



EUROOPAN LENTOTURVALLISUUSVIRASTON

LAUSUNTO N:o 02/2012,

16. huhtikuuta 2012

lentotoiminnan täytäntöönpanosäännöistä annettavaa komission asetusta varten

Lentotoiminta – OPS (osa SPO)

Sisällysluettelo

Tiivistelmä	3
Johdanto	4
I. Yleistä	4
II. Lausunnon soveltamisala	4
III. Kuuleminen	5
IV. Sääntöjen numerointi.....	7
Lentotoimintaa koskeva asetus	9
I. Soveltamisala.....	9
II. Yleiskatsaus kommentteihin	9
III. Selitykset	9
Liite VIII - osa SPO	11
I. Soveltamisala.....	11
II. Lentotyöstä erityislentotoimintaan	13
III. Osan SPO kattama toiminta	13
IV. Erityislentotoiminnan erityisluonne	15
V. Erityiset huomautukset ja keskeiset muutokset	17

Tiivistelmä

Tähän lausuntoon sisältyvät seuraavat asiakirjat:

- muutos lentotoimintaa koskevaan asetukseen, mukaan lukien muutokset liitteeseen I (määritelmät);
- liite VIII – osa SPO, lentokoneilla, helikoptereilla, purjelentokoneilla ja ilmapalloilla harjoitettavaa erityislentotoimintaa (kaupallinen ja muu kuin kaupallinn) koskevat tekniset vaatimukset.

Näiden vaatimusten laatimisella oli seuraavat tavoitteet:

- säilyttää korkea turvallisuustaso
- varmistaa sääntöjen oikeasuhteisuus
- taata lentoliikenteen harjoittajille ja viranomaisille joustavuus ja tehokkuus.

Tämä lausunto on syntynyt viranomaisten, järjestöjen, lentoliikenteen harjoittajien ja ilmailuasiantuntijoiden laajan kuulemismenettelyn tuloksena.

Liitteen IV muita osia (osa CAT, purjelentokoneet ja ilmapallot, sekä lähtöpaikkaansa palaavat lentokone- ja helikopterilennot) koskeva lausunto julkaistaan myöhemmin.

Johdanto

I. Yleistä

1. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 216/2008¹ (jäljempänä "perusasetus"), sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (EY) N:o 1108/2009², luodaan asianmukainen ja kattava kehys siviili-ilmailua koskevien yhteisten teknisten vaatimusten ja hallintomenettelyjen määrittämiseksi ja toteuttamiseksi.
2. Tämän lausunnon tarkoituksena on avustaa Euroopan komissiota laatimaan lentotoimintaa koskevat täytäntöönpanosäännöt.
3. Lausunto on hyväksytty noudattamalla Euroopan lentoturvallisuusviraston (jäljempänä "virasto") hallintoneuvoston määrittämää menettelyä³ perusasetuksen 19 artiklan säännösten mukaisesti.

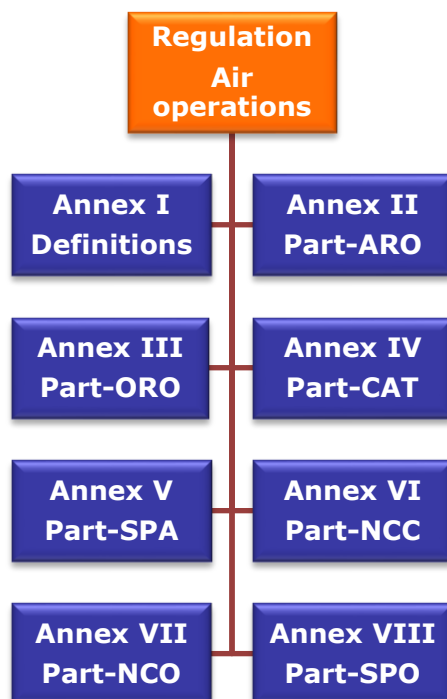
II. Lausunnon soveltamisala

4. Tähän lausuntoon sisältyvät seuraavat asiakirjat:
 - muutos lentotoimintaa koskevaan asetukseen, mukaan lukien muutokset liitteen I (määritelmät);
 - liite VIII – osa SPO, lentokoneilla, helikoptereilla, purjelentokoneilla ja ilmapalloilla harjoitettavaa erityislentotoimintaa (kaupallinen ja muu kuin kaupallinen) koskevat tekniset vaatimukset.
5. Tämän lausunnon asiakirjat perustuvat tarkistettuun sääntörakenteeseen, sellaisena kuin Euroopan komissio ja virasto ehdottivat sitä huhtikuussa 2011. Jäljempänä olevassa taulukossa on yleiskatsaus lentotoimintaa koskevan asetuksen liitteistä.

¹ 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.*

² 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.*

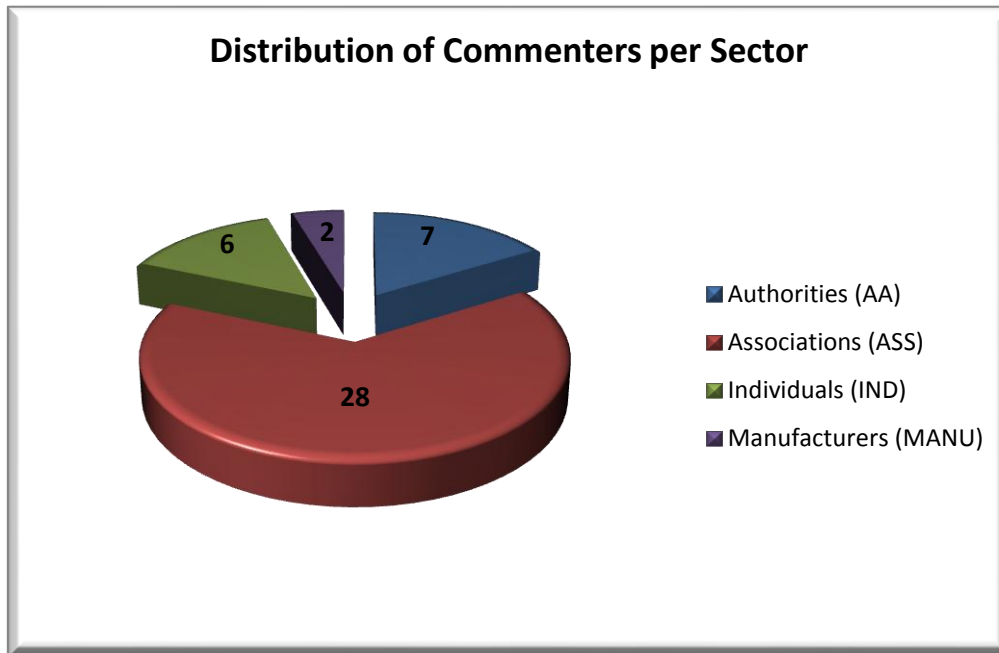
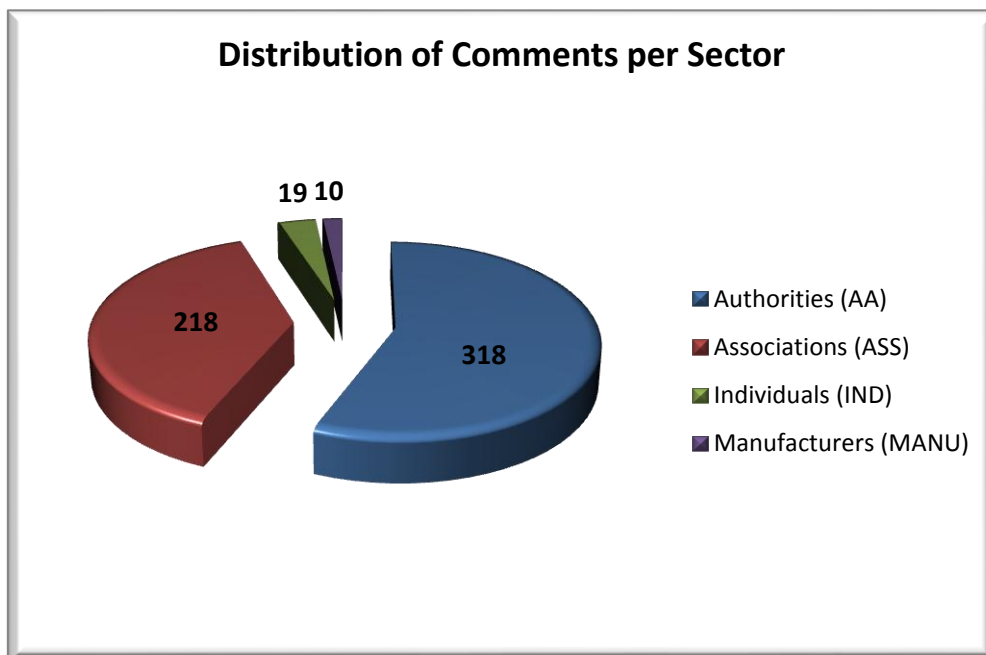
³ Hallintoneuvoston päätös lausuntoja, hyväksyntäeritelmiä ja ohjeaineistoa laadittaessa sovellettavasta viraston menettelystä (sääntöjenlaadintamenettely), EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

Kuva 1: Lentotoimintaa koskevan asetuksen liitteet

III. Kuuleminen

6. Tämä lausunto perustuu ilmoitukseen muutosehdotuksesta (NPA) 2009-02, joka sisältää täytäntöönpanosääntöjen luonnosehdotukset sekä niihin liittyvät hyväksyttävät menetelmät vaatimusten täyttämiseksi (AMC) ja ohjeaineiston (GM) lentotoiminnan osalta.
 - Muutosehdotuksen kuulemisvaihe
7. Muutosehdotus NPA 2009-02 julkaistiin EASA:n verkkosivustolla (<http://www.easa.europa.eu>) 30.1.2009. Kuulemisvaihe päättyi 31.7.2009. Virasto on saanut yhteensä 13 775 huomautusta, joista noin 350 liittyi tämän lausunnon soveltamisalaan.
 - Vastausasiakirjan (CRD) kuulemisvaihe
8. Huomautuksia koskevista yhteenvedoista, niihin annetuista vastauksista sekä ehdotuksesta tarkistetuksi sääntötekstiksi keskusteltiin yksityiskohtaisesti seuraavissa neljässä sääntöjenlaadinnan tarkastelutyöryhmässä (RG):
 - RG01 (CAT), jossa keskitytään kaupallisten ilmakuljetusten sääntöihin;
 - RG02 (SPO), jossa keskitytään erityistoiminnan sääntöihin;
 - RG03 (NCC), jossa keskitytään vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla harjoitettavan muun kuin kaupallisen lentotoiminnan sääntöihin; ja
 - RG04 (NCO), jossa keskitytään muilla kuin vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla harjoitettavan muun kuin kaupallisen lentotoiminnan sääntöihin.
9. RG02 tarkasti osan SPO vastausasiakirjaluonnoksen tekstin.

10. Virasto tarkisti myös johdonmukaisuuden muiden osien (osa CAT, osa NCC ja NCO) kanssa ennen vastausasiakirjan julkaisemista.
11. Viranomaisten, järjestöjen ja lentotoiminnan harjoittajien laajan kuulemisen pohjalta virasto julkaisi 27. syyskuuta 2011 osan OPS III vastausasiakirjan. Huomautusten esittämisaika päättyi 31.12.2012.
 - Tarkastelutyöryhmien jäsenten kokous ja Internet-konferenssi
12. Kuulemisvaiheen aikana virasto järjesti tarkastelutyöryhmän RG02 (SPO) jäsenille lisäkokouksen 23.–24.11.2011, jossa käsiteltiin julkaistun vastausasiakirjan tekstiä. Tämän kokouksen tuloksena vastausasiakirjan tekstiä parannettiin ja asiassa löydettiin yleinen yksimielisyys. Tärkeimmät käsitellyt asiat olivat helikopterien suoritusarvovaatimukset sekä HESLO- ja HEC-toimintaa koskevat vakio toimintamenetelmät.
13. Tarkastelutyöryhmän jäsenten kokouksen lisäksi virasto järjesti 29.11.2011 julkisen Internet-konferenssin esitelläkseen vastausasiakirjan ja vaihtaakseen mielipiteitä ja tietoja osasta SPO. Saatu palaute oli myönteistä.
 - Vastausasiakirjaa koskevat kommentit
14. Virasto sai vastausasiakirjaan kommentteja 43 taholta, kuten kansallisilta viranomaisilta, valmistajilta, yhdistyksiltä ja yksityishenkilöiltä. Kommenttien kokonaismäärä on noin 560, ja päällekkäisyyksien osuus on 15 prosenttia.
Jäljempänä on saatuja kommentteja koskeva yleiskatsaus kuvina.

Kuva 2: Kommentteja toimittaneet tahot**Kuva 3: Yleiskatsaus saatuihin kommentteihin**

15. Kaikki kommentit on arvioitu, niihin on vastattu ja ne on otettu huomioon laadittaessa muutosta tämän lausunnon liitteeseen VIII.

IV. Sääntöjen numerointi

16. Viraston sääntöjenlaadintaohjeiden mukaisesti täytäntöönpanosäntöihin sovellettiin seuraavaa numerointitapaa:

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

Selitys:

<Osa>: pakollinen – enintään neljä kirjainta tai numeroa
Esimerkkejä: SPO

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

<Osasto>: pakollinen – enintään viisi kirjainta tai numeroa
Esimerkkejä: SPO.SPEC.HESLO

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

Lentotoimintaa koskeva asetus

I. Soveltamisala

17. Lentotoimintaa koskevassa asetuksessa määritellään sen osien yleinen soveltamisala ja ehdotetaan siirtymätoimenpiteitä vapautusten (opt-outs) muodossa.⁴ Se on laadittu muutosasetuksen muotoon ja perustuu alkuperäiseen lentotoimintaa koskevaan asetukseen, jonka EASA:n komitea äänesti kaupallisia ilmakuljetuksia varten (lausunto 04/2011).

II. Yleiskatsaus kommentteihin

18. Lentotoimintaa koskevaan asetukseen annetut kommentit keskittyivät yhdenmukaisuusseikkoihin, siirtymäkauden määräyksiin, siihen, onko kaikilla kaupallista lentotoimintaa harjoittavilla oltava hyväksyntä vai ei, erityistoiminnan alaan ja määritelmään sekä tehtäväasiantuntijan määritelmään.

III. Selitykset

19. Muutosasetuksen 1 artiklan 1–4 kohdassa vahvistetaan asetuksen soveltamisalaksi kaupallinen ja muu kuin kaupallinen erityislentotoiminta. Kaupallinen erityislentotoiminta edellyttää hyväksyntää, kun taas muuta kuin kaupallista erityislentotoimintaa vaativilla moottorikäyttöisillä lentokoneilla ja helikoptereilla harjoittavien on tehtävä toiminnastaan ilmoitus toimivaltaiselle viranomaiselle. Asiaan liittyvät säännökset hyväksyntää, ilmoituksia ja organisaatiota koskevista vaatimuksista (osa ORO) julkaistiin jo viraston lausunnon 4/2011 yhteydessä.
20. Asetuksen 1 artiklan 5 kohdassa on kaupallisen ja muun kuin kaupallisen erityistoiminnan sekä tehtäväasiantuntijan määritelmät. Lisäselvityksiä on jäljempänä luvuissa III ja IV.
21. Asetukseen lisätään uusi liite VIII – osa SPO, joka sisältää toimintamenetelmiä, suoritusarvoja ja varusteita koskevia teknisiä vaatimuksia sekä muutamia yleisiä vaatimuksia, jotka koskevat kaikkea erityislentotoimintaa (1 artiklan 11 kohta). Vastaava soveltamisala määritellään 1 artiklan 8 kohdassa. Aina, kun kaupallisen tai muun kuin kaupallisen lentotoiminnan harjoittajat toimivat määritellyssä ilmatilassa taikka harjoittavat toimintaa alemmilla vähimmäislentokorkeuksilla tai kuljettavat vaarallisia aineita, niillä on oltava erityinen hyväksyntä. Tällaista toimintaa ja tällaisia hyväksyntöjä koskevat säännökset vahvistetaan osassa SPA (erityistä hyväksyntää edellyttävä toiminta), joka julkaistiin samaan aikaan lausunnon 4/2011 kanssa. Tämä ei edellytä muutoksia asetukseen.
22. Muutosasetuksen 1 artiklan 9 kohdassa selvennetään sovellettavia lento- ja työaikarajoitusvaatimuksia (FTL-vaatimukset). Toistaiseksi erityislentotoimintaan sovelletaan edelleen kansallisia säännöksiä. Niitä koskevista täytäntöönpanosäännöistä (IR) annetaan ehdotus myöhemässä vaiheessa.
23. Muutosasetuksen 1 artiklan 10 kohdassa säädetään soveltamatta jättämisestä (opt-out provisions). Ottaen huomioon, ettei erityislentotoimintaa koskevia yhdenmukaistettuja määräyksiä ole laadittu ja että eräät toiminnanharjoittajat tarvitsevat luvan, ehdotetaan yleistä kolmen vuoden soveltamatta jättämisen käytäntöä.

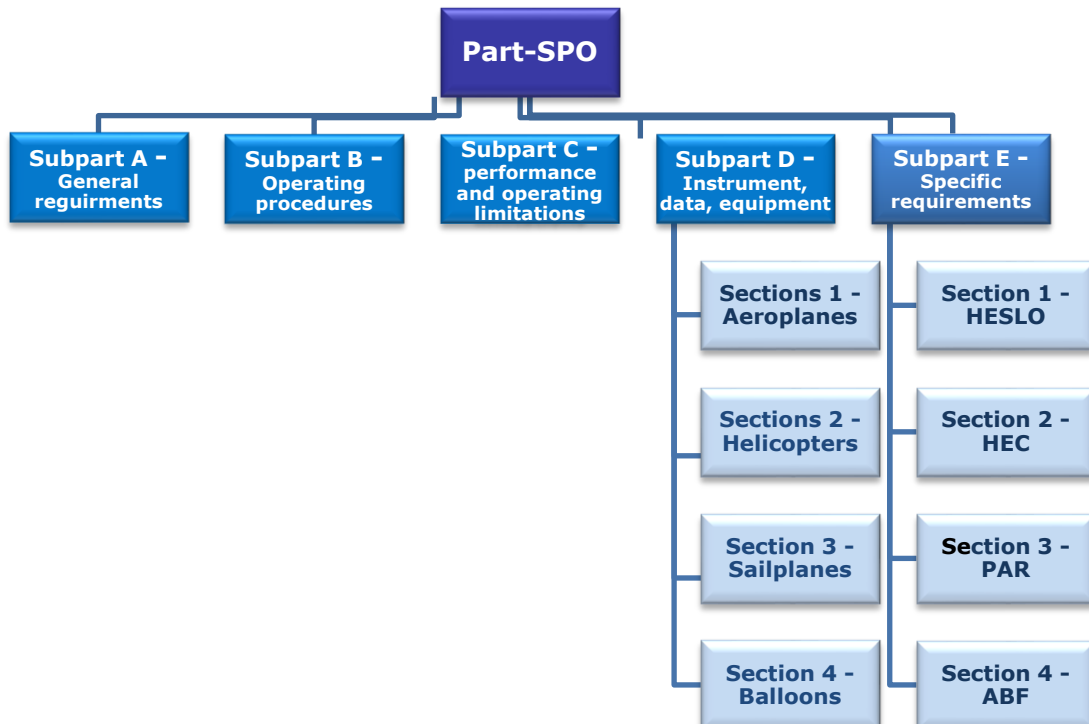
⁴ Soveltamatta jättäminen on eräänlainen siirtymätoimenpide, jonka mukaan jäsenvaltiot voivat lykätä tietyn säännöksen voimaantulopäivää laissa määritettyyn aikarajaan asti.

24. Lisäksi 2 artikla sisältää muutosasetuksen voimaantulo vaatimukset.

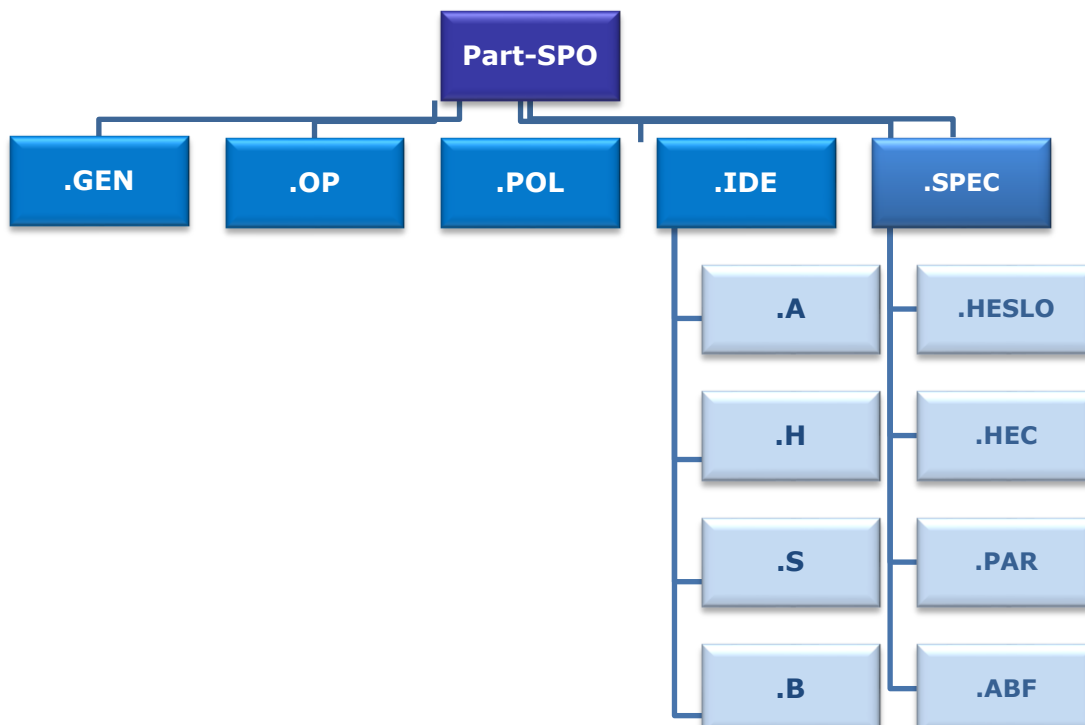
Liite VIII - osa SPO**I. Soveltamisala**

25. Osaa SPO pitäisi lukea yhdessä seuraavien asiakirjojen kanssa:
- lentotoimintaa koskeva asetus, erityisesti soveltamisaikojen ja siirtymäaikojen osalta;
 - liite I – liitteissä II–VIII käytettyjen termien määritelmät;
 - liite II – osa ARO, joka sisältää muun muassa viranomaisia koskevat lentotoimintavaatimukset SPO-lentotoiminnan harjoittajien osalta; nämä vaatimukset koskevat valvontatehtäviä ja hyväksyntää;
 - liite III – osa ORO, joka sisältää SPO-lentotoiminnan harjoittajien organisaatiota koskevat vaatimukset kaupallisessa ja muussa kuin kaupallisessa erityislentotoiminnassa vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla.
 - liite V – osa SPA, joka sisältää erityisen hyväksynnän edellyttävää toimintaa koskevia vaatimuksia.
26. Osa SPO sisältää kaupalliseen ja muuhun kuin kaupalliseen erityislentotoimintaan sovellettavat tekniset vaatimukset.
27. Tämä osa koostuu viidestä luvusta. Luku D, SPO.IDE, ja luku E, SPO.SPEC, jakaantuvat edelleen ilma-aluskohtaisia sääntöjä ja erityislentotoimintaa koskeviin kohtiin.
28. Lukujen rakenne on verrattavissa perusasetuksen liitteen IV olennaisten vaatimusten rakenteeseen.
29. Sääntöjen ja erityisesti osastojen rakenne on laadittu sellaiseksi, että tulevaisuudessa niihin voidaan lisätä ylimääräisiä ilma-alusluokkia tai erityisiä toimintoja koskevia vaatimuksia ilman, että olemassa olevaan sääntötekstiin tai rakenteeseen on tehtävä muutoksia.
30. Kuvat 4 ja 5 antavat yleiskuvan osan SPO rakenteesta. Luku E koskee yksinomaan osaa SPO, ja siitä annetaan tarkempia tietoja jäljempänä.

Kuva 4: Osan SPO rakenne – sääntöjen otsikot



Kuva 5: Osan SPO rakenne – sääntöjen tunnisteet



II. Lentotyöstä erityislentotoimintaan

31. Tähän saakka ainoa viittaus lentotyön alalla tehtävään työhön on tapahtunut JAA:n alaisuudessa ja luonnoksen JAR-OPS4 kehitystyössä. Tällä hetkellä lentotyötä säädelään monessa jäsenvaltiossa yleisillä ilmailusäännöillä ja ICAOn liitteen 6 osan II perusteella. Erityisesti lentotyötä koskevia ICAOn standardeja ja suositeltuja käytäntöjä ei ole olemassa.
32. Vuonna 2006 perustettiin OPS.001-sääntelytyöryhmälle EASA-osatyöryhmä III kehittämään lentotyötä koskevia sääntöjä käyttäen tarvittavin osin hyväksi JAR-OPS osien 0 ja 4 luonnoksia ja ottamalla myös huomioon alan kansalliset standardit. OPS.001-sääntelytyöryhmä laati luonnosehdotuksen säännöistä ja julkaisi vuonna 2009 lentotoimintaa koskevan muutosehdotuksen, joka kattoi myös osatyöryhmän III tekemän lentotyötä koskevan työn.
33. Muutosehdotusta koskevassa ilmoituksessa 2009-02b esitettiin muuta kaupallista toimintaa kuin kaupallisia ilmakuljetuksia koskevat vaatimukset luvussa C. Tätä lukua tuli lukea yhdessä luvun A (GEN) kanssa, jossa esitettiin ICAOn liitteen 6 osaan II perustuvat vaatimukset. Julkisten kuulemisvaiheiden tuloksena ja yhteisymmärryksessä Euroopan komission kanssa virasto tarkisti sääntörakennettaan ja päätti erottaa säännöt eri osiin. Liite VIII kattaa nyt lentotyötoiminnan ja perustuu pitkälti muutosehdotusta koskevan ilmoituksen 2009-02b lukuihin A ja C. Vastausasiakirjan laatimista varten perustettu EASAn arviointiryhmä arvioi muutosehdotusta koskevan ilmoituksen tekstin ottaen huomioon uuden sääntörakenteen ja päätti yksimielisesti antaa tälle osalle nimeksi osa SPO.
34. Vaikka osa SPO koskeekin nyt pääasiassa lentotyötoimintaa, osan SPO soveltamisalan katsotaan olevan yleisesti lentotyönä pidettävää toimintaa laajempi. Tulevaisuudessa tähän osaan voidaan sisällyttää myös muuntyyppisiä lentoja tai muuntyyppistä toimintaa, mutta ne eivät sinänsä kuulu lentotyön alaan.
35. Tähän muutosehdotusta koskevaan ilmoitukseen on tehty se tärkeä muutos, että osa SPO kattaa nyt myös muun kuin kaupallisen erityistoiminnan. Virasto päätti laajentaa osan SPO soveltamisalaa käsittämään myös muut kuin kaupalliset toiminnanharjoittajat. Monia erityislentotoimintaan kuuluvia toimintoja hoidetaan ei-kaupallisesti, ja niiden turvallisuusriskit ovat samat kuin kaupallisessa erityistoiminnassa. Siksi olisi vaikuttanut asenteelliselta jättää sääntelyn ulkopuolelle toiminnanharjoittajat, joiden toiminta käytännössä on samaa kuin muidenkin toiminnanharjoittajien, vain sillä perusteella, että niiden lennot eivät ole kaupallisia. Sen lisäksi kaikkeen erityiseen lentotyötoimintaan sovelletaan ja tarvitaan lievennyksiä tai lisävaatimuksia. Niiden sisällyttäminen muihin osiin, kuten osaan NCC tai osaan NCO, olisi heikentänyt näiden osien luettavuutta ja tehnyt niistä vaikeaselkoisempia.

III. Osan SPO kattama toiminta

36. Vuonna 2006 OPS.001-sääntelytyöryhmän osatyöryhmä III yksilöi joukon lentotyötoiminnaksi katsottavia toimintoja. Myöhemmin virasto yksilöi lisää tämän sääntelytyöryhmän ehdottamaan luetteloon kuuluvaksi katsottavia toimintoja.
37. Kahdesta osan SPO soveltamisalaa koskevasta seikasta esitettiin paljon huomautuksia.
 - Soveltamisalaan kuuluvaksi luetellut toiminnat.

38. Pääasiallinen reaktio tähän kohtaan oli se, että eräitä toimintoja ei tulisi pitää erityislentotoimintana. Näitä olivat erityisesti kilpailulennot ja purjekoneen hinaus. Eräiden sidosryhmien mukaan nämä ovat normaaleja toimintoja, joita koskevat yleiset ilmailusäännöt, eikä niitä siksi pitäisi säädellä tässä osassa.
- Toimintaluettelon luonne.
39. Yleisluonteisissa huomautuksissa, erityisesti kansallisten viranomaisten esittämissä, todettiin, että ehdotetun toimintaluettelon ei-täydellisen luonteen vuoksi siitä ei luotettavasti käy ilmi, mitkä toiminnat kuuluvat tämän osan piiriin ja mitkä eivät.
40. Siksi tässä lausunnossa ehdotetaan nyt asetukseen erityistoiminnan määritelmää, joka sisältää lennon tarkoitusta koskevat yleiset kriteerit. Sitä täydentää luettelo 19:stä toiminnan lajista, joiden katsotaan olevan erityislentotoimintaa. Virasto tietää näitä toimintoja nykyisin harjoitettavan EU:n jäsenvaltioissa.
41. Osan SPO alaan kuuluu seuraava toiminta: helikopteritoiminta ulkoisen kuorman kanssa, ihmisten kuljetus aluksen ulkopuolella, helikopterilla tehtävä maanmittaus, laskuvarjohypytyt ja vapaapudotus, maatalouslennot, ilmakuvauslennot, purjekoneen hinaus, mainontalennot, kalibrintilennot, rakennustöihin liittyvät lennot, sähkölinjojen pingottamiseen tarkoitettut lennot mukaan lukien, raivaussahaus, öljyntorjuntalennot, lumivyöryjen räjäyttäminen, maanmittaus, ilmakartoitus mukaan lukien, saasteiden torjunta, uutismedian lennot, televisio- ja elokuva-lennot, erikoistapahtumien lennot, mukaan lukien lentonäytökset ja kilpailulennot, eläinten paimentamis- ja pelastuslennot, eläinlääkärien pudotuslennot, hautajaiset merellä, tieteelliset tutkimuslennot (muut kuin asetuksen N:o 216/2008 liitteessä II mainitut), pilvien kylväminen.
42. Koska Euroopassa on nykyisin niin monenlaista lentotoimintaa, ei täydellisen luettelon esittäminen ole mahdollista⁵. Lisäksi tulevaisuudessa saattaa syntyä uusia toimintoja, jotka kuuluisivat erityistoiminnan piiriin. Siksi virasto ei voi rajoittaa toimintaa kohdassa SPO.GEN.005 lueteltuihin tapauksiin. Sen vuoksi selvennetään, että kaikki muu kuin jo lueteltu toiminta, joka täyttää jonkin määritelmän kriteereistä, kuuluu osan SPO säätelyn piiriin. Virasto katsoo, että toimintaluettelo yhdessä yleiset kriteerit sisältävän määritelmän kanssa antaa sidosryhmille mahdollisuuden selvittää, kuuluuko jokin lentotoiminta osan SPO alaan vai ei.
43. Kilpailulentojen ja purjekoneiden hinauksen kohdalla kyse ei ollut niinkään itse säännöstä vaan "erityis"-sanasta sekä pelosta, että tulevaisuudessa esitetään lisävaatimuksia. Kilpailut suoritetaan tapahtuman järjestäjän laatimien erityisten sääntöjen mukaisesti. Ilma-alukset saattavat lentää hyvin lähellä toisiaan tai lähellä pintaa tai niiden on suoritettava määrättyjä tehtäviä. Sen lisäksi kilpailujännitys saattaa vaikuttaa lentotapaan ja näin lisätä riskejä. Purjekoneita hinattaessa ilma-aluksen on oltava sitä varten varustettu ja lentäjällä on oltava lisäkelpoisuus. Muita varotoimia tarvitaan enemmän kuin normaalin huvi- tai kuljetuslennon yhteydessä. Molemmissa toiminnoissa tarvitaan erityinen riskiarvio ennen lentoa ja asianmukaiset toimet riskien pienentämiseksi. Sen vuoksi ne on otettu mukaan osaan SPO.

⁵ Lentotyölle ei ole olemassa määritelmää, joka kattaisi kaikki sen muodot. Myös ICAOn määritelmässä annetaan vain esimerkkejä. Muut viranomaiset käyttävät joko termiä lentotyö (aerial work), määrittelevät tiettyjä toimintoja (esim. USA:ssa) tai kutsuvat sitä sekalaiseksi erityislentotoiminnaksi [(miscellaneous) special flight operations] ja erityisilmailutapahtumiksi (special aviation events) (Kanada).

IV. Erityislentotoiminnan erityisluonne

44. Osa SPO käsittelee sääntöjä toiminnoille, jotka ovat luonteeltaan hyvin erilaisia. Se sisältää täydellisen kokoelman sääntöjä, jotka koskevat vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla ja muilla kuin vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla harjoitettavaa erityislentotoimintaa.
45. Osan SPO käsittelemillä toiminnoilla on erityispiirteitä:
- ilma-alusta käytetään tietyn tehtävän suorittamiseen, mikä periaatteessa sulkee pois "normaalit" huvi- ja kuljetuslennot;
 - erityisiin tehtäviin liittyy erityisiä riskejä, ja siksi ne vaativat erityisiä toimia riskien pienentämiseksi, koska esimerkiksi ilma-alusta lennetään hyvin matalalla, lennon aikana tehdään epätavallisia liikkeitä, nostetaan tai hinataan ulkoisia taakkoja/tavaroita, ilma-alukseen saattaa tulla tai siitä poistua henkilöitä lennon aikana, ilma-aluksesta päästetään lennon tarkoituksen edellyttämää ainetta tai erityislaitteita; ja
 - toiminnassa saattaa olla lentäjän lisäksi mukana muitakin henkilöitä, kuten tehtäväasiantuntijoita.
46. Lisäksi osassa SPO otetaan käyttöön "tehtäväasiantuntijan" käsite. Tehtäväasiantuntija on toiminnanharjoittajan tai kolmannen osapuolen nimeämä tai yrittäjänä toimiva henkilö, joka suorittaa maassa erityistehtävään suoranaisesti liittyviä tehtäviä tai suorittaa erityistehtäviä ilma-aluksessa tai ilma-aluksesta. Määritelmä sisältyy asetukseen, koska termiä käytetään siinä.
47. Nimityksen "tehtäväasiantuntija" käyttöä kannatettiin ja vaadittiin voimakkaasti sekä sääntelytyöryhmässä että muutosehdotusta koskevaa ilmoitusta ja vastausasiakirjaa koskevia huomautuksia esittävässä lentotyöyhteisössä. Viraston esittämät ja hyväksymät syyt olivat ne, että nämä henkilöt tarvitsevat erityisperehdytystä tai -koulutusta riippumatta siitä, kuka heidät nimittää, ja heidän on suoritettava lentotyötehtävä. Termi "matkustaja" katsottiin tässä yhteydessä sekaannusta aiheuttavaksi.
48. Lain näkökulmasta tehtäväasiantuntijat ovat joko miehistön jäseniä tai matkustajia. Liitteessä I esitetyn miehistön jäsenen määritelmän mukaan "miehistön jäsenenä tarkoitetaan henkilöä, jonka lentotoiminnanharjoittaja on nimittänyt suorittamaan tehtäviä ilma-aluksessa". Jos lentotoiminnan harjoittaja ei ole nimittänyt tehtäväasiantuntijaa, tämä on matkustaja.
49. Luku E – Erityiset vaatimukset
50. Virasto ottaa huomioon kaikki positiiviset huomautukset, jotka on esitetty tämän luvun julkaisemiseen liittyvän vastausasiakirjan kuulemisprosessin aikana. Lentotyöyhteisö ja kansalliset viranomaiset pitävät lukua erittäin tervetulleena.
51. Osa SPO jakaantuu viiteen lukuun. Luvuissa A–D on kaikkia erityistoiminnan harjoittajia koskevat yleiset säännöt. Luku E on laadittu seuraavien kolmen erityisen tavoitteen täyttämiseksi:
- Tavoite 1: lisävaatimusten ehdottaminen tarvittaessa. Koska osa SPO käsittelee kovin erilaisia toimintoja, joskus on tarpeen esittää tiettyä toimintoa koskevia lisävaatimuksia, jotka käsitellään tässä luvussa, koska niitä ei voida soveltaa kaikkiin erityistoiminnan harjoittajiin. Esimerkiksi hihnoissa riippuvia taakkoja kuljettavilla helikopteria käyttävillä lentotoiminnan harjoittajilla on oltava luvussa D

(IDE) vaadittujen laitteiden lisäksi muitakin laitteita, koska tehtävän luonne edellyttää sellaisten tiettyjen laitteiden asentamista tai mukana oloa, joita ei muissa toiminnoissa tarvita.

- **Tavoite 2:** tarvittavien vapautusten tai lievennysten salliminen yhteisistä säännöistä. Jotkin luvuissa A–D esitetyt säännöt eivät välttämättä sovi kaikäntyyppiin erityistoimintoihin, tai niiden noudattaminen saattaa jopa haitata tehtävän turvallista suorittamista. Siksi on tarpeen varmistaa sääntöjen joustavuus ja oikeasuhteisuus.
- **Tavoite 3:** yksityiskohtaisten eritelmien sisällyttäminen käytettäväksi erityislentotoiminnan harjoittajien määräysten perustana. Tässä luvussa on kaksi yksityiskohtaista eritelmaa, jotka toiminnanharjoittajat ovat laatineet ja jotka virasto on tarkastanut yhdessä arviointiryhmän asiantuntijoiden kanssa. Ne esitetään hyväksyttävissä vaatimusten täyttämiseen menetelmissä (AMC-asiakirjoissa) erityistoiminnan edellyttämän joustavuuden varmistamiseksi. Vaikka erityistoiminnan harjoittajien onkin noudatettava tiukkoja vaatimuksia, on tärkeää antaa niille mahdollisimman joustavat mahdollisuudet täyttää nämä vaatimukset, jotta varmistetaan, että ne voivat suorittaa erikoistehtävänsä ja hoitaa toimintansa korkean turvallisuustason mukaisesti.



All SPO operators shall comply the requirements of subpart A to D

**Alleviations & Exemptions to Subpart A-D
+
Additional requirements
+
SOPs**

52. Tällä hetkellä tähän lukuun on sisällytetty neljä erityislentotoimintaa. Kohta 1 (Helikopteritoiminta ulkoisten hihnojen varassa olevan kuorman kanssa) ja kohta 2 (Ihmisten kuljetus aluksen ulkopuolella) sisältävät edellä mainitut yksityiskohtaiset eritelmat. Kohta 3 (Laskuvarjotoiminta) ja kohta 4 (Taitolennot) sisältävät tarvittavia lievennyksiä tai vapautuksia. Lisää yksityiskohtaisia eritelmiä voidaan laatia erillisen sääntölaadintatehtävän yhteydessä.

53. Luku E jakaantuu seuraavasti:

- Kohta 1 – Helikopteritoiminta ulkoisten hihnojen varassa olevan kuorman kanssa (HESLO) on toimintaa, jonka tarkoitus on siirtää ulkoisia kuormia eri tavoin (esim. käyttäen hihnoja, ulkoisia koteloita tai kehikkoja). Kohtaan on lisätty eräitä laitevaatimuksia, koska niitä on pidetty välttämättöminä kaikille HESLO-lennoille. Tämä kohta sisältää AMC-vaatimuksia, joista on esitetty paljon huomautuksia. Ne tulevat olemaan saatavana EASAn päätöksen yhteydessä.
- Kohta 2 – Ihmisten kuljetus aluksen ulkopuolella (HEC) on toimintaa, jonka tarkoitus on kuljettaa ihmisiä ulkoisena kuormana lento- ja toimintapaikoille tai pois niiltä. Tähän eivät sisälly luotsien siirrot tai ambulanssihelikopterin suorittamat henkilökuljetukset, jotka ovat molemmat SPA.HHO:n alaista kaupallista ilmakuljetustoimintaa. HESLO-toimintaa varten on lisälaittevaatimuksia lisätty turvallisuussyistä. AMC:n eritelvät tulevat olemaan saatavana EASAn päätöksen yhteydessä, jossa otetaan huomioon vastausasiakirjan kuulemisprosessin aikana esitetyt huomautukset.
- Kohta 3 – Laskuvarjotoiminta (PAR) sisältää useita lievennyksiä lukujen A–D sääntöihin, jotta hyppääjät (joihin säännössä viitataan tehtäväasiantuntijoina) voisivat suorittaa tehtävänsä. Heidän on esimerkiksi voitava hypätä ulos ilma-aluksesta, minkä vuoksi istuinvöiden käyttövaatimus ei koske heitä. Myöskään savujuovalaitteilla ilmaan kuvioita tekevien tehtäväasiantuntijoiden ei (tietyissä tapauksissa) tarvitse noudattaa vaatimusta, jolla kielletään vaarallisten aineiden vapauttaminen tiheästi asuttujen alueiden yläpuolella, koska muutoin he eivät voisi suorittaa tehtävänsä. Mukaan on myös otettu happea koskevien vaatimusten lievennys ja vapautus tarpeettomista laitevaatimuksista. Lopuksi mukaan on otettu vaatimus, jonka mukaan kuljetettaessa yli kuutta henkilöä veden yllä tapahtuvassa ilmapalotoiminnassa ilma-aluksen päälliköllä on oltava hätäpaikannuslähetin.
- Kohta 4 – Taitolennot (ABF) sisältää tarvittavat vapautukset, jotta tämän tyyppiselle toiminnalle ei asetettaisi liian montaa tarpeetonta vaatimusta. Vapautusten ansiosta ilma-aluksessa ei tarvitse olla ensiaputarvikkeita tai käsisammutinta.

V. Erityiset huomautukset ja keskeiset muutokset

SPO.GEN.106 Tehtäväasiantuntijan vastuut

54. On laadittu uusi määräys, jossa selkeästi esitetään tehtäväasiantuntijan vastuut. Kuten edellä on todettu, tehtäväasiantuntijoita voidaan joskus pitää miehistön jäsenenä – joiden vastuut on määritelty kohdassa SPO.GEN.105 – ja joskus matkustajina. Jotta vastuut määriteltäisiin selkeästi molemmissa tapauksissa, kohdassa SPO.GEN.106 esitetään niiden tehtäväasiantuntijoiden velvollisuudet ja velvoitteet, jotka eivät toimi miehistön jäsenenä.

SPO.GEN.155 Vaarallisten aineiden kuljettaminen

55. Vaarallisia aineita on kuljetettava ICAOn vaarallisten aineiden kuljetussäännösten (Technical Instructions) mukaisesti. Tässä kappaleessa esitetään tapaukset, joissa vaarallisia aineita voidaan kuljettaa ilman erillistä luvun SPA.DG mukaista hyväksyntää. Tämä koskee esimerkiksi tapauksia, joissa vaarallisia aineita kuljetetaan ilma-aluksessa erikoistarkoituksiin. ICAOn vaarallisten aineiden kuljetussäännöstyössä luetellaan

kyseeseen tulevat tapaukset. Luvussa E on edelleen HESLO-toimintaa koskeva lievennys tapauksissa, joissa toiminnanharjoittajat kuljettavat vaarallisia aineita miehittämättömille työmaille tai etäisille paikoille tai pois niistä. Vaarallisten aineiden kuljetussäännösten kaikkien määräysten soveltamista kokonaisuudessaan ei pidetty tarkoituksenmukaisena. Vapautus edellyttää toimivaltaisen viranomaisen hyväksyntää.

SPO.OP.130/131 Poltto- ja voiteluainemäärät – lentokoneet/helikopterit

56. VFR-lennon päällikkö saa aloittaa lennon vain, jos hän on varma, että helikopterissa on riittävä määrä poltto- ja voiteluainetta lentoon aiotulle laskeutumiskentälle tai -paikalle ja että poltto- ja voiteluainetta senkin jälkeen on jäljellä 20 minuutin lentoa varten. Monet sidosryhmät pyysivät lievennystä, koska monien lyhytkestoisten lentotöiden aikana ilma-aluksen on oltava mahdollisimman kevyt tehtävän suorittamiseksi. Tämän pyynnön seurauksena virasto sallii nyt toiminnanharjoittajien pitävän ilma-aluksessa poltto- ja voiteluainetta vain 10 minuutin ajaksi edellyttäen, että lento pysyttelee 25 meripeninkulman säteellä lento- tai toimintapaikasta, josta se lähti.

SPO.OP.135 Turvallisuusohjeistus

57. Turvallisuusohjeistus sopeutetaan erityistoiminnan erityisluonteen mukaan, ja sen on oltava perinpohjaisempaa kuin normaalin turvallisuusohjeiden antamisen matkustajille. Se voidaan korvata koulutusohjelmalla.

SPO.OP.185 Poikkeus- ja häiriötilanteiden jäljittely lennolla

58. Yleisten sääntöjen tapaan tämäkin vaatimus kieltää ilma-aluksen päällikköä suorittamasta simulaatioita (poikkeus- tai häiriötilanteiden jäljittelyminen) tehtäväasiantuntijoita kuljettaessaan, paitsi koulutustarkoituksessa.

SPO.OP.200 Maan läheisyyden havaitseminen

59. Tämä vaatimus sisältää hyvin yleisen turvallisuussäännön, jonka mukaan ohjaamomiehistön jäsenen tai maan läheisyydestä varoittavan järjestelmän havaitessa etäisyyden maahan olevan liian pieni ohjaajan on aloitettava korjaavat toimet viipymättä turvallisten lento-olosuhteiden palauttamiseksi. Eräissä erityistoiminnoissa, kuten maatalouslennoilla (jolloin lentokorkeus alittaa maan läheisyydestä varoittavan järjestelmän hälytyskorkeuden), katsottiin tarpeelliseksi sallia joustavuutta säännön osalta niin, että ohjaaja voi kytkeä järjestelmän pois päältä.

SPO.OP.205 Yhteentörmäysvaarasta ilmassa varoitettava järjestelmä (ACAS) – vaativat moottorikäyttöiset lentokoneet ja helikopterit

60. Tämä vaatimus velvoittaa lentotoiminnan harjoittajan laatimaan toimintamenetelmät ja koulutusohjelmat sen varmistamiseksi, että kun ACAS-järjestelmä on asennettu ja toimintakuntoinen, sitä on käytettävä asetuksen (EU) N:o 1332/2011 mukaisesti. Jos se on asennettu ja toimintakuntoinen, siihen on sovellettava samaa periaatetta kuin maan läheisyydestä varoitettavaan järjestelmään. Tämä lievennys koskee tiettyjä toimintoja, kuten taitolentoa, jossa ilma-alukset saattavat lentää hyvin lähellä toisiaan.

SPO.POL.146 Suoritusarvovaatimukset - helikopterit

61. Tämä määräys sisältää tiheästi asuttujen alueiden yllä toimivien helikopterien suoritusarvovaatimukset. Tästä vaatimuksesta on esitetty paljon huomautuksia, erityisesti kohdasta SPO.POL.146(a). Helikopteritoiminnan harjoittajat ovat voimakkaasti vastustaneet määräystä, jonka mukaan vain luokkaan A hyväksytty helikopteri saa toimia näillä alueilla. He perustelevat vastustustaan sillä, etteivät enää voisi toimia, koska useimmat heistä toimivat nykyisin vain luokan B helikoptereilla, myös tiheään asutuilla alueilla. Virasto on ottanut tämän tilanteen huomioon. Vaatimusta on muutettu siten, että luokan B helikopterit voivat lentää tiheään asuttujen alueiden yllä, mutta kahdella ehdolla: on ryhdyttävä turvatoimiin maassa oleville ihmisille tai omaisuudelle aiheutuvien tarpeettomien vaarojen ehkäisemiseksi ja kun nämä turvatoimet ovat käytössä, toiminta edellyttää toimivaltaisen viranomaisen hyväksyntää.

Lisähapen pitäminen mukana ilma-aluksessa ja sen käyttö

62. Seuraavista muiden kuin vaativien lentokoneiden ja helikopterien happilaitteita koskevista säännöistä esitettiin runsaasti huomautuksia ja niistä käytiin laajaa keskustelua:
- SPO.OP.195 Lisähapen käyttö ja
 - SPO.IDE.A/H.175 Lisähappi – paineistamattomat lentokoneet/helikopterit.
63. Näiden sääntöjen lieventämistä erityistoiminnan osalta pyydettiin yleisesti eräiden jäsenvaltioiden nykyisten toimintakäytäntöjen perusteella.
64. Kun virasto käsitteli kaikki tästä aiheesta saadut huomautukset ja aineistot, se huomautti seuraavaa:
- Paineistettuihin helikoptereihin sovellettavat vaatimukset on poistettu, sillä Euroopan unionissa ei käytetä paineistettuja helikoptereita.
 - Nykyinen lentokoneita koskeva teksti on pidetty osien NCC.IDE ja NCO.IDE vaatimusten mukaisena, koska ohjaajan happivajaus voisi johtaa vaaratilanteisiin, jotka aiheuttaisivat kolmansille osapuolille liian suuria riskejä.
 - Virasto otti erityisesti huomioon sen, ettei ihmisen fysiologia vaihtelee harjoitetun lentotoiminnan luonteen tai ilma-aluksen vaativuuden mukaan.
 - Virasto ottaa myös huomioon tätä aihetta koskevat ICAOn arvioinnit, jotka esitetään siviili-ilmailun lääketieteellisen käsikirjan (Manual of Civil Aviation Medicine, asiakirja 8984) viimeksi muutetussa versiossa vuodelta 2008. Tässä asiakirjassa kuvataan erityisesti happivajauksen vaikutuksia eri korkeuksissa ja perustellaan, miksi vaatimus on tarpeellinen.
 - Seuraavat asiat kuitenkin tiedostetaan:
 - Lisähapen mukana pitämistä ja käyttöä koskevilla vaatimuksilla olisi suuri tai vaikeuttava vaikutus tiettyihin erityistoimintoihin.
 - Kokonaiskokemukset tiettyjen erityistoiminnan harjoittajien suurilla korkeuksilla tapahtuvasta toiminnasta ilman happea
 - Jos lentäjillä ja tehtäväasiantuntijoilla on pitkäaikaista lentokokemusta tietyiltä vuoristoalueilta, he ovat voineet fysiologisesti sopeutua näihin korkeuksiin.

- Kriteerit, joilla suurilla korkeuksilla ilman happea tapahtuvaan toimintaan liittyviä riskejä vähennetään ja altistumisaikaa rajoitetaan, voidaan määritellä ja toimeenpanna vakio toimintamenetelmissä.
- Sen vuoksi, vaikka virasto pitääkin voimassa lisähapen mukana pitämistä ja käyttöä koskevan yleisen vaatimuksen, se otti huomioon tiettyjen erityistoimintojen erityisen luonteen ja katsoi oikeaksi lieventää kyseistä vaatimusta tietyillä ehdoilla ja toimivaltaisen viranomaisen etukäteen hyväksymissä tapauksissa.

Putoamisen vaikutuksia pienentävät laitteet

65. Vaatimus on poistettu sen jälkeen, kun huomautuksissa tuotiin esiin, kuinka vaikeaa sen oikeasuhteinen täytäntöönpano on, kun otetaan huomioon suunnittelunäkökohdat ja toimeenpanon vaatima aika. Virasto harkitsee asiaa uudelleen myöhemmin erillisen sääntöjenlaadintatoimen yhteydessä.

SPO.IDE.A.130 Maan läheisyydestä varoittava järjestelmä (TAWS)

66. Tekstiä on tarkistettu vaatimuksen sovellettavuuden selventämiseksi, ja lukuun E on lisätty lievennyksiä.

SPO.IDE.H.195 Lennot veden yllä – muut kuin vaativat moottorikäyttöiset helikopterit & SPO.IDE.H.197 Pelastusliivit – vaativat moottorikäyttöiset helikopterit

67. Vaatimus pelastusliivien sähkövalosta on pidetty voimassa helikoptereille yhdenmukaisesti osien NCC ja NCO kanssa. Lisäksi huomautusten vastaanottamisen jälkeen on selvennetty, ettei pelastusliivejä tarvitse välttämättä säilyttää tietyissä paikoissa, joista ne on helppo saada käyttöön, vaan henkilöt, joiden käyttöön ne on tarkoitettu, voivat myös pukea ne suoraan päälleen.
68. Ehtoja on myös lisätty niitä kaksimoottorisia helikoptereita silmällä pitäen, jotka luokitellaan "muiksi kuin vaativiksi helikoptereiksi."

SPO.IDE.B.140 Muut varusteet

69. Tiettyjä ilmapalloissa käytettäviä muita varusteita, kuten suojakäsineitä tai veistä, koskevien vaatimusten sovellettavuutta on tarkistettu ilmapallokategorian osalta huomautusten ja asiantuntijaneuvojen perusteella.

Köln, 16.4.2012

P. GOUDOU
Pääjohtaja