



EUROOPA LENNUNDUSOHUTUSAMETI

ARVAMUS NR 02/2012,

16. aprill 2012,

komisjoni määruse kohta, millega kehtestatakse lennutegevuse rakenduseeskirjad

„Lennutegevus – OPS (SPO-osa)”

Sisukord

Lühikokkuvõte	3
Sissejuhatus	4
I. Üldteave.....	4
II. Arvamuse ulatus.....	4
III. Konsultatsioonid	5
IV. Eeskirjade numeratsioon	7
Lennutegevuse üldmäärus	9
I. Reguleerimisala.....	9
II. Reageeringute ülevaade	9
III. Selgitused	9
VIII lisa – SPO-osa	10
I. Reguleerimisala.....	10
II. Lennutööd ja erilennud.....	12
III. SPO-osa alla kuuluvad tegevused	12
IV. Erilendude eriline iseloom	13
V. Konkreetset reageeringud ja olulisimad muudatused	16

Lühikokkuvõte

Käesolev arvamus sisaldab järgmisi dokumente:

- lennutegevuse üldmääruse muudatused, sealhulgas muudatused I lisas („Mõisted”);
- VIII lisa – SPO-osa, tehnilised nõuded (ärilistele ja mitteärilistele) erilendudele lennukite, kopterite, purilennukite ja õhupallidega.

Nõuete väljatöötamisel lähtuti järgmistest eesmärkidest:

- hoida kõrget ohutustaset;
- tagada eeskirjade proportsionaalsus;
- tagada käitajatele ja asutustele paindlikkus ning efektiivsus.

Arvamusele eelnes ulatuslik konsulteerimine, milles osalesid asutused, ühingud, käitajad ja lennunduseksperdid.

Arvamuse IV lisa – CAT-osa ülejäänud jaotiste kohta, mis käsitlevad purilennukeid ja õhupalle ning lennukite ja kopterite sama algus- ja sihtkohaga lende, – avaldatakse hiljem.

Sissejuhatus

I. Üldteave

1. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 216/2008¹ (edaspidi „algmäärus“), mida on muudetud määrusega (EÜ) nr 1108/2009,² kehtestatakse tsiviillennunduse üldiste tehniliste nõuete ja haldusmenetluste määramise ja rakendamise asjakohane ja terviklik raamistik.
2. Käesoleva arvamuse eesmärk on abistada Euroopa Komisjoni lennutegevuse rakenduseeskirjade koostamisel.
3. Arvamus on vastu võetud Euroopa Lennundusohutusameti (edaspidi „amet“) haldusnõukogu määratletud menetluse³ kohaselt kooskõlas algmääruse artikli 19 sätetega.

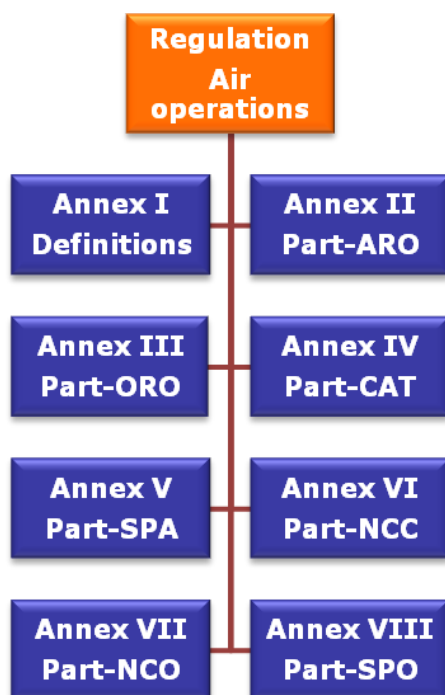
II. Arvamuse ulatus

4. Arvamus koosneb järgmistest dokumentidest:
 - Lennutegevuse üldmääruse muudatused, sealhulgas muudatused I lisas („Mõisted“);
 - VIII lisa – SPO-osa, tehnilised nõuded (ärilistele ja mitteärilistele) erilendudele lennukite, kopterite, purilennukite ja õhupallidega.
5. Arvamuse dokumendid põhinevad muudetud eeskirjastruktuuril, mille Euroopa Komisjon ja amet esitasid 2011. aasta aprillis. Alljärgneval joonisel on lennutegevuse määruse lisade ülevaade.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määrus (EÜ) nr 216/2008, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 91/670/EMÜ, määrus (EÜ) nr 1592/2002 ning direktiiv 2004/36/EÜ. ELT L 79, 19.3.2008, lk 1–49.

² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1108/2009, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 216/2008 lennuväljade, lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste valdkonnas ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2006/33/EÜ. ELT L 309, 24.11.2009, lk 51–70.

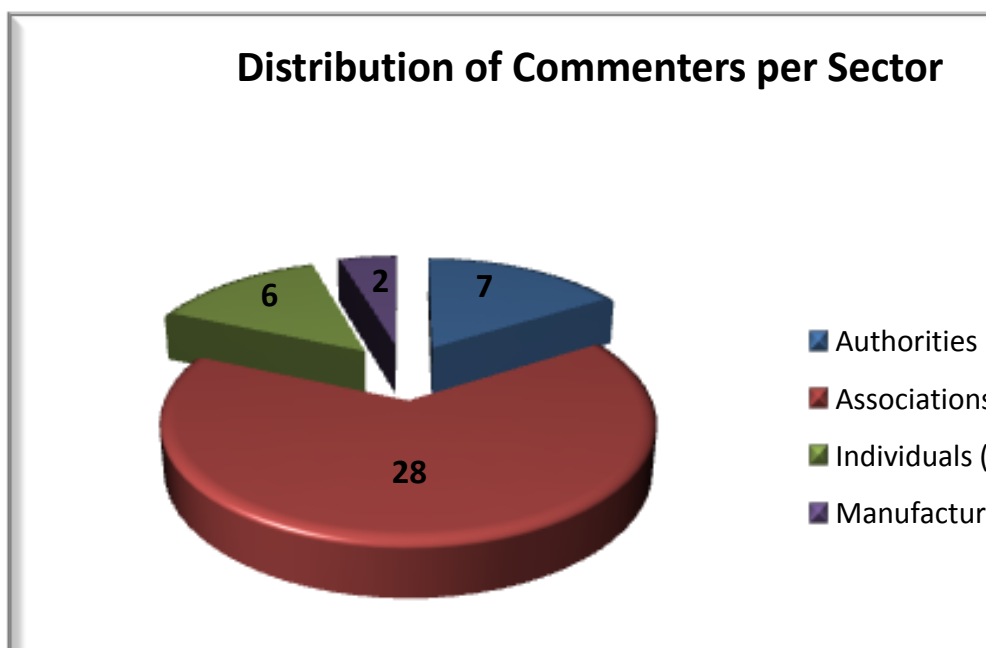
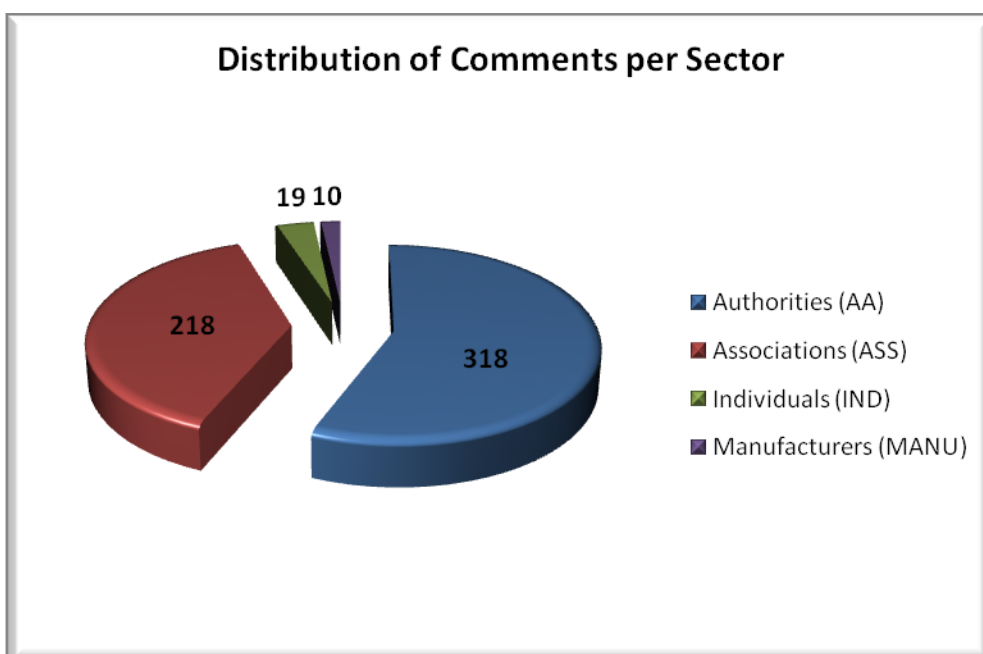
³ Haldusnõukogu otsus ameti arvamuste, sertifitseerimistingimuste ja juhismaterjali väljastamise korra kohta (eeskirjade koostamise kord). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

Joonis 1. Lennutegevuse määruse lisad**III. Konsultatsioonid**

6. Käesoleva arvamuse aluseks on teatis NPA 2009-02, milles on lennutegevuse rakenduseeskirjade esialgsed ettepanekud ning seonduvad nõuete täitmise vastuvõetavad viisid ja juhendmaterjalid.
 - Muudatusettepaneku teate (NPA) konsulteerimisetapp
7. NPA 2009-02 avaldati EASA veebilehel (<http://www.easa.europa.eu>) 30. jaanuaril 2009. Konsultatsiooniperiood lõppes 31. juulil 2009. Ametile laekus kokku 13 775 märkust, millest ligikaudu 350 käsitlesid käesoleva arvamuse teemat.
 - Märkuste vastusdokumendi (CRD) konsulteerimisetapp
8. Märkuste kokkuvõtteid, seonduvaid vastuseid märkuste kokkuvõtetele ning kavandatavate eeskirjade muudetud teksti arutati üksikasjalikult nelja eeskirjade koostamise töörühmaga (RG):
 - RG01 (CAT), mis tegeleb ärilise lennutranspordi eeskirjadega;
 - RG02 (SPO), mis tegeleb erilendude eeskirjadega;
 - RG03 (NCC), mis tegeleb keerukate mootorõhusõidukite mitteäriliste lendude eeskirjadega, ja
 - RG04 (NCO), mis tegeleb muude kui keerukate mootorõhusõidukite mitteäriliste lendude eeskirjadega.
9. SPO-osa märkuste vastusdokumendi projekti vaatas läbi töörühm RG02.
10. Samuti kontrollis amet enne märkuste vastusdokumendi avaldamist, et see oleks vastavuses teiste osadega (CAT-osa ning NCC-osa ja NCO-osaga).

11. Pärast ulatuslikku konsultatsiooni asutuste, ühingute ja ettevõtetega avaldas amet 27. septembril 2011 lennutegevuse (OPS) III märkuste vastusdokumendi, millele sai reageerida kuni 31. jaanuarini 2012.
 - Nõupidamine ekspertrühma liikmetega ja veebikonverents
12. Amet korraldas konsulteerimisetapil 23.–24. novembril 2011 lisanõupidamise RG02 (SPO) liikmetega, et arutada avaldatud märkuste vastusdokumendi teksti. Nõupidamise tulemusena parandati märkuste vastusdokumendi teksti ja jõuti üldisele konsensusele. Arutelu keskendus peamiselt kopterite suutlikkuskriteeriumitele ning HESLO- ja HEC-lendude standardsele töökorrale.
13. Lisaks nõupidamisele ekspertrühma liikmetega korraldas amet 29. novembril 2011 avaliku veebikonverentsi, kus esitleti märkuste vastusdokumendi ning vahetati SPO-osaga seotud arvamusi ja teavet. Saadi positiivset tagasisidet.
 - Reageeringud märkuste vastusdokumendile (CRD)
14. Ametile laekus märkuste vastusdokumendi kohta reageeringuid 43 isikult, muu hulgas riikide lennuametitelt, tootjatelt, ühingutelt ja füüsilistelt isikutelt. Märkusi on kokku ligikaudu 560, neist 15% korduvad.

Reageeringute ülevaade on järgmistel joonistel.

Joonis 2. Märkusi esitanud reageerijad**Joonis 3. Esitatud märkuste ülevaade**

15. Kõik reageeringud on hinnatud, neile on vastatud ning neid on arvestatud käesoleva arvamus VII lisa muudatuste koostamisel.

IV. Eeskirjade numeratsioon

16. Vastavalt ameti eeskirjade koostamise juhendile kasutati rakenduseeskirjades järgmist eeskirjade numeratsiooni:

<osa>.<alajagu>.<punkt>.<number>

Selgitus

<osa>: kohustuslik – kuni neli tähte või numbrit,

näide: SPO

<alajagu>: kohustuslik – kuni neli tähte või numbrit,

näited: GEN, OP, POL, IDE, SPEC

<punkt>: kohustuslik – kuni viis tähte või numbrit,

näide: SPO.SPEC.HESLO

<number>: kohustuslik – eeskirja number – kolmekohaline arv alates 100st, millele järgnevad arvud suurenevad üldiselt 5 kaupa.

Lennutegevuse üldmäärus

I. Reguleerimisala

17. Lennutegevuse üldmääruses sätestatakse sellega hõlmatud osade üldine kohaldatavus ning pakutakse välja kõrvalejäämisvõimaluste vormis üleminekumeetmed.⁴ See on koostatud muutmismäärusena ning põhineb lennutegevuse üldmääruse algversioonil, mis läbis EASA komitees hääletuse CAT-pakme raames (arvamus 04/2011).

II. Reageeringute ülevaade

18. Lennutegevuse üldmääruse kohta laekunud reageeringud keskendusid vastavusprobleemidele, üleminekusätetele, kõigi äriliste käitajate sertifitseerimisele või sertifitseerimata jätmisele, erilendude hõlmavusele ja määratlusele ning eritööde spetsialisti määratlusele.

III. Selgitused

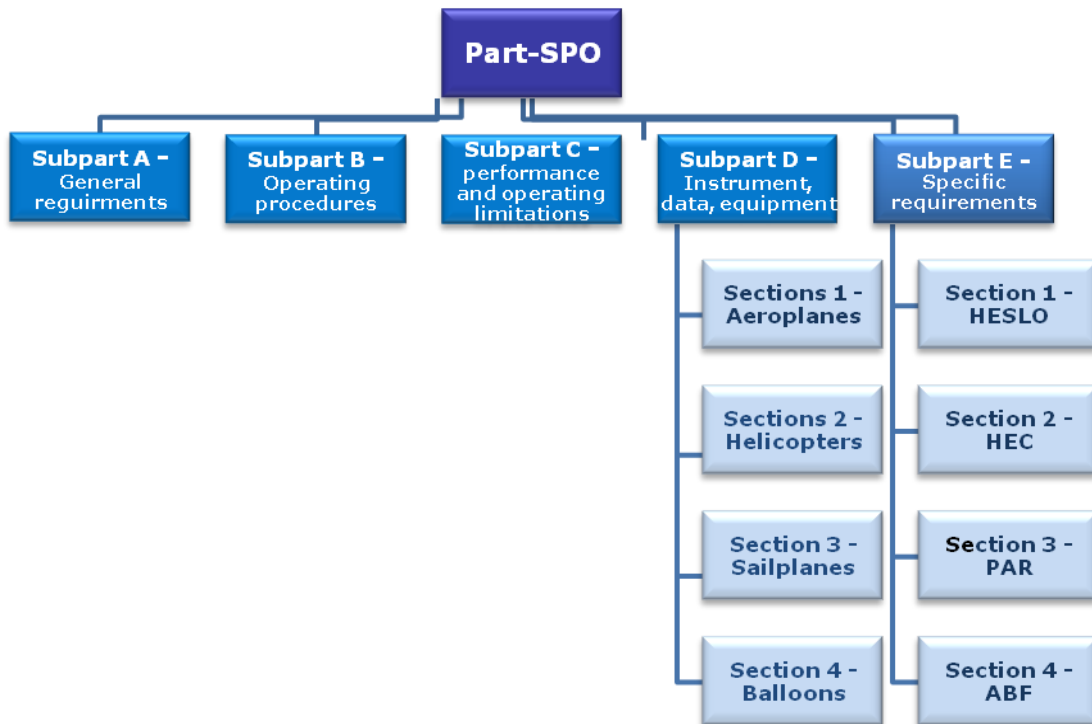
19. Muutmismääruse artikli 1 lõigetega 1–4 nähakse ette ärilisi ja mitteärilisi erilende käsitleva määruse kohaldamisala. Äriliste erilendude käitajad kuuluvad sertifitseerimisele, samas kui keerukate mootorlennukite ja kopteritega toimuvate mitteäriliste erilendude käitajad peavad deklareerima oma tegevuse pädevale asutusele. Seonduvad sertifitseerimis-, deklareerimis- ja organisatsiooninõuete sätted (ORO-osa) avaldati juba koos EASA arvamusel 04/2011.
20. Artikli 1 lõige 5 sisaldab äriliste ja mitteäriliste erilendude ning eritööde spetsialisti määratlust, mida selgitatakse üksikasjalikult allpool III ja IV jaotises.
21. Lisatud on uus VIII lisa (SPO-osa), kus on käitamisprotseduuride, lennutehnilise suutlikkuse ja varustuse tehnilised nõuded ning mõningad kõigi erilendude üldnõuded (artikli 1 lõige 11). Nende kohaldamisala on määratud artikli 1 lõikega 8. Lisaks peab lendudeks piiratud õhuruumis, väiksemate miinimumide korral toimuvateks lendudeks või ohtlike kaupade veoks olema nii äriliste kui mitteäriliste erilendude käitajatel eriluba. Nimetatud lennutegevuse ja lubade sätted sisalduvad koos arvamusel 04/2011 avaldatud SPA-osas (erilubadega lennutegevus). Sel põhjusel ei ole üldmäärust vaja muuta.
22. Artikli 1 lõikes 9 on kohaldatavate lennu- ja tööaja piirangute selgitused. Eialgu jäävad erilendude suhtes kehtima riigisisese sätete, nende rakenduseeskirjade ettepanek tehakse hiljem.
23. Muutmismääruse artikli 1 lõige 10 sisaldab kõrvalejäämissätteid. Et erilendude valdkonnas ei ole ühtlustatud sätteid kehtestatud ning osal käitajatest on vaja hankida sertifikaat, pakutakse välja üldine 3-aastane kõrvalejäämisvõimalus.
24. Artikkel 2 sisaldab ka muutmismääruse jõustumistingimusi.

⁴ Kõrvalejäämine on üleminekumeede, millega liikmesriigil on õigus konkreetse sätte rakendamiskuupäeva õigusaktiga ette nähtud konkreetse tähtaja piires edasi lükata.

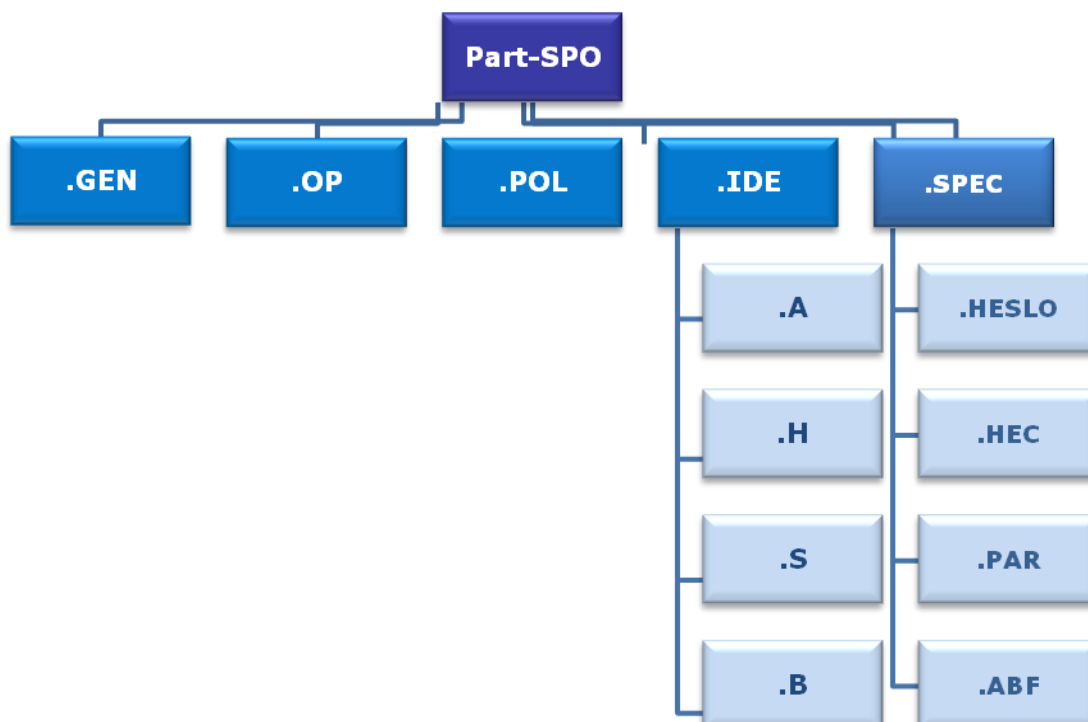
VIII lisa – SPO-osa**I. Reguleerimisala**

25. SPO-osa tuleb lugeda koos järgmisega:
- lennutegevuse üldmäärus, eelkõige seoses kohaldamistähtaegade ja üleminekuperioodidega;
 - I lisa – II–VIII lisas kasutatavad mõisted;
 - II lisa – ARO-osa, kus on muu hulgas nõuded seoses asutuste järelevalvekohustustega erilendude käitajate osas ning nende sertifitseerimisega;
 - III lisa – ORO-osa, kus on äriliste erilendude käitajate ja keerukate mootorõhusõidukitega toimuvate mitteäriliste erilendude käitajatega seotud nõudeid organisatsioonidele, ning
 - V lisa – SPA-osa, kus on erilubadega lennutegevusega seotud nõuded.
26. SPO-osas on äriliste ja mitteäriliste erilendudega seotud tehnilised nõuded.
27. Osa koosneb viiest alajaost. D-alajagu, SPO.IDE ja E-alajagu, SPO.SPEC on täiendavalt liigendatud õhusõidukispetsiifiliste eeskirjade ja erilendude liikide jaotisteks.
28. Alajagude struktuur on võrreldav algmääruse IV lisa oluliste nõuete struktuuriga.
29. Eeskirjastruktuur ja eelkõige jaotised on koostatud nii, et tulevikus saaks täiendavate õhusõidukikategooriate või erilendude nõudeid lisada eeskirjade olemasolevat teksti ja olemasolevat struktuuri muutmata.
30. SPO-osa struktuuri ülevaade on joonistel 4 ja 5. SPO-osa E-alajagu on eriline ning seda selgitatakse allpool üksikasjalikumalt.

Joonis 4. SPO-osa struktuur – eeskirjade pealkirjad



Joonis 5. SPO-osa struktuur – eeskirjade tähised



II. Lennutööd ja erilennud

31. Lennutööde valdkonda oli varem käsitletud üksnes JAA egiidi all ning JAR-OPS4 projekti koostamisel. Paljudes Euroopa liikmesriikides on lennutööd reguleeritud üldlennunduse eeskirjadega, lähtudes ICAO 6. lisa II osast. Konkreetselt lennutöid hõlmavaid ICAO standardeid ja soovituslikke tavasid (SARP) ei ole.
32. 2006. aastal moodustati EASA eeskirjade koostamise töörühma OPS.001 alla III alarühm, et töötada välja lennutööde eeskirjad, kasutades vajaduse korral kavandeid JAR-OPS 0 ja 4 ning arvestades ka riikide standardeid. Eeskirjade koostamise töörühm OPS.001 esitas eeskirjade kavandi ning avaldas 2009. aastal lennutegevuse muudatusettepaneku teate, mis hõlmas ka III alarühma tööd lennutööde valdkonnas.
33. Teates NPA 2009-02b esitati muu ärilise lennutegevuse kui C-alajao ärilise lennutranspordi nõuded. Alajagu tuli lugeda koos A-alajaoga (GEN), milles esitati ICAO 6. lisa II osal põhinevad nõuded. Amet muutis pärast avaliku konsulteerimise etappe kokkuleppel Euroopa Komisjoniga eeskirjade struktuuri ning otsustas eri osade eeskirjad eraldada. Lennutööd kuuluvad nüüd VIII lisa alla, mis põhineb suuresti NPA 2009-02b A- ja C-alajaoal. Märkuste vastusdokumendi (CRD) koostamiseks moodustatud EASA ekspertrühm tegi muudatusettepaneku teate (NPA) tekstis muudatusi, arvestades eeskirjade uut struktuuri, ning kokkuleppel ekspertrühma liikmetega otsustati see osa nimetada SPO-osaks.
34. Ehkki SPO-osa hõlmab praegu peamiselt lennutöid, on SPO-osa reguleerimisala laiem sellest, mida lennutööde all üldiselt mõistetakse. Tulevikus võib osa hõlmata ka muid lennuliike ja tegevust, mis iseenesest ei ole lennutööd.
35. NPA olulise muudatusena hõlmab SPO-osa nüüd ka mitteärilisi erilende. Amet otsustas laiendada SPO-osa reguleerimisala mitteärilistele käitajatele. Paljud erilendude alla kuuluvad tegevused toimuvad mitteärilistel alustel, kuid ohutusriskid ei ole väiksemad kui ärilistel erilendudel. Sel põhjusel oluks ebaõiglane jätta ühe osa käitajate tegevus reguleerimata üksnes seepärast, et nende lennud ei toimu ärilistel alustel, kuigi sisuliselt on nende tegevus sama kui teistel käitajatel. Lisaks kohaldatakse lennutööde kõigile liikidele vajalikke lihtsustusi ja lisanõudeid. Nende lisamine teistesse osadesse, näiteks NCC- ja NCO-ossa, oleks oluliselt halvendanud nende osade loetavust ja muutnud need keerukamaks.

III. SPO-osa alla kuuluvad tegevused

36. Eeskirjade koostamise töörühma OPS.001 III alarühm tuvastas 2006. aastal hulga lennutöödena käsitatavaid tegevusi. Hiljem on amet tuvastanud veel tegevusi, mis võiksid kuuluda eeskirjade koostamise töörühma pakutud loetellu.
37. SPO-osa reguleerimisala kahe punkti kohta laekus hulgaliselt märkusi.
 - Reguleerimisala all loetletud tegevused
38. Sellega seotud reageeringute põhisisuks oli, et mõni neist tegevustest, eelkõige „võistluslende“ ja „purilennukite pukseerimist“, ei peaks käsitama erilendudena. Mõne sidusrühma hinnangul kuuluvad need tegevused üldlennunduse eeskirjadega reguleeritud tavalendude hulka, mida ei peaks käesoleva osaga reguleerima.
 - Tegevuste loetelu laad

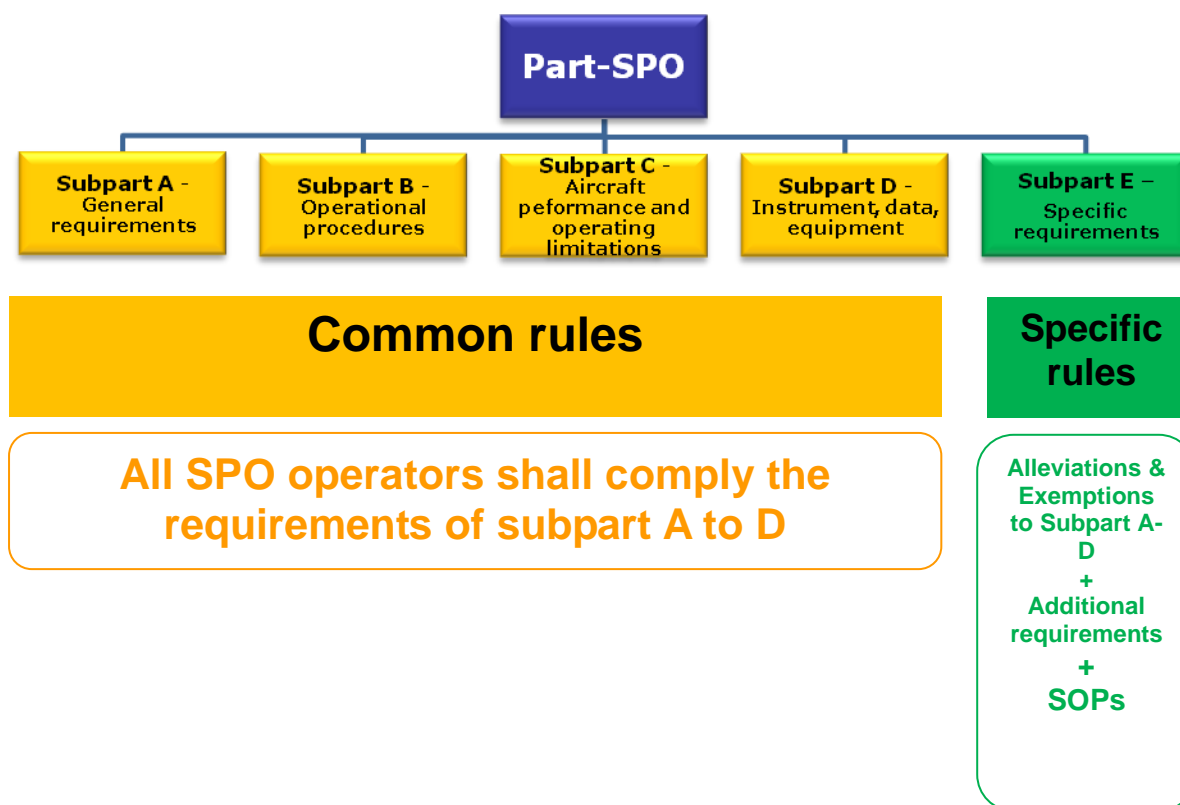
39. Laekus üldisi märkusi, eelkõige riikide ametiasutustelt, et kavandatava tegevuste loetelu mitteammendavuse tõttu ei ole kindlalt teada, mis tegevused käesoleva osa alla kuuluvad ja mis mitte.
40. Arvamuses tehakse seepärast nüüd ettepanek anda üldmääruses erilendude määratlus lennu eesmärgist lähtudes. Sellele lisandub erilendudena käsitatavate 19 liiki tegevuse loetelu. Need on tegevused, mille toimumine Euroopa liikmesriikides on ametile praegu teada.
41. SPO-osaga hõlmatud tegevused on järgmised: kopterite välislastiga lennud, inimvälislastiga lennud, kopterite vaatluslennud, langevarjulennud, põllumajanduslennud, aerofotograafialennud, purilennukite pukseerimine, aeroreklaamlennud, kalibreerimislennud, ehituslennud, sealhulgas elektriliinide paigaldamise lennud, saagimislennud, naftareostuse likvideerimine, laviinikaevelennud, vaatluslennud, sealhulgas aerokartograafialennud ja saastetõrje, uudismeedialeennud, tele- ja filmilennud, lennud eriüritustel, sealhulgas lennundusnäitustel ja lennuvõistlustel, loomakarjatamis- ja loomapäästelennud, veterinaarkülvilennud, merematuselennud, teadusuuringulennud (v.a määruse (EÜ) nr 216/2008 II lisas sätestatud), pilvekülv.
42. Et Euroopas toimub tänapäeval palju liiki lennutegevusi, on ammendava loetelu koostamine võimatu⁵, samuti võib tulevikus lisanduda uusi erilendude alla kuuluda võivaid tegevusi. Nii ei saa amet piirata tegevusi SPO.GEN.005 loetletuga. Seetõttu on selgitatud, et SPO-osaga reguleeritakse ka seni loetlemata tegevusi, mis vastavad määratluse mõnele kriteeriumile. Ameti hinnangul võimaldab tegevuste loetelu koos üldkriteeriume sisaldava määratlusega sidusrühmadel tuvastada, kas konkreetne lennutegevus kuulub SPO-osa alla või mitte.
43. Võistluslendude ja purilennukite pukseerimise korral ei olnud probleem niivõrd säte ise, vaid nimetus „eri-“ ja kartus, et tulevikus võidakse kehtestada täiendavaid nõudeid. Võistlusi peetakse ürituse korraldaja kehtestatud erireeglite järgi. Õhusõidukid võivad lennata üksteisele või maapinnale väga lähedal või võidakse täita eriülesandeid. Lisaks võib võistluse võitmise soov põhjustada stressi, mis mõjutab lennu teostamist ja suurendab riske. Purilennukite pukseerimiseks peab õhusõidukil olema erivarustus ja piloodil täiendav pädevus. Hariliku lõbulennu või lennutranspordiga võrreldes võib vaja olla ka muid ettevaatusmeetmeid. Mõlema tegevuse jaoks on vaja erilist lennueelset riskianalüüsi ja asjakohaseid riskileevendusmenetlusi. Sel põhjusel on need lisatud SPO-ossa.

IV. Erilendude eriline iseloom

44. SPO-osaga nähakse ette väga mitmesugust laadi tegevuse eeskirjad. Selles on keerukate mootorõhusõidukitega ning muude kui keerukate mootorõhusõidukitega toimuvate erilendude terviklik eeskirjade kogum.
45. SPO-osa alla koondatud tegevustel on eritunnused:
- õhusõidukit kasutatakse konkreetseks ülesandeks, mis põhimõtteliselt välistab nn harilikud lõbulennud ja lennutranspordi;

⁵ Kõikehõlmav lennutööde määratlus puudub, ka ICAO määratluses loetletakse üksnes näiteid. Teistes lennuametites on kasutusel lennutööde mõiste, kindlaksmääratud konkreetset tegevused (nt USA) või kasutatakse nimetust „(mitmesugused) erilennud ja lennunduse eriüritused“ (Kanada).

- eriülesannetega kaasnevad eririskid, mille jaoks on vaja ka erilisi lihtsustusmeetmeid, sest õhusõidukiga võidakse näiteks lennata väga madalal, lennul võidakse teha ebaharilikke manöövreid, tõsta või pukseerida välislasti/kaupa, isikud võivad lennu ajal õhusõidukisse siseneda või sellest väljuda, õhusõidukist võidakse väljutada aineid või lennu eesmärgi saavutamiseks võib olla vaja erivarustust, ja
 - lennuks võib vaja olla teisi isikuid peale piloodi, st eritööde spetsialiste.
46. SPO-osas võetakse kasutusele ka eritööde spetsialisti mõiste. Eritööde spetsialist on käitaja või kolmanda isiku määratud isik või ise ettevõtjana tegutsev isik, kes täidab eritööga otseselt seotud ülesandeid maapinnal või teeb eritöid õhusõidukis või õhusõidukist. Mõiste lisatakse üldmäärusse, sest seda kasutatakse üldmääruses.
47. Nimetust „eritööde spetsialist“ toetasid tugevalt ja soovisid nii eeskirjade koostamise töörühm kui ka muudatusettepaneku teate ja märkuste vastusdokumendi kohta märkusi esitanud lennutööde tegijad. Amet nõustus põhjendusega, et neil isikuil peab olema eriettevalmistus või -väljaõpe olenemata neid määravast isikust ning nendeta on lennutöö võimatu. Leiti, et reisijaks nimetamine oleks eksitav.
48. Õiguslikult ei ole eritööde spetsialistid meeskonnaliikmed ega ka reisijad. I lisa meeskonnaliikme määratluse kohaselt on meeskonnaliige „isik, kelle käitaja on määranud täitma ülesandeid õhusõidukis“. Eritööde spetsialist, keda ei ole määranud käitaja, oleks seega reisija.
49. E-alajagu – erinõuded
50. Amet võtab arvesse märkuste vastusdokumendi konsulteerimisetapil saabunud kõik positiivsed märkused, millega lennutööde tegijad ja riikide ametiasutused väljendasid rahulolu selle alajao lisamise üle.
51. SPO-osa jaguneb viieks alajaoks. Alajagudes A–D on erilendude kõigi käitajate ühiseeskirjad. E-alajao lisamisel peeti silmas kolme järgmist erieesmärki:
- 1. eesmärk: kavandada vajadusel täiendavaid nõudeid. Et SPO-osa alla kuulub väga mitmesuguseid tegevusi, on mõnikord vaja konkreetse tegevuse jaoks lisanõudeid, mis sätestatakse selles alajaos, sest neid ei saa kohaldada kõigile erilendude käitajatele. Näide: ripplastiga kopterilendude käitajatel peab olema D-alajaos (IDE) sätestamata lisavarustust, sest eesmärgi saavutamiseks on vaja paigaldada või omada erivarustust, mida ei vajata muude tegevuste korral.
 - 2. eesmärk: võimaldada vajalikke erandeid üldeeskirjadest või nende lihtsustusi. Osa alajagudes A–D olevaid eeskirju ei pruugi igat liiki erilendudeks sobida või nende järgimine võiks isegi takistada ülesande ohutut täitmist. Sel põhjusel on vaja tagada nende eeskirjade paindlikkus ja proportsionaalsus.
 - 3. eesmärk: lisada üksikasjalikud tingimused, mille alusel koostavad käitajad oma standardse töökorra. Alajaos on 2 üksikasjalikku tingimust, mille on koostanud käitajad ning mille on läbi vaadanud amet, konsulteerides ekspertrühma liikmetega. Need on esitatud nõuete täitmise vastuvõetavate viisidena, et võimaldada erilendudeks vajalikku paindlikkust. Ehkki erilendude käitajad peavad täitma rangeid nõudeid, on oluline võimaldada neile maksimaalselt paindlikkust nõuete tulemuslikul rakendamisel, et tagada neile eritöö tegemiseks ja lendudeks kõrge ohutustase.



52. Praegu on alajaos käsitletud nelja liiki erilende. 1. jaotis (kopterite rippvälislastiga lennud) ja 2. jaotis (inimvälislastiga lennud) sisaldavad eespool mainitud üksikasjalikke tingimusi. 3. jaotis (langevarjulennud) ja 4. jaotis (vigurlennud) sisaldavad vajalikke lihtsustusi ja erandeid. Rohkem üksikasjalikke tingimusi võidakse välja töötada eeskirjade koostamise eraldi ülesande raames.

53. E-alajagu jaguneb nii:

- 1. jaotis – kopterite rippvälislastiga lennud (HESLO) on ette nähtud välislasti vedamiseks mitmesuguste vahenditega (nt trossi otsas, võrgus või alusel). On lisatud mõningaid nõudeid varustusele, mida peetakse mis tahes liiki HESLO-lennu jaoks vajalikuks. Jaotis sisaldab nõuete täitmise vastuvõetavates viisides esitatud tingimusi, mille kohta laekus palju kommentaare. Need avaldatakse koos EASA otsusega.
- 2. jaotis – inimvälislastiga lennud (HEC) on ette nähtud inimeste veoks välislastina lennuväljadelt/lennuväljadele ja/või käitamiskohtadest/käitamiskohtadesse. Nende hulka ei kuulu lootside vedu ega kopterite ripplastiga kiirabilennud, mis mõlemad kuuluvad ärilise lennutranspordina kategooriasse SPA.HHO. Nagu ka HESLO-lendude korral, on ohutuse tõttu lisatud lisavarustuse nõuded. Tingimused avaldatakse nõuete täitmise vastuvõetavate viisidena koos EASA otsusega, arvestades märkuste vastusdokumendi arutelul saadud reageeringuid.
- 3. jaotis – langevarjulennud (PAR) sisaldab mitmeid alajagude A–D eeskirjade lihtsustusi, et langevarjurid (keda eeskirjades nimetatakse eritööde spetsialistideks) saaksid täita oma ülesande. Neil peab näiteks olema võimalik õhusõidukist välja hüpata, mistõttu neile ei saa kohaldada nõuet olla kinnitatud. Samuti ei pea suitsujäljevahenditega etendusid andvad eritööde spetsialistid (teatud tingimustel)

täitma nõuet, mis keelab ohtlike kaupade väljutamise tihedalt asustatud ala kohal, sest vastasel juhul ei saaks nad oma ülesannet täita. On sätestatud ka hapnikunõuete lihtsustus ning ebaotstarbekaid varustusnõudeid vältiv erand. Lisaks on veekogu kohal toimuvateks õhupallilendudeks rohkem kui 6 inimesega pardal lisatud täiendav nõue, et kapten peab otsustama, kas õhupallil on olemas avariimajakas (ELT).

- 4. jaotis – vigurlennud (ABF) sisaldab vajalikke erandeid, et vältida seda liiki lendudele liigsete ebavajalike nõuete kehtestamist. Eranditega välditakse esmaabikomplekti ja käsitulekustuti pardalevõtmise vajadust.

V. Konkreetsed reageeringud ja olulisimad muudatused

SPO.GEN.106 Eritööde spetsialistide kohustused

54. On koostatud uus säte, et täpselt määratleda eritööde spetsialistide kohustused. Nagu eespool märgitud, võidakse eritööde spetsialistid mõnikord lugeda meeskonnaliikmeteks – kelle kohustused on sätestatud punktis SPO.GEN.105 – ja vahel reisijateks. Et kohustused oleksid mõlemal juhul selged, on punktis SPO.GEN.106 sätestatud nende eritööde spetsialistide ülesanded ja kohustused, kes ei ole meeskonnaliikmed.

SPO.GEN.155 Ohtlike kaupade vedu

55. Ohtlike kaupu tuleb vedada vastavalt ICAO tehnilistele juhenditele. Punktis on sätestatud, millal tohib ohtlike kaupu vedada SPA.DG kohase eriloata – näiteks kui ohtlike kaupu veetakse õhusõiduki pardal eritööde tegemiseks. Asjakohased juhtumid on loetletud ICAO tehnilistes juhendites. Samuti on E-alajaos ette nähtud HESLO-lendude lihtsustus, kus käitajad veavad ohtlike kaupu mehitamata kohtadesse/kohtadest või kaugetesse asukohtadesse/asukohtadest. Tehniliste juhendite kõigi asjakohaste sätete kohaldamist ei peetud otstarbekaks. Erandi peab kinnitama pädev asutus.

SPO.OP.130/131 Kütuse- ja õlivaru – lennukid/kopterid

56. Visuaallennureeglite (VFR) järgi toimuvatel lendudel tohib piloot lendu alustada üksnes kui ta on veendunud, et kopteril on piisavalt kütust ja õli ettenähtud lennuväljale või käitamiskohta lendamiseks ning selle järel veel 20 minuti varu kütust ja õli. Paljud sidusrühmad taotlesid lihtsustust, sest paljudel lühiajalistel lennutöödel on ülesande täitmiseks vaja, et õhusõiduk oleks võimalikult kerge. Taotlust arvestades lubab amet nüüd käitajatele kütuse- ja õlivaru vaid 10 minutiks, kui lennukaugus on kuni 25 meremiili lähtelennuväljast/käitamiskohast.

SPO.OP.135 Ohutusteabe andmine

57. Ohutusteabe andmine on viidud vastavusse erilendude erilise iseloomuga ning peab olema põhjalikum kui harilik reisijate teavitamine. Selle võib asendada koolitusprogrammiga.

SPO.OP.185 Ebatavaliste olukordade jäljendamine lennu ajal

58. Vastavalt üldeeskirjadele keelab see nõue kaptenil imiteerida olukordi (ebatavalisi või hädaolukordi), kui õhusõidukis on eritööde spetsialistid, kes ei ole seal koolituse eesmärgil.

SPO.OP.200 Maapinna läheduse tuvastamine

59. Nõue sisaldab väga üldist ohutuseeskirja, et kui mõni meeskonnaliige tuvastab või hoiatussüsteem registreerib maapinna läheduse, peab piloot võtma viivitamata parandusmeetmed ohutute lennutingimuste taastamiseks. Samas leiti, et mõningate erilendude, näiteks põllumajanduslendude jaoks (kus lend peab toimuma maapinnale lähemal kui maapinna läheduse hoiatussüsteemi (GWPS) käivitumislävi) tuleb sätestada erand, et piloodil oleks võimalus see välja lülitada.

SPO.OP.205 Õhus kokkupõrke vältimise süsteem (ACAS) – keerukad mootorlennukid ja kopterid

60. Nõudega kohustatakse käitajat kehtestama menetlused, et tagada, et töökorras ACAS II olemasolu korral kasutatakse seda vastavalt määrusele (EL) nr 1332/2011. Kui see on olemas ja töökorras, on vaja kohaldada sama põhimõtet kui maapinna läheduse hoiatussüsteemi korral. See lihtsustus kehtib võistlus- ja vigurlendude ning muude tegevuste suhtes, kus õhusõidukid võivad lennata üksteisele väga lähedal.

SPO.POL.146 Suutlikkuskriteeriumid – kopterid

61. Säte sisaldab suutlikkuskategooria nõudeid tihedalt asustatud alade kohal käitatavatele kopteritele. Selle nõude, eelkõige SPO.POL.146(a) kohta on laekunud palju märkusi. Kopterikäitajad on avaldanud tugevat vastuseisu kohustusele, et neil aladel lendamiseks peab tingimata olema A-kategooria sertifikaat. Nad väidavad, et peaksid tegevuse lõpetama, sest enamik neist käitab praegu ka tihedalt asustatud aladel üksnes B-suutlikkuskategooria koptereid. Amet on kõnealust olukorda arvesse võtnud. Nõuet on muudetud, et lubada tihedalt asustatud alade kohal lennata ka B-suutlikkuskategooria kopteritega, kui täidetakse kaks tingimust: peavad olema võetud ohutusmeetmed vältimaks maapinnal olevate inimeste ja vara liigset ohustamist ning lendamiseks peab olema pädeva asutuse luba.

Lisahapniku vedu ja kasutamine

62. Palju märkusi ja arutelu pälvisid järgmised eeskirjad, mis käsitlevad mittekeerukate lennukite ja kopterite hapnikuvarustust:
- SPO.OP.195 Lisahapniku kasutamine ja
 - SPO.IDE.A/H.175 Lisahapnik – survestamata lennukid/kopterid.
63. Enamasti taotleti nende eeskirjade lihtsustusi erilendude jaoks, arvestades mõne liikmesriigi praegusi tegutsemistavasid.
64. Amet vaatas kõik selle teema kohta laekunud märkused ja materjalid läbi ning juhtis tähelepanu järgmisele:

- Nõuded survestatud kopteritele on välja jäetud, sest Euroopa Liidus survestatud koptereid kasutusel ei ole.
- Lennukite suhtes on praegune tekst jäetud vastavusse NCC.IDE ja NCO.IDE nõuetega, kuivõrd võib piloodi hüpoksia risk põhjustada ohtlikke olukordi, kus võidakse liigselt ohustada kolmandaid isikuid.
- Amet võttis eelkõige arvesse, et inimese füsioloogia on sama olenemata lennutegevuse liigist ja õhusõiduki keerukusest.
- Amet on teadlik ka ICAO selleteemalistest hinnangutest, mis on esitatud dokumendi 8984 (*Manual of Civil Aviation Medicine*) viimati 2008. aastal muudetud versioonis. Selles dokumendis on eelkõige hüpoksia mõju kirjeldust eri kõrgustel ning põhjendab nõude vajalikkust.
- Samas on teada, et:
 - lisahapniku ja kasutamise nõuded mõjutaksid või piiraksid teatud erilende olulisel määral;
 - mõningatel erilendude käitajatel on laialdased suurtel kõrgustel hapnikuta lendamise kogemused;
 - piloodid ja eritööde spetsialistid, kel on pikaajaline lennukogemus teatud mägipiirkondades, võivad olla nende kõrguste jaoks füsioloogiliselt kohanenud;
 - riske leevendavad ja suurtel kõrgustel hapnikuta viibimise aega piiravad kriteeriumid saab määratleda ja rakendada standardses töökorras (SOP).
- Amet säilitas küll seepärast lisahapniku kaasasoleku ja kasutamise üldnõude, kuid võttis arvesse teatud erilendude erilist iseloomu ning otsustas nõuet teatud tingimustel lihtsustada, kui pädev asutus annab selleks eelneva heakskiidu.

Kokkupõrke leevendamise vahendid

65. Nõue on välja jäetud, sest laekunud märkustes juhiti tähelepanu, et konstruktsioonilisi erisusi ning rakendamistähtaega arvestades on seda nõuet raske proportsionaalselt täita. Amet vaatab selle tulevikus eraldi eeskirjade koostamise ülesande raames uuesti läbi.

SPO.IDE.A.130 Reljeefi jälgimise ja hoiatusüsteem (TAWS)

66. Teksti on muudetud, et täpsustada nõude kohaldamise ulatust, ning E-alajakku on lisatud lihtsustused.

SPO.IDE.H.195 Lendamise veekogu kohal – mittekeerukad mootorkopterid ning SPO.IDE.H.197 Päästevestid – keerukad mootorkopterid

67. Päästevestide elektrivalgustuse nõue on kopterite korral säilitatud kooskõlas NCC- ja NCO-osaga. Samuti on laekunud märkustest lähtudes täpsustatud, et päästevestid ei pea tingimata olema paigutatud teatud kohest kasutuselevõttu võimaldavatesse kohtadesse, vaid isikud, kellele need on kasutamiseks ette nähtud, võivad neid kohe seljas kanda.
68. Samuti on lisatud tingimused, et võtta arvesse mittekeerukateks kopteriteks liigitatud kahemootorilisi kopteritüüpe.

SPO.IDE.B.140 Muu varustus

69. Õhupallide muu varustuse hulka kuuluvate mõningate esemete, näiteks kaitsekinnaste ja noa nõude kehtivust eri õhupallikategoriatele, on märkusi ja ekspertide nõuandeid arvestades muudetud.

Köln, 16. aprill 2012

P. GOUDOU
tegevdirektor