.1.2000, s. 12–20.

**CAT.GEN.MPA.200 Vaarallisten aineiden kuljettaminen**

254. Luvun CAT.GEN vaatimukset koskevat olosuhteita, joissa vaarallisia aineita saatetaan kuljettaa ilman luvun SPA.DG mukaista lupaa. Tämä koskee esimerkiksi tuotteita, joita kuljetetaan matkustajien matkatavaroissa ja jotka yleensä katsotaan vaarallisiksi aineiksi. Tässä kohdassa käsitellään myös miehistön jäsenten kykyä havaita epähuomiossa kuljetettavat vaaralliset aineet.
255. Viraston valitsemana lähestymistapana on työskennellä ICAO-TI:n mukaisesti, kuten muutosehdotuksessa esitettiin. Yhteys ICAO-TI:hin määritetään täytäntöönpanosäännöissä. ICAO-TI:n lainauksia ei yleisesti esitetä näissä säännöissä. Tämän vuoksi luvun CAT.GEN vaatimus ja luvun SPA.DG vaatimukset ovat lyhyempiä kuin EU-OPS:n ja JAR-OPS 3:n luvuissa R olevat vastaavat vaatimukset. Ainoastaan tiettyjä lentotoiminnanharjoittajien velvollisuuksia koskevat vaatimukset on toistettu samalla tavalla kuin ne esitetään ICAO-TI:ssä.

**VI. CAT.OP: Luku B – Toimintamenetelmät**

256. Tähän lukuun sisältyvät kaupallisten ilmakuljetusten toimintamenetelmiin sovellettavat vaatimukset. Siinä on seuraavat kaksi osastoa:
- Osasto 1 – Moottorikäyttöiset ilma-alukset; ja
  - Osasto 2 – Muut kuin moottorikäyttöiset ilma-alukset.

Tässä lausunnossa käsitellään ainoastaan osastoa 1.

**CAT.OP.MPA: Osasto 1 – Moottorikäyttöiset ilma-alukset*****Yleistä***

257. Tällä osastolla sisällytetään EU-OPS:n ja JAR-OPS 3:n luku D ja osia luvusta E osaksi asetusta.

***Vertailu suhteessa EU-OPS:ään / JAR-OPS 3:een***

258. EU-OPS:n / JAR-OPS 3:n luvun E säännöt, jotka eivät liity huonon näkyvyyden lentotoimintaan, on siirretty kohtaan CAT.OP.MPA.110. Tämä koskee osia kohdasta OPS 1/3.430 ja OPS 1./3.430:n liitteen 1 (uusi) ja OPS 1.320(c):n liitteen 2 asiankuuluvia tekstejä. Kohdan OPS 1./3.430 liitettä 1 (vanha) ei ole siirretty, sillä se korvattiin liitteellä 1 (uusi) kesäkuussa 2011.
259. Pienennettyä korkeusporrastusminimiä (RVSM), pitkän matkan lentoja (ETOPS), minimisuunnistustarkkuusvaatimuksia (MNPS) ja suorituskykyyn perustuvaa navigointia (PBM) koskevat EU-OPS:n / JAR-OPS 3:n säännöt on siirretty osan SPA vastaaviin lukuihin.
260. Seuraavat liitteet, jotka sisältävät turvallisuustavoitteiden täyttämistavat, on sisällytetty asetukseen AMC-aineistona, ja niitä käsitellään vastaavassa viraston päätöksessä. Tätä lähestymistapaa on sovellettu seuraaviin liitteisiin:
- OPS 1.255, liite 1 Polttoainevaatimukset;
  - OPS 1.270, liite 1 Matkatavaran ja rahdin sijoittaminen;



- ei-tarkkuuslähestymistä (NPA) käyttävä lentotoiminta;
- korkeusopastuksen sisältävät lähestymismenetelmät (APV);
- CAT I -toiminnot;
- kiertolähestymistoiminnot;
- näkölähestymistoiminnot;
- epäkuntoisia tai toimintaluokaltaan alennettuja maalaitteistoja koskevat säännöt; ja
- ilmoitetun meteorologisen näkyvyyden muuntamista kiitotienäkyvyydeksi koskevat säännöt.

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

267. Näillä säännöillä sisällytetään kohta OPS 1./3.225 ja osia kohdasta 1./3.430 osaksi asetusta. Sääntöjen luettavuuden parantamiseksi kohta 1./3.430 jaettiin kahteen vaatimukseen. Teksti on laadittu uudelleen, ja sitä on yksinkertaistettu mahdollisimman paljon.

#### **CAT.OP.MPA.140 Suurin sallittu etäisyys riittävästä lentopaikasta toimittaessa kaksimoottorisilla lentokoneilla ilman ETOPS-hyväksyntää**

268. Tällä säännöllä sisällytetään EU-OPS:n kohta 1.245 osaksi asetusta. Tämä sääntö koskee suihkumoottorikäyttöisiä lentokoneita, joiden suurin käytettävä matkustajapaikkaluku on enintään 19 ja suurin sallittu lentoonlähtömassa on alle 45 360 kg, ja sen mukaan kynnysetaisyys voidaan kasvattaa jopa 180 minuuttiin, jos toimivaltainen viranomaisella sen sallii. Oikeudellisista syistä lisättiin alakohta (d), jossa esitetään vaatimukset kyseisen hyväksynnän saamiselle toimivaltaiselta viranomaiselta.

#### **CAT.OP.MPA.150 Polttoainevaatimukset**

269. Tällä säännöllä sisällytetään kohta OPS 1./3.255 osaksi asetusta. Virasto on samaa mieltä sidosryhmien ja tarkastelutyöryhmien kanssa siitä, että polttoainevaatimukset ovat turvallisuuskriittisiä. Sidosryhmien kuulemisen ja vastausasiakirjaa koskevien huomautusten perusteella virasto ei muuta ehdotustaan, jossa polttoainevaatimuksilta ja niiden mahdollisilta muutoksilta edellytetään ennakkohyväksyntää.

270. Kuten edellä mainittiin, OPS 1.225:n liitteen 1 teksti on siirretty AMC-aineistoon ja julkaistaan päätöksessä.

#### **CAT.OP.MPA.155 Erityisten matkustajaryhmien kuljettaminen**

271. Tällä säännöllä sisällytetään ensisijaisesti kohdat OPS 1.260 ja 1.265 osaksi asetusta. Sen tarkoituksena on lisäksi tarjota tarvittava yhteys tulevaan AMC-/GM-aineistoon, joka voidaan kehittää osana liikuntarajoitteisten henkilöiden kuljettamista koskevaa sääntelytehtävää (MDM.072), jonka on määrä alkaa vuonna 2012. Ehdotettu teksti on laadittu uudelleen ottaen huomioon vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksista lentoliikenteessä annettu aset

(EY) N:o 1107/2006<sup>48</sup>. Erityistä huomiota on kiinnitetty 2 artiklan a kohtaan, jossa annetulla vammaisen tai liikuntarajoitteisen henkilön määritelmällä on hieman laajempi soveltamisala kuin EU-OPS:ssä annetulla vastaavalla määritelmällä (ks. JAR-OPS 1:n osaston 2 kohta ACJ OPS 1.260). Kun otetaan lisäksi huomioon, että Yhdysvalloissa sovellettavia liikuntarajoitteisten henkilöiden kuljetusta koskevia sääntöjä (14. täytäntöönpanosäännöksen (CFR) osa 382) sovelletaan tällä hetkellä myös eurooppalaisiin lentotoiminnanharjoittajiin, on pyritty varmistamaan, että ehdotetut täytäntöönpanosäännöt ovat asetuksen (EY) N:o 1107/2006 4 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitetun periaatteen mukaisia. Lyhyesti sanottuna ehdotettu teksti on siis laadittu niin, että sillä varmistetaan asetuksen (EY) N:o 216/2008 ja siihen liittyvien lentotoimintaa koskevien täytäntöönpanosääntöjen sekä asetuksen (EY) N:o 1107/2006 noudattaminen.

### **CAT.OP.MPA.295 Yhteentörmäysvaarasta ilmassa varoittavan järjestelmän (ACAS) käyttö**

272. Tällä säännöllä sisällytetään kohta OPS 1.390 osaksi asetusta. Teksti on yhdenmukaistettu lukua AUR.ACAS koskevan lausunnon 5/2010<sup>49</sup> tekstin kanssa. Luvun AUR.ACAS laatimisen tavoitteena oli ottaa käyttöön yhteentörmäysvaarasta ilmassa varoittava järjestelmä ja yhteentörmäysvaaran välttämistä koskevan logiikan versio 7.1 pakollisena standardina Euroopan ilmatilassa.
273. Saatujen huomautusten perusteella lausunnossa ehdotetaan erikseen sekä lentokoneita että helikoptereita koskevia vaatimuksia.

## **VII. CAT.POL: Luku C – Ilma-alusten suorituskyky ja toimintarajoitukset**

274. Tämä luku sisältää kaupallisissa ilmakuljetuksissa käytettävien ilma-alusten suorituskykyä ja toimintarajoituksia koskevat vaatimukset. Siinä on seuraavat viisi osastoa:
- Osasto 1 – Lentokoneet;
  - Osasto 2 – Helikopterit;
  - Osasto 3 – Purjelentokoneet;
  - Osasto 4 – Kuumailmapallot; ja
  - Osasto 5 – Massa ja massakeskiö.

275. Tässä lausunnossa käsitellään osastoja 1, 2 ja 5.

### **CAT.POL.A: Osasto 1 – Lentokoneet**

#### **Yleistä**

276. Tällä osastolla sisällytetään EU-OPS:n luvut F–I osaksi asetusta.
277. Osasto koostuu seuraavista neljästä jaksosta:

<sup>48</sup> EUVL L 204, 26.7.2006, s. 1–9.

<sup>49</sup> Saatavilla viraston Internet-sivulta.

- Jakso 1 – Yleiset vaatimukset;
- Jakso 2 – Suoritusarvoluokka A;
- Jakso 3 – Suoritusarvoluokka B;
- Jakso 4 – Suoritusarvoluokka C.

### **Vertailu suhteessa EU-OPS:ään / JAR-OPS 3:een**

278. Lukujen F–I sääntösisältö on säilytetty. Tekstiin on tehty sanamuodon tarkistuksia, jotta termit vastaisivat muissa luvuissa käytettyjä termejä. Tapauksissa, joissa EU-OPS:n tekstissä sallitaan vaihtoehtoiset menetelmät, teksti siirrettiin joko AMC-aineistoon tai se poistettiin, sillä tapauksessa vaadittaisiin 14 artiklan 6 kohdan poikkeuksen soveltamista, jos vaihtoehdon edellytyksiä ei ole määritetty selvästi.
279. OPS 1.545(b)(1):n ja (c)(1):n liite 1 on siirretty AMC-aineistoon.

### **Jakso 2 – Suoritusarvoluokka A**

280. Sääntöteksti on säilytetty ennallaan ilman merkittäviä muutoksia.
281. Jyrkkiä lähestymiä koskevien huomautusten perusteella kynnyksen ylityskorkeuden arvoja nostettiin 50 jalasta 60 jalkaan, jotta ne vastaisivat muutosehdotusta NPA 25B-267 ja suoritusarvoja käsittelevän Euroopan ilmailuviranomaisen yhteistyöelimen alakomitean ehdotusta.

### **Jakso 3 – Suoritusarvoluokka B**

282. Sääntöteksti on säilytetty ennallaan ilman merkittäviä muutoksia.

### **Jakso 4 – Suoritusarvoluokka C**

283. Sääntöteksti on säilytetty ennallaan ilman merkittäviä muutoksia.

## **CAT.POL.H: Osasto 2 – Helikopterit**

### **Yleistä**

284. Tällä osastolla sisällytetään JAR-OPS 3:n luvut F–I osaksi asetusta.
285. Osasto koostuu seuraavista neljästä jaksosta:
- Jakso 1 – Yleiset vaatimukset;
  - Jakso 2 – Suoritusarvoluokka 1;
  - Jakso 3 – Suoritusarvoluokka 2;
  - Jakso 4 – Suoritusarvoluokka 3.

**Lentotoiminta yleishyödylliseen toimintaan käytettävillä lentoonlähtö- ja laskupaikoilla – CAT.POL.H.225**

286. Yleishyödylliseen toimintaan käytettävä lentoonlähtö- ja laskupaikka on tiheästi asutulla, pakkolaskun kannalta vaarallisella alueella sijaitsevan sairaalan lentoonlähtö- tai laskupaikka. Edellyttäen, että se ei ole HEMS-tukikohta, siihen sovelletaan lievennyksiä suoritusarvoluokkaa 1 koskevista vaatimuksista, sillä lentoonlähtö- ja laskupaikka on liian pieni luokan A menettelyjen noudattamiseksi tai esteet aiheuttavat liian vaativan nousugradientin.<sup>50</sup> Sääntöä sovelletaan HEMS-toimintaan sekä sairaaloiden välisiin siirtoihin, joihin ei tarvita HEMS-hyväksyntää.
287. Lentotoiminnanharjoittajan on määritettävä yleishyödylliseen toimintaan käytettävät lentoonlähtö- ja laskupaikat, joilla suoritusarvoluokan 1 mukaista toimintaa ei voida harjoittaa, ja haettava lupaa toimia ilman varmaa mahdollisuutta turvalliseen pakkolaskuun. Vastaavassa viranomaisia koskevassa vaatimuksessa (ARO.OPS.220) määrätään, että toimivaltaisen viranomaisen on liitettävä hyväksyntään yleishyödylliseen toimintaan käytettävien lentoonlähtö- ja laskupaikkojen luettelo.
288. Viimeinen ehdotus vastaa JAR-OPS 3:a, ja siihen on tehty muutamia sanamuodon muutoksia tekstin parantamiseksi ja saattamiseksi vastaamaan muita vaatimuksia. Säännöksestä annettiin useita huomautuksia, jotka johtuivat JAR-OPS 3:n erilaisesta täytäntöönpanosta ja täytäntöönpanon laiminlyönnistä jäsenvaltiossa. Jäsenvaltioiden ja asiantuntijoiden kanssa käymiensä laajojen keskustelujen jälkeen virasto päätti, että se ei tee turvallisuusperustelua, jolla sallitaan JAR-OPS 3:n tarkoituksen tai täytäntöönpanopäivämäärien muuttaminen. Täytäntöönpanopäivämäärät voivat erityisesti vaatia komission päätöstä, sillä asia ei kuulu lentotoiminnan turvallisuutta koskevan lainsäädännön soveltamisalaan.

**Lentotoiminta, jossa pakkolaskun turvallisuutta ei ole varmistettu – CAT.POL.H.305**

289. JAR-OPS 3.517(a):n liite 1 on sisällytetty osaksi tätä täytäntöönpanosääntöä.
290. Oikeusvarmuuden vuoksi "vaatimusten" on oltava tarkkoja. Tämän vuoksi joitakin JAR-OPS 3.517(a):n liitteessä 1 olevan kohdan ACJ-2 osia siirrettiin sääntöaineistoon sen sijaan, että niiden osalta olisi sallittu vaihtoehtoiset tulkinnat. Ehdon noudattamista koskeva menetelmä on säilytetty AMC-aineistossa.

**Helikopteritoiminta tiheästi asutun alueen ulkopuolella sijaitsevalla pakkolaskun kannalta vaarallisella alueella – CAT.POL.H.420**

291. Tiheästi asutun alueen ulkopuolella sijaitseva pakkolaskun kannalta vaarallinen alue voidaan määritellä alueeksi, jolla

---

<sup>50</sup> Sellaisiin (sairaaloiden) lentoonlähtö- ja laskupaikkoihin, jotka eivät sijaitse tiheästi asutulla, pakkolaskun kannalta vaarallisella alueella, voidaan soveltaa lukuun CAT.POL.H sisältyviä haitan välttämistä koskevia säännöksiä, sillä tämä ei ole lievennys suoritusarvoluokkaa 1 koskevista vaatimuksista.



- pakkolaskua ei voida suorittaa turvallisesti, koska pinta on pakkolaskuun soveltumaton;
  - helikopterissa olevia henkilöitä ei voida riittävästi suojata luonnonvoimilta; ja
  - etsintä- ja pelastuspalvelun valmius ja kapasiteetti eivät vastaa odotettavissa olevaa luonnonvoimille altistumista.
292. Kohdan CAT.POL.H.420 lähteenä on JAR-OPS 3.005(e):n liite 1, joka perustuu riskienarviointiin, jonka tarkoituksena on tarjota matkustajien suojelun korkea taso kaupallisissa ilmakuljetuksissa. Matkustajien suojelua koskeva vaatimuksen osa perustuu siihen, että lähtökohtaisesti pakkolaskun kannalta vaarallisella alueella toimiva suoritusarvoluokkaan 3 kuuluva yksimoottorinen helikopteri suorittaa kriittisen moottorin vikaannuttua pakkolaskun, jossa on mahdollisesti loukkaantuneita.
293. Kun sääntö laadittiin vuonna 1999, Euroopan ilmailuviranomaisen yhteistyöelin kuitenkin tunnusti uuden säännöksen taloudellisen vaikutuksen ja sen, että tarkoituksenmukaiset suoritusarvot omaavia helikoptereita ei välttämättä ole välittömästi saatavilla. Tämän vuoksi sääntöön lisättiin GM-aineisto, jolla sallitaan nykyisten toimien jatkuminen eritoten
- vuoristoisilla alueilla; ja
  - syrjäisillä alueilla, joilla ei ole käytännöllistä tai oikeasuhteista lopettaa yksimoottoristen helikoptereiden käyttöä ja korvata ilma-aluksia monimoottorisilla helikoptereilla.
294. Koska JAR-OPS 3 on pantu täytäntöön eri tavoin eri jäsenvaltioissa, säännöstä sovelletaan laajemmin kuin mitä Euroopan ilmailuviranomaisen yhteistyöelin vuonna 1999 tarkoitti: joko sallimalla kyseisten yksimoottoristen helikoptereiden toiminta pakkolaskun kannalta vaarallisilla alueilla tai hyväksymällä myös uusia lentotoiminnanharjoittajia.
295. Koska jotkin nykyiset monimoottoriset helikopterit eivät välttämättä pysty täyttämään suoritusarvoluokan 1 tai 2 vaatimuksia korkeammassa lentokorkeuksissa toteutettujen lentojen osalta, JAR-OPS 3:n säännöt on siirretty ehdotettuihin täytäntöönpanosääntöihin, jotta kyseinen toiminta voi jatkua, kunnes paremmat suoritusarvot omaavia helikoptereita on käytettävissä. Joitakin muutoksia tehtiin, jotta jäsenvaltioiden tilanne otettaisiin huomioon mahdollisimman hyvin.
296. Uudessa viranomaisia koskevassa vaatimuksessa (ARO.OPS.215) vaaditaan, että jäsenvaltion on määritettävä nämä vuoristoiset ja syrjäiset alueet ja vaadittava toimivaltaista viranomaista tarkistamaan riskienarviointi ja harkitsemaan kyseisten toimien toteuttamisen teknisiä ja taloudellisia perusteita ennen niiden hyväksymistä.
297. Uudella GM-aineistolla korvataan JAR-OPS 3.005(e):n liitteen 1 IEM-aineisto ja selvennetään olosuhteita, joissa hyväksynnät voidaan myöntää.
298. Jotkin jäsenvaltiot ja sidosryhmät väittivät, että ehdotettua sääntöä ei pitäisi rajoittaa koskemaan vuoristoisia tai syrjäisiä alueita, vaan sillä pitäisi sallia lentotoiminta missä tahansa pakkolaskun kannalta vaarallisella alueella. Sidoryhmät ja virasto eivät kuitenkaan pystyneet käytettävissä olevan määrärajan puitteissa keräämään tarvittavia tietoja ja laatimaan turvallisuusperustelua, jolla

osoitettaisiin tarve harkita uudelleen JAR-OPS 3:n peruseriaatetta, joka koski ilma-alusten vaihtamista monimoottorisiin helikoptereihin sen julkaisemisen jälkeinen tekninen kehitys ja yksimoottoristen helikoptereiden luotettavuuden paraneminen huomioon ottaen. Virasto katsoo siis, että on ennen aikaista tehdä sääntöön mitään merkittäviä muutoksia. Virasto on alkanut kerätä tarvittavaa tietoa, ja se aikoo aloittaa tätä asiaa koskevan uuden sääntelytehtävän. Sääntelytehtävässä käsitellään myös mäntämoottoristen helikoptereiden käyttöä.

## **CAT.POL.MAB: Osasto 5 – Massa ja massakeskiö**

### ***Yleistä***

299. Tällä osastolla sisällytetään EU-OPS:n ja JAR-OPS 3:n luku J osaksi asetusta.
300. Osasto koostuu seuraavista kahdesta jaksosta:
- Jakso 1 – Moottorikäyttöiset ilma-alukset;
  - Jakso 2 – Muut kuin moottorikäyttöiset ilma-alukset.
301. Tässä lausunnossa käsitellään ainoastaan jaksoa 1.

### **Jakso 1 – Moottorikäyttöiset ilma-alukset**

#### ***Erityiskysymykset***

302. Moottorikäyttöisten ilma-alusten massa- ja massakeskiövaatimukset on yhdistetty, sillä lentokoneiden ja helikoptereiden välillä on ainoastaan muutamia eroja. Laadittu teksti on yhdenmukaistettu mahdollisimman hyvin EU-OPS:n ja JAR-OPS 3:n alkuperäisten vaatimusten kanssa. Tekstiä on tehostettu ja sääntöjen sekä AMC-aineiston välistä tasapainoa on parannettu, jotta tarjotaan riittävä joustovara ja otetaan huomioon erilaiset toimintaolosuhteet.
303. Ilma-aluksen punnitsemista koskevat vaatimukset on toistaiseksi sisällytetty kohdan CAT.POL.MAB.100 alakohtaan (b). Ne sisällytetään osaan M sääntelytehtävän MDM.047 yhteydessä. Tehtävässä arvioidaan ilma-alusten punnitusluvan saaneita tahoja/organisaatioita.
304. Muiden kuorman osien standardimassojen kuin matkustajien ja matkatavaroiden hyväksymistä koskevat lisäedellytykset on sisällytetty kohdan CAT.POL.MAB.100 alakohtaan (f).
305. Joidenkin tietojen poistamista massa- ja massakeskiötiedoista koskeva hyväksyntä on poistettu kohdan CAT.POL.MAB.105 alakohdasta (a), sillä tarkoituksena on, että kyseiset tiedot eivät puutu vaan että ne esitetään muualla käytettävissä olevalla tavalla.
306. Massa- ja massakeskiöasiakirjoja koskevien säännösten soveltamisalaa on laajennettu (CAT.POL.MAB.105(e)), jotta ne kattavat ilma-aluksessa olevat massan ja massakeskiön erityyppiset määritysjärjestelmät ja niissä otetaan huomioon olemassa olevat järjestelmät, jotka eivät kuulu EU-OPS:n / JAR-OPS 3:n soveltamisalaan.

**VIII:CAT.IDE: Luku D – Mittarit, tiedot, varusteet**

307. Tähän lukuun sisältyvät kaupallisiin ilmakuljetuksiin sovellettavat yleiset vaatimukset. Luvussa on seuraavat neljä osastoa:
- Osasto 1 – Lentokoneet;
  - Osasto 2 – Helikopterit;
  - Osasto 3 – Purjelentokoneet; ja
  - Osasto 4 – Kuumailmapallot.
308. Tähän lausuntoon sisältyvät osastot 1 ja 2.
309. Osastoilla 1 ja 2 sisällytetään EU-OPS:n ja JAR-OPS 3:n luvut K ja L osaksi asetusta.
310. Teksti on yleisesti laadittu niin, että suorituskykyyn perustuvat tavoitteet on säilytetty käytännöllisimmällä tasolla eli säännöissä, ja niin, että AMC-aineistossa annetaan järjestelmiä tai laitteita koskevia eritelmiä ja vaatimusten täyttämisen menetelmiä.
311. Laitevaatimukset erotettiin puhtaista lentotoimintavaatimuksista, kuten laitteiden käytöstä, joita käsitellään perusteellisesti luvussa CAT.OP.
312. Sääntöjen numerot on pidetty johdonmukaisina kussakin osastossa, jolloin samaa aihetta käsitteleville lentokoneiden ja helikoptereiden säännöille on annettu sama numero ja sama otsikko. Jos sääntö koski ainoastaan lentokoneita, numeroa ei käytetty helikoptereiden osalta ja toisin päin.
313. Kohtaan CAT.IDE.A/H.100 sisältyviä luvussa CAT.IDE vaadittuja mittareiden ja varusteiden hyväksyntävaatimuksia on selvennetty osan 21 vaatimusten mukaisesti. Lisäsäännöksillä on haluttu varmistaa, että muita kuin osassa CAT vaadittuja mittareita ja varusteita, joita ei tarvitse hyväksyä osan 21 mukaisesti, ei käytetä turvallisuustoimiin ja että ne eivät vaikuta lentokelpoisuuteen.
314. Käyttöön on otettu uusi vaatimus CAT.IDE.A/H.105 Lennon vähimmäisvarustus, joka koskee toimintaa vikaantuneilla välineillä kohdan OPS 1.030/3.030 mukaisesti.
315. Lentoarvotallentimia koskevat vaatimukset on saatettu ajan tasalle asiakirjan NPA-OPS 39B (tyypin 1A lentoarvotallentimet) mukaisesti. Huomion otettiin myös asiakirjat NPA-OPS 48A Tiedonsiirtoyhteyden tallentaminen vastarakennetuissa lentokoneissa ja NPA-OPS 67 Tyypin IVA lentoarvotallentimet helikoptereille.
316. Kohtaan CAT.IDE.A/H.165 sisältyvä jäätävissä olosuhteissa tarvittavaa varustusta koskevan alkuperäisen vaatimuksen ensimmäinen osa on poistettu, sillä asiaa käsitellään jo olennaisessa vaatimuksessa 2.a.5.
317. Tiedonsiirtoyhteyden tallentamista koskevan määräyksen antopäivän pitäisi ideaalisesti vastata päivää, jolloin tiedonsiirtoyhteyttä käytetään olennaiseen VHF-yhteydenpitoon. Useissa huomautuksissa vaadittiin kuitenkin riittävää varoitusaikaa kalliin jälkiasennuksen välttämiseksi. Tämän vuoksi ehdotetaan, että tiedonsiirtoyhteyden tallentamisesta määrätään kaksi vuotta lentotoimintaa koskevan asetuksen voimaantulon jälkeen eli 8. huhtikuuta 2014.

318. CAT.IDE.A(H).250 Käsiammuttimet: OPS:n säännös, jolla määrätään sammutusaine halonin käytöstä, poistettiin, jotta teksti vastaisi halonin käytön kieltävää asetusta (EY) N:o 1005/2009. Sääntöön sisältyy sammutusaineen tehokkuutta koskeva yleinen turvallisuustavoite. Sillä sallitaan halonin käyttö siirtymäaikana.
319. Kosmisen säteilyn mittaria koskeva vaatimus (OPS 1.680/3.680) on poistettu, sillä perusasetuksella, jossa käsitellään ainoastaan turvallisuusriskien pienentämistä, ei tarjota oikeusperustaa esimerkiksi terveyteen liittyvien vaatimusten sisällyttämiseksi osaksi asetusta. Poistamisella vältetään myös päällekkäisyys EU:n muun lainsäädännön ja erityisesti työntekijöiden terveyden suojelemista säteilystä aiheutuvilta vaaroilta koskevan säädöksen (13 päivänä toukokuuta 1996 annettu neuvoston direktiivi 96/29/Euratom) kanssa.

### **Osasto 1 – Lentokoneet**

320. Varasähkösulakkeita koskevia vaatimuksia (CAT.IDE.A.110) on tarkennettu ICAO:n ja EU-OPS:n sekä JAA NPA-OPS 43:n mukaisesti.
321. Poikkeus, joka koskee eräitä viranomaisen hyväksymiä päivällä toteutetussa VFR-lentotoiminnassa vaadittuja mittareita ja varusteita ilma-aluksissa, joissa vaatimuksen täytyminen vaatisi jälkiasennuksen, on nyt annettu suoraan säännössä, jotta varmistetaan poikkeuksen yhdenmukainen soveltaminen kaikissa jäsenvaltioissa.
322. Ylävartalon turvajärjestelmää koskeva pienten lentokoneiden vaatimus (CAT.IDE.A.205) on lisätty muutosehdotuksen NPA 26-20 mukaisesti. Vaatimus koskee lentokoneita, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on 5 700 kg, ja se esitetään Yhdistyneen kuningaskunnan siviili-ilmailuviranomaiselle osoitetun lento-onnettomuuksien tutkintalautakunnan suosituksen ja kyseisen viranomaisen tämän jälkeen suorittaman tutkimuksen mukaisesti.
323. Tekstissä on myös annettu ylävartalon turvajärjestelmän määritelmä, jotta olemassa olevien suunnitteluratkaisujen joustavuutta parannettaisiin. Huomautusten arvioinnissa kävi selväksi, että termiä "olkavyö" ei käytetty EU-OPS:ssä yhdenmukaisella tavalla. Vaikka yleisesti ymmärretään, että olkavyö muodostuu turvavyöstä ja kahdesta olkavyöstä, useat lentokoneet eivät välttämättä täytä sovellettavia vaatimuksia. EU-OPS:n mukaisesti Euroopan komissiolle esitetyt poikkeukset vahvistavat tämän näkökohdan. Useissa saaduissa huomautuksissa olisi sallittu viiston olkavyön sisältävien turvavöiden käyttö ohjaamossa sijaitsevalla tarkkailijan istuimella lentokoneissa, joissa nelipistevyön asentaminen ei ole käytännöllistä. Lentokoneiden sisustussuunnittelun viimeaikainen kehitys huomioon ottaen erilaisilla ylävartalon turvajärjestelmien suunnitteluratkaisuilla voidaan tarjota samanlainen parannettu turvallisuustaso myös tarkkailijan istuimilla istuville.
324. Maanläheisyydestä varoittavan järjestelmän luokkia A ja B koskevat vaatimukset (CAT.IDE.A.150) on otettu käyttöön asiakirjan NPA-OPS 39B mukaisesti.

**Osasto 2 – Helikopterit**

325. Lievennys ohjaajien happivaatimuksista (CAT.IDE.H.240) on vastausasiakirjaa koskevien huomautusten perusteella säilytetty sellaisena kuin se annettiin alkuperäisenä JAR-OPS 3:ssa 10 000–13 000 jalassa käytettävien muiden kuin vaativien helikoptereiden osalta. Lyhyitä siirtymisiä 13 000–16 000 jalan korkeuteen koskevat lisäpoikkeukset, jotka annettiin alun perin JAR-OPS 3:n mukaisesti viranomaisen hyväksynnän nojalla, on käsiteltävä perusasetuksen 14 artiklan mukaisesti. Nämä lisäpoikkeukset eivät ole yhdenmukaisia ICAO:n standardien ja suositusten kanssa, ja ne on hyväksyttävä tiettyjen lieventävien tekijöiden (esimerkiksi lentotoiminnanharjoittajan kokemus ja ohjaajan fyysinen mukautuminen tiettyihin korkeuksiin) perusteella. Ne voidaan yleensä saavuttaa vain tietyillä alueilla (esimerkiksi vuoristoisilla alueilla).

## **Liite V – Osa SPA**

### **I. Soveltamisala**

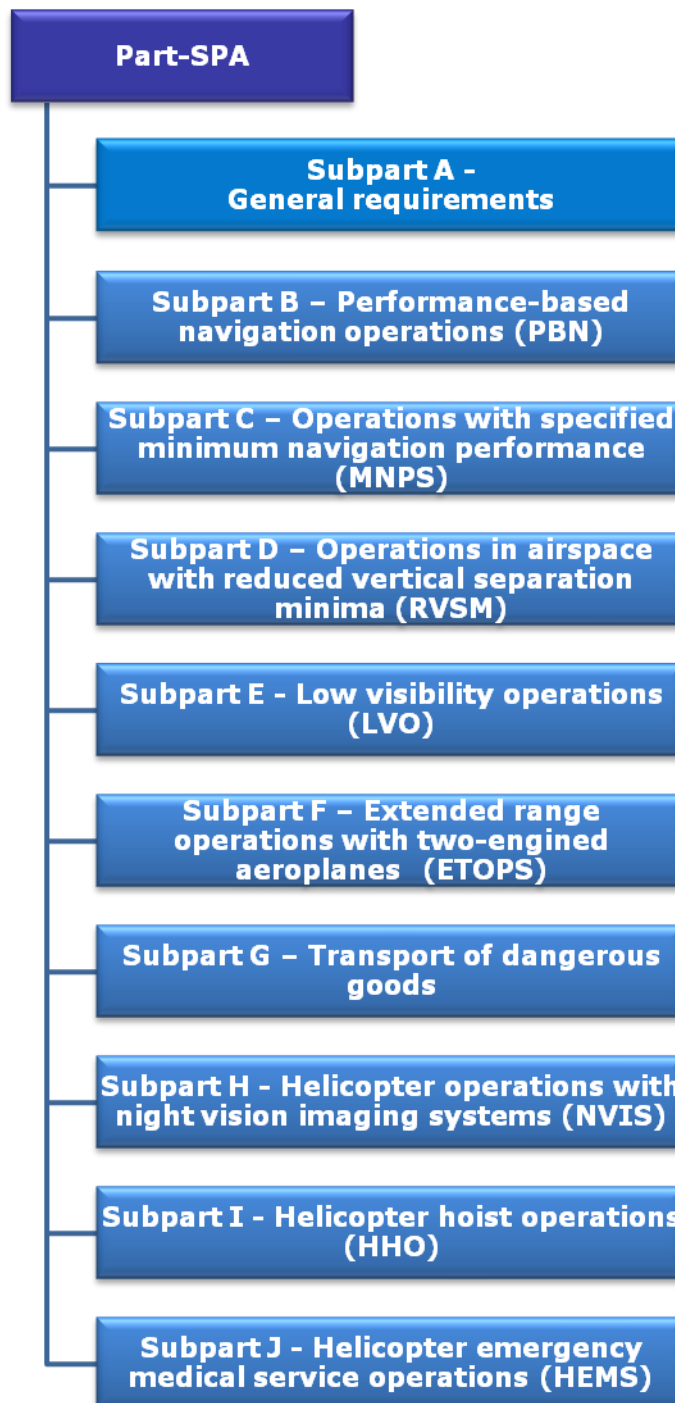
326. Osaan SPA sisältyvät hyväksyntiä edellyttävään lentotoimintaan sovellettavat lentotoiminnanharjoittajaa koskevat vaatimukset.

327. Osa SPA koostuu 10 luvusta seuraavasti:

- ensimmäiseen lukuun sisältyvät yleiset vaatimukset, joita sovelletaan kaikkiin osassa SPA käsiteltäviin yhdeksään hyväksyntään;
- yhdeksää hyväksyntää koskevat vaatimukset annetaan kukin erillisessä luvussa.

Alla olevassa taulukossa esitetään yhteenveto osan SPA rakenteesta.

Kuva 11: Osan SPA rakenne



328. Osan SPA vaatimuksia sovelletaan sekä kaupallisen että muun kuin kaupallisen lentotoiminnan harjoittajiin seuraavin poikkeuksin:
- lukua SPA.ETOPS sovelletaan ainoastaan lentokoneilla toteutettuihin kaupallisiin ilmakuljetuksiin; ja
  - lukuja SPA.NVIS, SPA.HHO ja SPA.HEMS sovelletaan ainoastaan helikoptereilla toteutettuihin kaupallisiin ilmakuljetuksiin.

**II. Huomautusten yhteenveto**

329. Yleisesti ottaen vastaanotetuissa huomautuksissa tuettiin vastausasiakirjassa olevaa osan SPA versiota.

**III. Erojen yhteenveto****Erot suhteessa EU-OPS:ään / JAR-OPS 3:een**

330. Alla olevassa taulukossa esitetään yhteenveto tarkoituksellisista eroista suhteessa EU-OPS:ään ja JAR-OPS 3:een.

**Taulukko 9: Erot suhteessa EU-OPS:ään / JAR-OPS 3:een**

<b>EU-OPS:n / JAR-OPS 3:n viite</b>	<b>EASA-EU-viite</b>	<b>Eron kuvaus</b>	<b>Perustelu</b>
JAR-OPS 3.005(d):n liitteen 1 alakohta (c)(2)	SPA.HEMS.125	Suoritusarvovaatimuksia on muutettu vastaamaan Euroopan ilmailuviranomaisen yhteistyöelimen helikoptereita koskevan alakohtaisen työryhmän valmisteluasiakirjaa (JAA HSST WP) ja muutosehdotukseen liittyvässä kuulemisessa esitettyjä sidosryhmien mielipiteitä.	JAA HSST WP:n lisääminen.
JAR-OPS 3.175, liite 1	ei sovelleta	Merialueella tapahtuvaa toimintaa koskevan hyväksynnän poistaminen.	JAR-OPS 3:ssa ei esitetty objektiivisia edellytyksiä.

**Erot suhteessa ICAO:n liitteeseen 6**

331. Lausuntoon sisältyy ainoastaan vaatimuksia, jotka vastaavat vähintään tällä hetkellä sovellettavia ICAO:n standardeja.

**IV. Ehdotettujen sääntelytehtävien luettelo**

332. Sidosryhmien kuulemisen aikana esiin nostettiin useita asioita, jotka olisivat tämän lausunnon puitteissa ylittäneet viraston toimivallan sisällyttää olemassa olevien sääntöjen sisältö asetukseen. Nämä asiat on kuitenkin kirjattu ylös, ja niitä käsitellään erillisissä sääntelytehtävissä, jolloin niiden osalta voidaan järjestää kuuleminen, johon sidosryhmät osallistuvat. Seuraavassa taulukossa esitetään yhteenveto ehdotetuista sääntelytehtävistä.



**Taulukko 10: Ehdotetut sääntelytehtävät**

Osa, sääntöviitteet	Soveltamisala	Viittaus suositukseen
SPA	Merialueella sijaitsevilla lentopaikoilla tapahtuvaa toimintaa koskeva hyväksyntä	OPS.093
SPA.LVO, CAT.OP.MPA.110, SPA.ETOPS	EU-OPS:n luvun E tarkistaminen. Tämä koskee erityisesti APV-toimintaa, LTS CAT I -toimintaa, OTS CAT II -toimintaa ja EVS-järjestelmiä käyttävää toimintaa koskevia sääntöjä, ICAO:n standardien ja suositusten viimeisimpiä tarkistuksia ja teknistä kehitystä, kuten keinonäkymäjärjestelmät (synthetic vision systems, SVS).	OPS.083
SPA.NVIS	Oikeasuhtaisten sääntöjen kehittäminen NIVS-toimintaa varten helikoptereiden kaupallisia ilmakuljetuksia lukuun ottamatta	OPS.096
SPA.HHO	Yhden osaston laatiminen kaikkia henkilöiden kuljetuksia riippuvana kuormana koskevia toimia varten sen sijaan, että vaatimukset jaettaisiin osiin SPA ja SPO.	OPS.067
SPA.HEMS	JAA TGL-43:n sisällyttäminen osaksi asetusta	OPS.057

**V. SPA.GEN: Luku A – Yleiset vaatimukset****Yleistä**

333. Tähän lukuun sisältyvät hyväksyntien saamista ja ylläpitämistä koskevat lentotoiminnanharjoittajiin sovellettavat vaatimukset. Tätä lukua on tarkasteltava yhdessä hyväksyntiä koskevat vaatimukset sisältävän luvun kanssa.

**SPA.GEN.100 Toimivaltainen viranomainen**

334. Tällä vaatimuksella määritetään toimivaltainen viranomainen ja tehdään ero kaupallista sekä muuta kuin kaupallista lentotoimintaa harjoittavien lentotoiminnanharjoittajien välillä.

335. ICAO:n liitteen 6 osan II noudattamiseksi tällä vaatimuksella säädetään, että muuta kuin kaupallista lentotoimintaa harjoittavien lentotoiminnanharjoittajien, jotka käyttävät kolmannessa maassa rekisteröityjä ilma-aluksia, on saatava hyväksynät PBN-, MNPS- ja RVSM-toimintaa varten kolmannen maan rekisteröintivaltiolta.

**SPA.GEN.105 Hyväksynnän hakeminen**

336. Virasto lisäsi viitteen "komission asetuksen (EY) N:o 1702/2003 mukaisesti laadittuihin käyttösoveltuvuustietoihin". Käyttösoveltuvuustiedot ovat tietoja, jotka ilma-aluksen valmistajan on laadittava tyyppihyväksyntämenettelyn yhteydessä ilma-alustyyppin turvallisen käytön tukemiseksi. Jotkin näistä tiedoista tulevat pakollisiksi lentotoiminnanharjoittajille, mikäli niiden on laadittava minimivarusteluettelonsa ja koulutusohjelmansa näiden tietojen perusteella. Näin ollen käyttösoveltuvuustiedot ovat ilma-alustyyppiä koskevia vähimmäisvaatimuksia, joilla varmistetaan turvallisuuden yhtenäinen taso.
337. Asiaa perustellaan tarkemmin käyttösoveltuvuustodistusta ja turvallisuusnormeja käsittelevän muutosehdotuksen NPA 2009-01 13. toukokuuta 2011 julkaistussa vastausasiakirjassa.

**SPA.GEN.110 Hyväksynnän saaneen lentotoiminnanharjoittajan oikeudet**

338. Vaatimuksessa todetaan, että muuta kuin kaupallista lentotoimintaa koskevat hyväksynät merkitään hyväksyntäluetteloon ja kaupallista lentotoimintaa koskevat hyväksynät toimintaehtoihin. Viranomaisia koskevat vastaavat vaatimukset määritetään osassa ARO. Toimintaehtoja ja hyväksyntäluetteloa koskevat lomakkeet esitetään osan ARO lisäyksinä II ja III.

**SPA.GEN.115 Muutokset hyväksynnän alaiseen lentotoimintaan**

339. Vaatimuksessa säädetään, että toimivaltaisen viranomaisen on hyväksyttävä ennalta muutokset, jotka vaikuttavat hyväksynnän ehtoihin. Tämä koskee myös vaihtoehtoisten vaatimusten täyttämisen menetelmien kehittämistä.
340. Tämän vuoksi on huomattava, että hyväksyntää koskevat vaatimukset ja niitä vastaava AMC-aineisto on laadittu siten, että toimivaltaisen viranomaisen on hyväksyttävä ennalta kaupallista ja muuta kuin kaupallista lentotoimintaa harjoittavien lentotoiminnanharjoittajien ehdottamat vaihtoehtoiset vaatimusten täyttämisen menetelmät.

**SPA.GEN.120 Hyväksynnän voimassaolon jatkaminen**

341. Tämä vaatimus perustuu hyväksyntien voimassaolon jatkamista koskevaan käsitteeseen, joka vastaa lentotoiminnanharjoittajaa koskeviin kaikkiin muihin hyväksyntiin ja todistuksiin sovellettavaa lähestymistapaa.
342. Virasto lisäsi tekstiin viittauksen käyttösoveltuvuustietoihin lisäedellytyksenä hyväksynnän voimassa pitämiseksi.

**VI. SPA.PBN: Luku B – Suorituskykyyn perustuvaa navigointia (PBN) koskeva toiminta****Yleistä**

343. Tässä luvussa käsitellään sellaisessa ilmatilassa tapahtuvaa lentotoimintaa koskevaa hyväksyntää, jota varten suorituskykyyn perustuvaa navigointia koskevat ehdot määritetään. Siihen kuuluvat seuraavat ehdot:

- RNAV10;

- RNP4;
- RNAV1;
- perus-RNP1;
- RNP APCH;
- RNP AR APCH<sup>51</sup>.

344. Tällä säännöllä sisällytetään EU-OPS:n kohta 1.243 osaksi asetusta.

### **SPA.PBN.100 PBN-toiminta**

345. Virasto vaatii hyväksyntää kaikenlaisen PBN-toiminnan osalta RNAV5-toimintaa (B-RNAV) lukuun ottamatta. Virasto katsoi, että lentotoiminta RNAV5-ilmatilassa ei ole sellaista turvallisuuskriittistä lentotoimintaa, jonka osalta hyväksyntä olisi perusteltu.

346. Virasto oli samaa mieltä joidenkin muuta kuin kaupallista lentotoimintaa harjoittavien lentotoiminnanharjoittajien kanssa siitä, että kaupallisen ja muun kuin kaupallisen lentotoiminnan välille olisi tehtävä ero ja että hyväksynnän käsitteen tarpeellisuutta ja tarkoituksenmukaisuutta olisi arvioitava uudelleen. Tämän vuoksi virasto aikoo aloittaa sääntelytehtävän MDM.062, jonka tarkoitus on seuraava:

- laatia osaa FCL varten säännöt PBN-toiminnan koulutusvaatimuksista;
- arvioida hyväksynnän tarpeellisuuden perusteluja kunkin PBN-toiminnan ja CAT-, NCC- ja NCO-toimintaa harjoittavien lentotoiminnanharjoittajien osalta sekä arvioida, onko hyväksynnälle olemassa vaihtoehtoja (esimerkiksi osan FCL vaatimukset); ja
- laatia voimassa olevaan AMC 20 -aineistoon perustuva AMC-aineisto luvussa SPA.PBN olevien hyväksyntien osalta.

347. Tätä vaatimusta koskevassa GM-aineistossa annetaan lisätietoja hyväksyntää ja toimintaa koskevista edellytyksistä AMC 20 -aineistossa tai ICAO:n asiakirjassa 9613 (PBN-käsikirja) määritellyllä tavalla.

## **VII. SPA.MNPS: Luku C – MNPS-toiminta (erityiset minimisuunnistustarkkuusvaatimukset)**

### ***Yleistä***

348. Tämä luku sisältää alueellisissa lisävaatimuksissa (Regional Supplementary Procedures) määrättyssä, valitussa MNPS-ilmatilassa tapahtuvaa toimintaa koskevaa hyväksyntää koskevat vaatimukset.

349. Luvulla MNPS sisällytetään EU-OPS:n kohdat 1.243 ja 1.870 osaksi asetusta.

---

<sup>51</sup> RNAV: aluesuunnistus; RNP: suunnistustarkkuusvaatimukset; AR: lupa vaaditaan; APCH: lähestyminen.

**VIII.SPA.RVSM: Luku D – Toiminta RVMS-ilmatilassa (pienennetty korkeusporrastusminimi)*****Yleistä***

350. Tämä luku sisältää sellaisessa ilmatilassa tapahtuvaa lentotoimintaa, jossa käytetään 300 metrin (1 000 jalan) korkeusporrastusminimiä, koskevaa hyväksyntää koskevat vaatimukset.
351. Tällä luvulla sisällytetään EU-OPS:n kohta 1.241 osaksi asetusta, ja se sisältää osia tilapäisen ohjelehtisen TGL 6 (Ilma-alusten ja lentotoiminnanharjoittajien hyväksyntää lentopinnan 290 yläpuolella tapahtuvia lentoja varten käytettäessä 300 metrin (1 000 jalan) korkeusporrastusminimiä koskeva GM-aineisto) sääntötekstistä.

**IX. SPA.LVO: Luku E – Huonon näkyvyyden lentotoiminta (LVO)*****Yleistä***

352. Tämä luku sisältää huonon näkyvyyden lentotoimintaa koskevan hyväksynnän. Kyseinen lentotoiminta käsittää seuraavat toiminnot:
- huonon näkyvyyden lentoonlähtötoiminta;
  - kategorian I toiminta normaalia huonommassa näkyvydessä (LTS CAT I);
  - standardinmukainen kategorian II toiminta (CAT II);
  - muu kuin standardinmukainen kategorian II toiminta (OTS CAT II);
  - standardinmukainen kategorian III toiminta (CAT III); ja
  - lähestyminen käyttäen näkemistä parantavia järjestelmiä (EVS), joihin tukeuduttaessa sallitaan kiitotienäkyvyyden (RVR) minimiarvon pienentäminen.
353. Tällä luvulla asetukseen sisällytetään EU-OPS:n ja JAR-OPS 3:n luvun E säännöt, jotka koskevat huonon näkyvyyden lentotoimintaa.

***SPA.LVO.100 Huonon näkyvyyden lentotoiminta (LVO)***

354. Tässä vaatimuksessa määritetään, minkälainen lentotoiminta katsotaan huonon näkyvyyden lentotoiminnaksi.
355. Huonon näkyvyyden lentotoiminnot ja toimintaminimit määritetään liitteessä I "Liitteissä II–VIII käytettyjen termien määritelmät" (Liite I – Määritelmät).
356. EU-OPS:n mukaisesti huonon näkyvyyden lentoonlähtötoiminta on määritetty lentoonlähdeksi silloin kun kiitotienäkyvyys on alle 400 metriä. EU-OPS:ssä vaaditaan huonon näkyvyyden lentoonlähtötoimintaa koskevaa koulutusohjelmaa ja muita hyväksyntiä sellaisten lentoonlähtöjen osalta, joissa kiitotienäkyvyys on alle 150 metriä, ja sellaisten lentoonlähtöjen osalta, joissa kiitotienäkyvyys on alle 125 metriä. Ehdotettu vaatimus vastaa näitä säännöksiä, mutta käsitettä on muutettu hieman. Huonon näkyvyyden lentoonlähtötoimintaan sovelletaan ainoastaan yhtä hyväksyntää, jossa määritetään hyväksytyt toimintaminimit.

357. Virasto on samaa mieltä useimpien sidosryhmien kanssa siitä, että EU-OPS:ssä (esimerkiksi OPS 1.450:n liite 1 tai OPS 1.455:n liite 1) EVS-lentotoiminta luokitellaan huonon näkyvyyden lentotoiminnaksi. Ehdotetussa sääntötekstissä selvennetään, että huonon näkyvyyden lentotoiminnaksi on katsottava ainoastaan EVS-lentotoiminta, johon tukeuduttaessa sallitaan kiitotienäkyvyyden minimiarvon pienentäminen.

#### **SPA.LVO.110 Yleiset toimintavaatimukset**

358. Virasto siirsi OPS 1.455 (b)(2)(ix):n liitteen 1 sisällön osaksi asetusta. Kyseisessä liitteessä vaaditaan sellaisen radiokorkeusmittarin käyttöä, jolla määritetään kaikki lentopaikan korkeustasosta alle 200 jalan korkeudessa annettavat korkeusilmoitukset.
359. Sellaisen huonon näkyvyyden lentotoiminnan osalta, jossa käytetään EVS-järjestelmiä, arvioidaan edelleen korkeusilmoitusten määrittämistä sekä niiden vaikutusta NPA-, APV, ja PA-toiminnan lentopaikan toimintaminimejä koskeviin nykyisiin EU-OPS:n laitevaatimuksiin tehtäviä mahdollisia muutoksia. Arvioinnissa otetaan huomioon kaikki mahdolliset käytettävissä olevat asiakirjat.

#### **SPA.LVO.115 Lentopaikat**

360. Tällä vaatimuksella selvennetään sitä, että EU-OPS:n mukaisesti huonon näkyvyyden lentotoimintaa voidaan toteuttaa vain, jos valitulle lentopaikalle on laadittu huonon näkyvyyden toimintamenetelmät (LVP). Tätä vaatimusta sovelletaan kaikkeen lentotoimintaan alle 800 metrin näkyvydessä.
361. Lisäkohdassa vaaditaan, että Euroopan unionin ulkopuolella sijaitsevilla lentopaikoilla, joilla termiä "huonon näkyvyyden toimintamenetelmät" ei voi käyttää, lentotoiminnanharjoittajan on varmistettava, että näille lentopaikoille on laadittu huonon näkyvyyden toimintamenetelmiä koskevia vaatimuksia vastaavat toimintamenetelmät.

#### **Tulevat sääntelytehtävät**

362. Virastolle annetun toimivallan puitteissa EU-OPS:n voimassaolevaa sääntötekstiä tarkistettiin vain niiltä kohdin, joissa oli korjattava selviä virheitä, joissa vaadittiin merkittäviä muutoksia turvallisuuden vuoksi tai joissa säännön tarkoitus oli epäselvä.
363. Virasto on sitä mieltä, että lukuun E perustuvien vaatimusten perusteellinen tarkistaminen on tarpeellista. Tämä koskee erityisesti APV-toimintaa (korkeusopastuksen sisältävä lähestymismenetelmä), LTS CAT I -toimintaa, OTS CAT II -toimintaa ja EVS-järjestelmiä käyttävää toimintaa koskevia sääntöjä. Tätä varten tarvitaan sääntelytehtävä, jossa otetaan lisäksi huomioon ICAO:n standardien ja suositusten viimeisimmät tarkistukset ja tekninen kehitys, kuten keino näköjärjestelmät (SVS) ja yhdistetyt näköjärjestelmät (CVS).

**X. SPA.ETOPS: Luku F – Pitkän matkan lennot kaksimoottorisilla lentokoneilla (ETOPS)*****Yleistä***

364. Tämä luku sisältää kaupallisiin ilmakuljetuksiin kuuluvia pitkän matkan lentoja kaksimoottorisilla lentokoneilla koskevaa hyväksyntää koskevat vaatimukset.
365. Tällä luvulla sisällytetään EU-OPS:n kohta 1.246 osaksi asetusta.

***Käynnissä olevat ja tulevat sääntelytehtävät***

366. On huomattava, että näitä vaatimuksia tarkistetaan vielä lähitulevaisuudessa seuraavista syistä:
- vastaavaa AMC 20-6 -aineistoa ehdotettiin muutosehdotuksessa NPA 2008-01 ja päätös julkaistiin 16. joulukuuta 2010;
  - ICAO:n odotetaan julkaisevan vuoden 2012 alussa valtioille osoitetun kirjeen (state letter), joka sisältää pitkän matkan lentoja koskevat ehdotetut muutokset, jotka kattavat kaksimoottoristen lentokoneiden lisäksi monimoottoriset lentokoneet; ja
  - kuten edellä todettiin, ETOPS-varalentopaikan suunnitteluminimit on saatettava ajan tasalle, jotta ne kattavat myös APV-toiminnan.

**XI: SPA.DG: Luku G – Vaarallisten aineiden kuljetus*****Yleistä***

367. Tämä luku sisältää vaarallisten aineiden kuljetusta koskevan hyväksynnän sellaisena kuin se määritetään ICAO-TI:ssä. Sillä sisällytetään EU-OPS:n / JAR-OPS 3:n luku R sekä JAA NPA-OPS 70 osaksi asetusta.

***Vertailu suhteessa EU-OPS:ään / JAR-OPS 3:een***

368. Virasto ehdottaa dynaamista viittausta ICAO-TI:hin. Tämän vuoksi otteita ICAO-TI:stä ei ole toistettu täytäntöönpanosäännöissä. Näin ollen luku SPA.DG on lyhyempi kuin EU-OPS:n ja JAR-OPS 3:n luku R. Ainoastaan lentotoiminnanharjoittajien erityisiä vastuita koskevat vaatimukset on määritetty.

**XII. SPA.NVIS: Luku H – Helikopteritoiminta pimeänäköjärjestelmän avulla*****Yleistä***

369. Tämä luku sisältää hyväksynnän, joka koskee helikoptereilla toteutettavaan kaupalliseen lentotoimintaan kuuluvaa yöllä pimeänäköjärjestelmän avulla toteutettavaa helikopteritoimintaa. Sillä sisällytetään JAR-OPS:n kohta 3.005(j) ja tilapäinen ohjelehtinen TGL-34 osaksi asetusta.

370. Kun tilapäinen ohjelehtinen TGL-34 alun perin laadittiin, se perustui sotilaskokemukseen ja sisälsi osia, jotka koskivat erityisesti sotilastoimintaa, esimerkiksi infrapunavalojen käyttöä koskeva suositus. Kaupallisten ilmakuljetusten yhteydessä ei tarvitse toteuttaa salaisia toimia, joten kyseiset suositukset on poistettu.

#### **SPA.NVIS.100 NVIS-toiminta (pimeänäköjärjestelmällä)**

371. Teksti on sisällytetty asetukseen, jotta soveltamisalaa rajoitetaan koskemaan ainoastaan sellaista helikopterilentotoimintaa toteuttavia lentotoiminnanharjoittajia, joilla on kaupallisia ilmakuljetuksia koskeva lentotoimintalupa.

#### **SPA.NVIS.120 NVIS-toimintaminimit**

372. NVIS-toimintaminimit eivät saa olla alhaisempia kuin toteutettujen yölentojen tyyppiä koskevat VFR-sääminimit. NVIS-järjestelmällä parannetaan kiintopisteiden käyttöä yöaikaan, minkä vuoksi yölentojen VFR-minimit pysyvät sellaisina, kuin ne on määritetty NVIS-järjestelmää käyttävälle toiminnalle, esimerkiksi HEMS-minimejä sovelletaan toteutettaessa HEMS-toimintaa NVIS-järjestelmän avulla.

#### **SPA.NVIS.130 NVIS-toimintaa koskevat miehistövaatimukset**

373. Tekstiä on muokattu, jotta siinä miehistön kokoonpanon osalta erotetaan toisistaan hyväksyntää, lentotoiminnan tyyppisiä ja toimintakäsikirjaa varten vaaditut miehistövaatimukset. Sääntöä on muokattu jakamalla se alakohtiin, joissa määritetään kriteerit ja tavoitteet miehistön valinnalle, kokemukselle, pätevyydelle, viimeaikaiselle kokemukselle ja kokoonpanolle. Koulutusta ja tarkastuslentoja koskevat vaatimukset asetetaan ohjaamomiehistön ja teknisen miehistön osalta.

#### **SPA.NVIS.140 Tietojen antaminen ja asiakirjat**

374. Väliaikaiseen ohjelehtiseen TGL-34 verrattuna tässä uudessa kohdassa määritetään, mitä NVIS-järjestelmiä koskevia osia on käsiteltävä toimintakäsikirjassa.

#### **Tulevat sääntelytehtävät**

375. Mahdollisuus käyttää NVIS-järjestelmää kaikenkokoisissa ilma-aluksissa esitettiin muutosehdotuksessa NPA 2009-02b. Helikoptereilla tapahtuvia ilmakuljetuksia varten laadittiin kuitenkin tilapäinen ohjelehtinen TGL-34, ja muutosehdotuksen ehdotukset saattaisivat olla liian rajoittavia muunlaisen lentotoiminnan osalta. Muuta kuin kaupallista lentotoimintaa ja muuta kuin helikopteritoimintaa koskevia NVIS-vaatimuksia voitaisiin käsitellä tulevassa sääntelytehtävässä (OPS.096). Tällä hetkellä kyseisiä toimia koskevaa tietoa ei ole, ja asiantuntijat eivät ole päättäneet, mikä olisi oikeasuhteista tällaisten toiminnan osalta. Näin ollen lukua SPA.NVIS sovelletaan ainoastaan helikoptereilla toteutettuihin kaupallisiin ilmakuljetuksiin, kunnes tulevan sääntelytehtävän tulokset julkaistaan.

**XIII.SPA.HHO: Luku I – Vinssaustoiminta****Yleistä**

376. Tämä luku sisältää vaatimukset helikopterivinssaustoiminnan (HHO) hyväksynnälle. Sillä sisällytetään JAR-OPS 3.005(h):n liite 1 ja luonnos asiakirjasta JAA NPA-OPS 69 osaksi asetusta.
377. Virasto huomautti, että vinssaustoiminnasta etsintä- ja pelastustehtävissä on tehty useita huomautuksia. Etsintä- ja pelastuspalvelun sekä vuoristopelastuspalvelun ei katsota kuuluvan viraston tehtävälaihin. Nämä huomautukset, joissa mainittiin, että kyseisiin toimiin ei pidä soveltaa tiettyjä vaatimuksia, on siten jätetty huomiotta.
378. Etsintä- ja pelastuspalvelut sekä vastaavat palvelut ovat edelleen yksittäisten jäsenvaltioiden vastuulla. Valtioiden on varmistettava, että kyseisiä palveluja tarjotaan tarpeen mukaan perusasetuksen tavoitteiden mukaisesti.
379. Lentotyötä (aerial work) koskevien asiaankuuluvien säännösten puuttumisesta esitettiin useita huomautuksia. HHO-toiminta, joka määritettiin jo JAR-OPS 3:ssa, on aina katsottu kuuluvan kaupallisiin ilmakuljetuksiin, minkä vuoksi moottorivian huomioon ottamista koskeva vaatimus on asetettu henkilöiden kuljetuksia riippuvana kuormana (HEC-toiminta) (luokka D) koskevien hyväksymisvaatimusten mukaisesti. HEC-toimintaa (luokat A, B ja C) (muu kuin kaupallinen ilmakuljetus) käsitellään osassa SPO vaatimalla lentotoiminnanharjoittajaa laatimaan toiminnan vakiomenettelyt. Arviointiryhmissä päästiin yksimielisyyteen tästä lähestymistavasta.

**SPA.HHO.100 Vinssaustoiminta helikoptereilla (HHO)**

380. Tähän sääntöön sisältyy nyt ainoastaan HHO-hyväksyntää koskevia osia. Kaikkia muita osia käsitellään lentotoimintaluvan myöntämisen yhteydessä; lupa on yksi täytettävistä ehdoista. Vaatimus koskee näin ollen ainoastaan lentotoimintaluvan muutoksia.

**SPA.HHO.110 Vinssaustoimintaa koskevat varustevaatimukset**

381. Vinssaustoiminta katsotaan kaupalliseksi ilmakuljetukseksi (HEC-toiminnan luokka D), minkä vuoksi henkilöstön kantolaitejärjestelmää (PCDS) varten on saatava lentokelpoisuushyväksyntä. Vinssiä ja muita välineitä koskeva hyväksyntä sisältää ohjeet lentokelpoisuuden ylläpitämisestä, ja lentotoiminnanharjoittaja on vastuussa niiden noudattamisen varmistamisesta.

**SPA.HHO.115 Vinssaustoimintaan liittyvä viestintä**

382. Tekstiä on parannettu sen selventämiseksi, että maahenkilöstön on oltava vinssaustoimintapaikalla. Jos vinssaustoimintaa toteutetaan HEMS-toimintapaikalla, siellä ei kuitenkaan välttämättä ole maahenkilöstöä. Tämän vuoksi tekstiin on sisällytetty lievennys, joka koskee vinssaustoimintaa HEMS-toimintapaikalla.



**SPA.HHO.125 Vinssaustoimintaa koskevat suoritusarvovaatimukset**

383. Vinssaustoiminta ei ole riippuvainen suoritusarvoluokista, minkä vuoksi säännössä käsitellään erikseen suoritusarvoja.
384. Useat huomautukset koskivat moottorivian huomioon ottamisen soveltamista. Kaupallisena ilmakuljetuksena toteutettavaa vinssaustoimintaa koskevana perusvaatimuksena on, että helikopterin on suoriuduttava kriittisen moottorin häiriöstä ilman, että siitä aiheutuu vaaraa vinssattaville henkilöille tai rahdille, ulkopuolisille henkilöille tai omaisuudelle. Vinssillä siirretään maksavaa asiakasta, ei miehistön jäsentä. Moottorivian huomioon ottamisella estetään luokkaan B hyväksytyjä helikoptereita toteuttamasta tämän tyyppistä ilmakuljetusta.

**SPA.HHO.130 Vinssaustoimintaa koskevat miehistövaatimukset**

385. Sääntöä on muokattu jakamalla se alakohtiin, joissa määritetään kriteerit ja tavoitteet miehistön valinnalle, kokemukselle, pätevyydelle, viimeaikaiselle kokemukselle ja kokoonpanolle. Koulutusta ja tarkastuslentoja koskevat vaatimukset asetetaan ohjaamomiehistön ja teknisen miehistön osalta. Lisäksi asetetaan vaatimus ohjeiden antamisesta matkustajille vinssaustoiminnassa.

**SPA.HHO.140 Tietojen antaminen ja asiakirjat**

386. Useissa huomautuksissa vaadittiin toimintakäsikirjan täydennysosaa koskevan vaatimuksen käyttöön ottamista uudelleen. Täydennysosaa koskeva vaatimus ei olisi objektiivinen sääntö, sillä se estäisi integroidun toimintakäsikirjan laatimisen. Tässä kohdassa määritetään nyt kuitenkin, mitä vinssaustoimintaa koskevia osia on käsiteltävä luvussa ORO.MLR vaaditussa toimintakäsikirjassa. Lentotoiminnanharjoittajan vastuulla on, miten nämä osat sisällytetään käsikirjaan parhaiten. Tämä voi tapahtua myös täydennysosan muodossa.

**Tulevat sääntelytehtävät**

387. Virasto vastaanotti huomautuksia, jotka koskivat vinssaustoimintaa muussa kuin kaupallisissa ilmakuljetuksissa. Se käynnistää sääntelytehtävän (OPS.067), jossa tutkitaan osan SPO sääntöjä tarkemmin ja arvioidaan, olisiko kaikkia vinssaustoimia käsiteltävä osassa SPA.

**XIV. SPA.HEMS: Luku J – Kiireellinen lääkintälentotoiminta helikoptereilla****Yleistä**

388. Tämä luku sisältää kiireellistä lääkintälentotoimintaa helikoptereilla (HEMS) koskevaa hyväksyntää koskevan vaatimuksen. Sillä sisällytetään JAR-OPS 3.005(d):n liite 1 ja osia valmisteluasiakirjasta HSST-WP-07-03.4 osaksi asetusta.

**Helikopterin suorituskyky**

389. Sääntöä on parannettu, jotta se vastaisi paremmin Euroopan ilmailuviranomaisen yhteistyöelimen HEMS-periaatteita. Vaatimuksessa erotetaan nyt selvästi toisistaan HEMS-tukikohta – jonka on sen ollessa tiheästi asutulla, pakkolaskun kannalta vaarallisella alueella oltava riskitön; pakkolaskun kannalta vaarallisella alueella sijaitseva sairaala – jossa riski on minimoitava hyväksytyä turvallisuustavoitetta vastaavaksi, minkä vuoksi viitataan kohdassa CAT.POL.H.225 olevaan hyväksyntään; tiheästi asutun, pakkolaskun kannalta vaarallisen alueen ulkopuolella sijaitseva sairaala – jonka osalta lievennys esitetään jo kohdassa CAT.POL.H.305; ja HEMS-toimintapaikat – joissa riski on mahdollisimman pieni.

**SPA.HEMS.100 Kiireellinen lääkintälentotoiminta helikoptereilla (HEMS)**

390. Tähän osastoon sisältyy nyt ainoastaan HEMS-hyväksyntää koskevia osia. Kaikkia muita osia käsitellään lentotoimintaluvan myöntämisen yhteydessä; lupa on yksi täytettävistä ehdoista. Vaatimus koskee näin ollen ainoastaan lentotoimintaluvan muutoksia.

**SPA.HEMS.120 HEMS-toimintaminimit**

391. Koska miehistöön kuuluu aina vähintään yksi ohjaaja ja yksi HEMS-miehistön jäsen, tähän miehistökokoonpanoon sovelletaan yhden ohjaajan toimintaminimiä. Kahden ohjaajan toimintaminimiä sovelletaan ainoastaan tapauksissa, joissa miehistöön kuuluu kaksi ohjaajaa. HEMS-miehistön jäsen ei ole ohjaaja, ja näin ollen toimintaa ei voida katsoa sellaiseksi. Siinä, että yhden ohjaajan toimintaminimi on alhaisempi kuin tavanomainen toimintaminimi, on jo otettu huomioon HEMS-miehistön lisäjäsen (ks. myös kohta SPA.HEMS.130).

**SPA.HEMS.125 HEMS-toimintaa koskevat suoritusarvovaatimukset**

392. Teksti on lisätty valmisteluasiakirjaa HSST/WP-07/03.4 koskevan kuulemisen perusteella. Vaatimukset koskevat luonnonvoimille altistumista (termiä käytetään pidemmän ja oikean termin "lentotoiminta, jossa pakkolaskun turvallisuutta ei ole varmistettu" käytön välttämiseksi) lentoonlähdon ja laskun aikana alakohdassa (b) tarkoitetuissa tapauksissa.

**SPA.HEMS.130 Miehistöä koskevat vaatimukset**

393. Sääntöä on muokattu jakamalla se alakohtiin, joissa määritetään kriteerit ja tavoitteet miehistön valinnalle, kokemukselle, pätevyydelle, viimeaikaiselle kokemukselle ja kokoonpanolle. Koulutusta ja tarkastuslentoja koskevat vaatimukset asetetaan ohjaamomiehistön ja teknisen miehistön osalta.

394. Yksinomaan mittarien avulla tapahtuva 30 minuutin lento on tarkoitettu lieventäväksi toimenpiteeksi, jolla estetään ohjaajia menettämästä hallintaa siirryttäessä epähuomiossa mittarisääolosuhteisiin (IMC). Koska tämä ei ole lupakirjojen myöntämisen edellyttämä tunnustettu menettelytapa, lennonopettajan ei tarvitse opettaa sitä.

395. Sekä oikeudellisen selvyyden että saatujen huomautusten vuoksi poikkeukselliset olosuhteet, joissa miehistön määrää voidaan vähentää, on esitetty alakohdassa (e)(1).

#### **SPA.HEMS.135 Ohjeiden antaminen matkustajille**

396. HEMS-toiminnassa on varsin yleistä, että potilaat ovat tajuttomia tai siinä määrin lääkkeiden vaikutuksen alaisina, että he ovat toimintakyvyttömiä. Heidät on lisäksi saatettu kiinnittää paareihin, joten heidän on mahdotonta liikkua. Tällaisissa tapauksissa ei ole käytännöllistä antaa ohjeita samalla tavalla kuin "tavanomaisten" matkustajien siirtämiseen tarkoitetulla lennolla. Ilma-aluksen päällikön ja lennolla olevan lääkintähenkilöstön on arvioitava, missä määrin potilas pystyy ymmärtämään ohjeet, ja annettava ohjeet, jotka on mukautettu kyseisen potilaan lääkinnälliseen tilaan.

#### **SPA.HEMS.140 Tietojen antaminen ja asiakirjat**

397. Useissa huomautuksissa vaadittiin toimintakäsikirjan täydennysosaa koskevan vaatimuksen käyttöön ottamista uudelleen. Täydennysosaa koskeva vaatimus ei olisi objektiivinen sääntö, sillä se estäisi integroidun toimintakäsikirjan laatimisen. Tässä kohdassa määritetään nyt, mitä HEMS-toimintaa koskevia osia on käsiteltävä luvussa ORO.MLR vaaditussa toimintakäsikirjassa. Lentotoiminnanharjoittajan vastuulla on, miten nämä osat sisällytetään käsikirjaan parhaiten. Tämä voi tapahtua myös täydennysosan muodossa.
398. Useita AMC- tai GM-aineistoon alun perin kuuluvia osia on nyt sisällytetty osaksi täytäntöönpanosääntöjä, jotta helikopteritoiminnan hyväksynät olisivat yhdenmukaisia.

#### **SPA.HEMS.150 Polttoainemäärät**

399. Teksti on sisällytetty, sillä yksi huomautuksen jättäjä katsoi HEMS-toimintaa koskevien säännösten laatimisen tarpeelliseksi ja ehdotti, että alun perin JAR-OPS 3.005(f):n liitteessä 1 olevaa lievennystä olisi sovellettava myös HEMS-toimintaan.

#### **SPA.HEMS.155 Polttoainetankkaus matkustajien noustessa helikopteriin, ollessa helikopterissa tai poistuessa siitä**

400. Tämä teksti on esitetty uudelleen, jotta otetaan huomioon HEMS-toiminnan erityistapaus, jossa potilas ei pysty siirtymään itse pois helikopterista polttoainetankkauksen aikaisten hätätilanteiden aikana.

**OSISSA CAT JA SPA KÄYTETYT LYHENTEET****- ainoastaan viitteeksi -**

AAC	hallinnollinen ilmailuviestintä
AAD	toisiotutkavastaimen korkeustiedon poikkeama määrätystä korkeudesta
AAL	lentopaikan korkeustason yläpuolella
AC	vaihtovirta
ACAS II	yhteentörmäysvaarasta ilmassa varoitettava järjestelmä II
ADF	radiokompassi
ADG	paineilmakäyttöinen generaattori
ADS	automaatiikkaan perustuva valvonta
ADS-B	automaatiikkaan perustuvan valvonnan lähetykset
ADS-C	automaatiikkaan perustuvan valvonnan toimintaehdot
AeMC	ilmailulääketieteen keskus
AEO	kaikki moottorit toiminnassa
AFCS	automaattiohjaus
AFM	ilma-aluksen lentokäsikirja
AFN	ilma-aluksen lentoilmoitus
AFN	ilmaliikennepalvelulle tehtävä laiteilmoitus
AGL	maanpinnan yläpuolella
AHRS	asennon ja suunnan referenssijärjestelmä
AIS	ilmailutiedotuspalvelu
ALS	lähestymisvalojärjestelmä
ALSF	lähestymisvalojärjestelmä peräkkäin vilkkuvilla valoilla
AMC	hyväksyttävät menetelmät vaatimusten täyttämiseksi
AMSL	keskimääräisen merenpinnan yläpuolella
ANP	todellinen suunnistustarkkuus
AOC	lentotoimintalupa
APCH	lähestyminen
APU	apuvoimalaite
APV	korkeusopastuksen sisältävä lähestymismenetelmä
AR	ATS-reitti
AR	lupa vaaditaan
AR	viranomaisia koskevat vaatimukset

ARA	lähestyminen ilma-alueen lähestymistutkan avulla
ASC	lentoturvallisuuskomitea
ASDA	käytettävissä oleva kiihdytys- ja pysäytysmatka
ATC	lennonjohto
ATO	hyväksytty koulutusorganisaatio
ATPL	liikennelentäjän lupakirja
ATQP	vaihtoehtoinen koulutusohjelma
ATS	ilmaliikennepalvelut
AVGAS	lentobensiini
AVTAG	laajajakeinen polttoaine
B-RNAV	perusaluesuunnistus
BALS	peruslähestymisvalojärjestelmä
CAP	ohjainparametrit
CDFA	loppulähestyminen jatkuvalla korkeuden vähennyksellä
CDL	puuttuvien osien luettelo
CFIT	ohjattavissa olevan lentokoneen törmäys maastoon
CG	massakeskiö
cm	senttimetriä
CM	lentoasun / kontekstin hallinta
CMA	jatkuvan valvonnan lähestymistapa
CMV	muunnettu meteorologinen näkyvyys
CMPA	vaativa moottorikäyttöinen ilma-alue
CofA	lentokelpoisuustodistus
CPA	kohtaamispiste
CPDLC	lennonjohtajan ja ohjaajan tiedonsiirtoyhteydet
CPL	ansiolentäjän lupakirja
CRM	miehistöyhteistyö
CRT	vastaustyökalu
CVR	ohjaamoäänitin
DA	ratkaisukorkeus
D-ATIS	datamuodossa lähetetty lähestymisalueen automaattinen tiedotuspalvelu
DC	tasavirta
DCL	lähtöselvitys
DDM	ero modulaatiosyvyydessä
D-FIS	datamuodossa lähetetty lentotiedotuspalvelu
DGOR	ilmoitus vaarallisia aineita koskevista poikkeamista

DH	ratkaisukorkeus
DME	etäisyydenmittauslaite
D-OTIS	datamuodossa lähetetty lähestymisalueen lentotoiminnan tiedotuspalvelu
DR	päätöksentekoetäisyys
DSTRK	haluttu lentorata
EASP	Euroopan lentoturvallisuusohjelma
EC	Euroopan komissio
EFB	Electronic Flight Bag -laite, jolla korvataan lennon aikana tarvittavat aiemmin paperiversioina olleet asiakirjat
EFIS	elektroninen lennonvalvontamittaristo
EGT	pakokaasun lämpötila
ELT(AD)	häätäpaikannuslähetin (automatically deployable, onnettomuuden sattuessa lähetin lennähtää erilleen ilma-aluksesta)
ELT(AF)	häätäpaikannuslähetin (automatic fixed, lähetin on asennettu kiinteästi esimerkiksi ilma-aluksen takarunkoon)
ELT(AP)	häätäpaikannuslähetin (automatic portable, lähetin kiinnitetään ilma-alukseen, mutta se on helposti irrotettavissa ja siirrettävissä toiseen ilma-alukseen)
ELT(S)	häätäpaikannuslähetin
EPE	asemavirheen arviointi
EPR	moottorin painesuhde
EPU	aseman epävarmuuden arviointi
ERA	reittivaralentopaikka
ESSG	eurooppalainen SAFA-ohjausryhmä
ETOPS	pitkän matkan lennot kaksimoottorisilla lentokoneilla
ETSO	eurooppalaisten teknisten standardien vaatimukset
EUROCAE	Euroopan siviili-ilmailulaitejärjestö
EVS	näkemistä parantava järjestelmä
FAA	Yhdysvaltain liittovaltion ilmailuvirasto
FAF	loppulähestymisrasti
FAK	ensiapupakkaus
FALS	täydellinen lähestymisvalojärjestelmä
FANS	tulevaisuuden suunnistusjärjestelmä
FAP	loppulähestymispiste
FATO	loppulähestymis- ja lentoönlähtöalue
FDM	lentotietojen seuranta
FDR	lentoarvotallennin
FFS	lentosimulaattori

FI	lennonopettaja
FL	lentopinta
FM	taajuusmodulaattori
FMS	lennonhallintajärjestelmä
FOR	kuva-ala
FOV	näkökenttä
FSTD	lentoa simuloiva koulutuslaite
ft	jalkaa
FTD	lentokoulutuslaite
g	grammaa
g	painovoima
GBAS	maalaitteisiin perustuva lisäjärjestelmä
GCAS	yhteentörmäysvaarasta maassa varoitettava järjestelmä
GIDS	maassa olevasta jäästä varoitettava järjestelmä
GLS	GBAS-laskeutumisjärjestelmä
GM	ohjeaineisto
GNSS	maailmanlaajuinen satelliittisuunnistusjärjestelmä
GPS	maailmalajuinen satelliittipaikannusjärjestelmä
GPWS	maan läheisyydestä varoitettava järjestelmä
HEMS	kiireellinen lääkintälentotoiminta helikopterilla
HF	suuret taajuudet
HI/MI	suurteho/keskiteho
HIALS	suurtehoinen lähestymisvalojärjestelmä
HLL	helikopterikannen rajoitusluettelo
HoT	suoja-aika
hPa	hehtopascalia
HUD	tuulilasinäyttö
HUDLS	tuulilasinäyttöön perustuva laskeutumisjärjestelmä
IAF	alkulähestymisrasti
IALS	välillä sijaitseva lähestymisvalojärjestelmä
ICAO	Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö
IF	välirasti
IFR	mittarilentosäännöt
IGE	maavaikutuksessa
ILS	mittarilaskeutumisjärjestelmä
IMC	mittarisääolosuhteet
inHg	elohopeapatsaan korkeus tuumina

INS	inertiasuunnistusjärjestelmä
IORS	sisäinen poikkeamien ilmoittamisjärjestelmä
IP	välilaskupaikka
IR	täytäntöönpanosääntö
IRNAV/IAN	integroitu aluesuunnistus
IRS	inertiajärjestelmä
ISA	kansainvälinen standardi-ilmakehä
IV	laskimonsisäinen
JAA	Euroopan ilmailuviranomaisten yhteistyöelin
JAR	yhteiseurooppalaiset ilmailuvaatimukset
JET 1 / A / A1	lentopetrolia
JET B	laajajakeinen polttoaine
JIP	yhteinen täytäntöönpanomenettely
JP-4	laajajakeinen polttoaine
km	kilometriä
kN	kilonewtonia
KSS	Ktorovin, Siminin ja Sindalovskiin kaava
kt	solmu
LAT/LONG	leveyspiiri/pituuspiiri
LED	valodiodi
LIFUS	reittilentäminen valvonnan alaisena
LNAV	sivusuuntainen suunnistus
LoA	hyväksymiskirje
LOC	suuntalähetin
LOE	reittilentämisen arviointi
LOFT	reittitoiminnan mukainen koulutus
LOS	rajoitettu estepinta
LOUT	alin käyttölämpötila
LP	suuntalähettimen suorituskyky
LPV	korkeusopasteinen sivuttaistarkkuuslähestyminen
LRNS	pitkän matkan suunnistusjärjestelmä
LVO	huonon näkyvyyden lentotoiminta
LVP	huonon näkyvyyden toimintamenetelmät
LVTO	huonon näkyvyyden lentoonlähtö
m	metriä
MALS	keskitehoinen lähestymisvalojärjestelmä
MALSF	keskitehoinen lähestymisvalojärjestelmä peräkkäin vilkkuvilla



	valoilla
MALSR	keskitehoinen lähestymisvalojärjestelmä kiitotien suunnan osoittavilla valoilla
MAPt	lähestymisen keskeytyspiste
MCTOM	suurin sallittu lentoonlähtömassa
MDA	minimilaskeutumiskorkeus
MDA/H	minimilaskeutumiskorkeus
MDH	minimilaskeutumiskorkeus
MEA	pienin turvallinen reittikorkeus
MEL	minimivarusteluettelo
METAR	määräaikainen lentosääsanoma
MGA	minimiruutukorkeus
MHz	megahertsiä
MID	(kiitotien) keskikohta
ml	millilitraa
MLS	mikroaaltolaskeutumisjärjestelmä
MMEL	perusminimivarusteluettelo
MNPS	minimisuunnistustarkkuusvaatimukset
MOC	minimiestevara
MOCA	minimiestevarakorkeus
MOPS	toiminnallinen vähimmäissuoritusarvovaatimus
MORA	minimilentokorkeus reitin ulkopuolella
MPSC	suurin matkustajapaikkaluku
mSv	millisievertiä
NADP	lentoalähdön melunvaimennusmenetelmä
NALS	ei lähestymisvalojärjestelmää
NAV	lentosuunnistus
NDB	suuntaamaton majakka
N <sub>F</sub>	tehoturbiinin nopeus
NM	meripeninkulmaa
NOTAM	tiedotus ilmailijoille
NPA	ei-tarkkuuslähestyminen
NVG	pimeänäkölaite
OAT	ulkolämpötila
OCH	estevarakorkeus
OCL	valtameriselvitys
ODALS	ympärisäteilevä lähestymisvalojärjestelmä
OEI	yksi moottori epäkunnossa

OFS	esteetön pinta
OGE	maavaikutuksen ulkopuolella
OIP	poikkeaman aloituspiste
OM	toimintakäsikirja
ONC	lentosuunnistuskartta
OSD	käyttöönsoveltuvuustiedot
otCMPA	muu kuin vaativa moottorikäyttöinen ilma-alus
PAPI	PAPI-liukukulmavalajärjestelmä
PAR	tarkkuuslähestymistutka
PBE	suojaavat hengityslaitteet
PBN	suorituskykyyn perustuva navigointi
PCDS	henkilöstön kantolaittejärjestelmä
PDP	ennalta määrätty piste
PNR	paluurajakohta
POH	lentokäsikirja
PRM	liikuntarajoitteinen henkilö
QFE	ilmanpaine lentopaikan korkeustasossa (tai kiitotien kynnyksellä)
QNH	"question nil height", ilmanpaine merenpinnassa
R/T	radiopuhelin
RA	väistöohje
RAT	patopaineturbiini
RCC	pelastuskeskus
RCF	vähennetty reittivarapolttoaine
RCLL	kiitotien keskilinjavalot
RFC	reittikartta
RNAV	aluesuunnistus
RNAV 5	B-RNAV, perusaluesuunnistus
RNP	vaadittu suunnistustarkkuus
RNPX	vaadittu suunnistustarkkuus X
ROD	vajoamisnopeus
RTCA	Radio Technical Commission for Aeronautics [Ilmailua koskeva radiotekninen komissio]
RTZL	kiitotien kosketuskohtavalot
RVR	kiitotienäkyvyys
RVSM	pienennetty korkeusporrastusminimi
SACA	yhteisön ilma-aluksen turvallisuusarviointi
SAFA	ulkomaisen ilma-aluksen turvallisuusarviointi

SAE ARP	ilmailua koskeva autoinsinöörien yhdistyksen (Society of Automotive Engineers) suositeltu käytäntö
SALS	yksinkertainen lähestymisvalojärjestelmä
SALSF	lyhytlähestymisvalojärjestelmä peräkkäin vilkkuvilla valoilla
SAP	vakaa lähestyminen
SAP	järjestelmäparametrit
SAR	etsintä- ja pelastuspalvelu
SBAS	satelliitteihin perustuva lisäjärjestelmä
SCP	erityiset matkustajaryhmät
SID	vakiolähtöreitti
SMS	turvallisuuden hallintajärjestelmä
SPECI	ilmailun valittu erikoissanoma
SRA	valvontatutkalähestyminen
SRE	GCA:n valvontatutkaosa
SSALF	yksinkertaistettu lyhytlähestymisvalojärjestelmä peräkkäin vilkkuvilla valoilla
SSALR	yksinkertaistettu lyhytlähestymisvalojärjestelmä kiitotien suunnan osoittavilla valoilla
SSALS	yksinkertaistettu lyhytlähestymisvalojärjestelmä
SSP	kansallinen turvallisuusohjelma
SSR	toisiotutkavastain (paine korkeuden ilmoittava)
STC	lisätyyppihyväksyntätodistus
SVS	keinonäkymäjärjestelmä
TA	liikenneilmoitus
TAC	lähestymisaluekartta
TAFS	lentoaikaennusteet
TAS	todellinen ilmanopeus
TAWS	maan läheisyydestä varoittava järjestelmä
TCAS	yhteentörmäysvaarasta ilmassa varoittava järjestelmä
TCCA	Kanadan liikenne- ja siviili-ilmailuhallinto
TDP	lentoalueen ratkaisupiste
TDZ	kosketuskohta-alue
THR	kynnys
TODA	lentoalueeseen käytettävissä oleva matka
TORA	lähtökiitoon käytettävissä oleva matka
TRI	tyyppikouluttaja
TSE	järjestelmän kokonaisvirhe
TVE	kokonaispoikkeama määrätystä korkeudesta

TWIP	lentopaikan säätiedot lentäjille
UMS	moottorin käytön seurantajärjestelmä
UTC	koordinoitu yleisaika
UTR	ylävirtalon turvajärjestelmä
V <sub>AT</sub>	kynnysmittarinopeus
VDF	VHF-suuntimo
VFR	näkölentosäännöt
VHF	hyvin suuret taajuudet
VIS	näkyvyys
VMC	näkösääolosuhteet
V <sub>MO</sub>	suurin lentonopeus
VNAV	pystysuuntainen suunnistus
VOR	VHF-monisuuntamajakka
V <sub>S1G</sub>	yhden g:n sakkausnopeus
V <sub>SO</sub>	sakkausnopeus
V <sub>Y</sub>	paras kohoamisnopeus
WAC	maailman ilmailukartta
WXR	säätutka
ZFT	ilman lentämistä
ZFTT	koulutus ilman lentämistä

Köln, 1. kesäkuuta 2011

P. GOUDOU  
Pääjohtaja