



**AZ EURÓPAI REPÜLESBIZTONSÁGI ÜGYNÖKSÉG**

**02/2012 SZ. VÉLEMÉNYE**

**2012. április 16.**

**a Bizottság a légi műveletek végrehajtási szabályainak meghatározásáról szóló  
rendeletéhez**

***„Légi műveletek – OPS”***

## Tartalomjegyzék

<b>Vezetői összefoglaló .....</b>	<b>3</b>
<b>Bevezetés .....</b>	<b>4</b>
I.    Általános rész .....	4
II.   A vélemény hatálya .....	4
III.  Konzultáció .....	5
IV.   Szabályok számozási rendszere .....	7
<b>A légitűveletekről szóló átfogó rendelet .....</b>	<b>9</b>
I.    Hatály .....	9
II.   Reakciók áttekintése .....	9
III.  Értelmezések .....	9
<b>VIII. Függelék - SPO rész .....</b>	<b>10</b>
I.    Hatály .....	10
II.   Légijárművel folytatott munkavégzéstől az egyedi műveletekig .....	12
III.  Az SPO részben tárgyalt tevékenységek .....	12
IV.   Az egyedi műveletek egyedi természetű .....	14
V.    Az egyes reakciók és fő változások .....	17

### **Vezetői összefoglaló**

Jelen vélemény az alábbi dokumentumokat tartalmazza:

- A légi műveletekről szóló átfogó rendelet módosítása, az I. függelék – Meghatározások módosításával együtt;
- VIII. függelék – SPO rész, repülőgépekkel, helikopterekkel, vitorlázó repülőgépekkel és ballonokkal végzett egyedi műveletek (kereskedelmi és nem kereskedelmi) műszaki előírásai;

Ezen előírások az alábbi célkitűzések alapján kerültek kidolgozásra:

- magas repülésbiztonsági szint fenntartása;
- arányos szabályok biztosítása;
- rugalmasság és hatékonyság garantálása üzemeltetők és hatóságok részére.

Jelen vélemény egy kiterjedt, hatóságokkal, szervezetekkel, üzemeltetőkkel és repülési szakértőkkel lefolytatott konzultáció eredménye.

A IV. függelék fennmaradó részeiről (CAT rész vitorlázó repülőgépekre és ballonokra, valamint egyazon indulási és érkezési repülőteret használó repülőgépes és helikopteres repülésekre) szóló vélemény később kerül kiadásra.

## **Bevezetés**

### **I. Általános rész**

1. Az Európai Parlament és Tanács 216/2008/EK rendelete<sup>1</sup> (a továbbiakban: „Alaprendelet”), módosította az 1108/2009/EK rendelet<sup>2</sup> és megfelelő és átfogó keretrendszert hoz létre a közös műszaki előírások és közigazgatási eljárások meghatározására és végrehajtására a polgári repülés terén.
2. Jelen vélemény célja az Európai Bizottság támogatása a légiüzemeltetési végrehajtási szabályok meghatározásában
3. A vélemény az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (az Ügynökség) Igazgatósága<sup>3</sup> által meghatározott eljárás betartásával került elfogadásra, az Alaprendelet 19. cikk előírásainak megfelelően.

### **II. A vélemény hatálya**

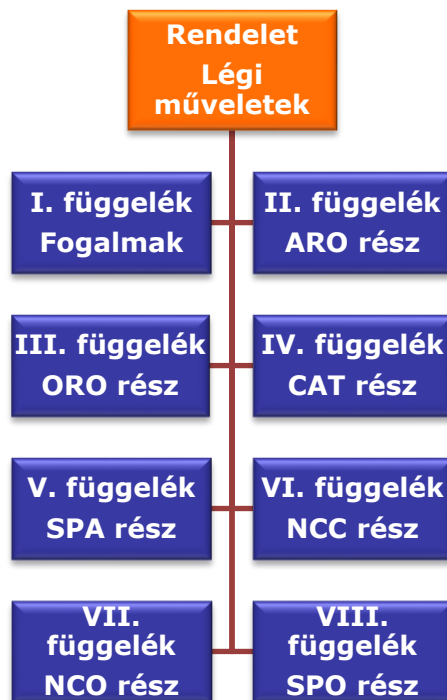
4. Jelen vélemény az alábbi dokumentumokat tartalmazza:
  - A légi műveletekről szóló átfogó rendelet módosítása, az I. függelék – Meghatározások módosításával együtt;
  - VIII. függelék – SPO rész, repülőgépekkel, helikopterekkel, vitorlázó repülőgépekkel és ballonokkal végzett egyedi műveletek (kereskedelmi és nem kereskedelmi) műszaki előírásai;
5. Jelen vélemény dokumentumai az Európai Bizottság és az Ügynökség által 2011. áprilisában javasolt átdolgozott szabályrendszeren alapulnak. Az alábbi táblázat áttekintést nyújt a légi műveletekre vonatkozó rendelet függelékeiről.

---

<sup>1</sup> Az Európai Bizottság 216/2008/EK rendelete (2008. február 20.) a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EK tanácsi rendelet, 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről. *HL L 79, 2008. 03. 19., 1-49. old.*

<sup>2</sup> Az Európai Parlament és Tanács 1108/2009/EK rendelete (2009. október 21.) a 216/2008/EK rendeletnek a repülőterek, a légiforgalom szervezés és a légi navigációs szolgálatok tekintetében történő módosításáról, valamint a 2006/33/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről. *HL L 309, 2009. 11. 24., 51-70. old.*

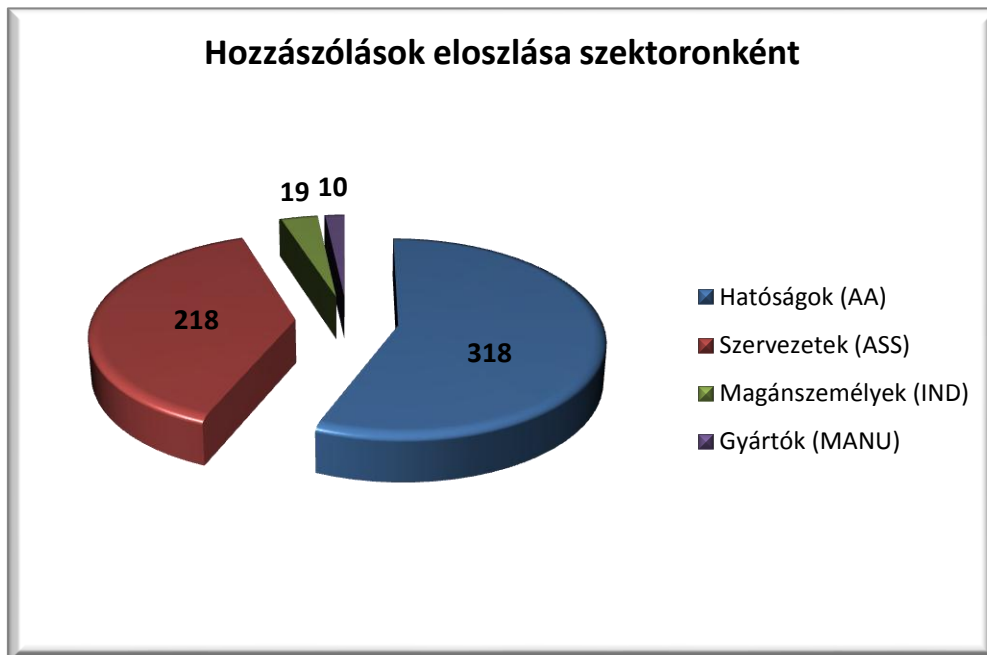
<sup>3</sup> Az Igazgatótanács döntése az Ügynökség által vélemények, különleges légialkalmassági előírások, valamint útmutatók kiadása során alkalmazandó eljárásról. (szabályalkotó eljárás) EASA MB 08-2007 (2007. 06. 13.).

**1. ábra A légi műveletekre vonatkozó rendelet függelékei****III. Konzultáció**

6. Jelen vélemény az NPA 2009-02-n alapul, amely javaslat-tervezeteket tartalmaz a légi műveletekre vonatkozó végrehajtási szabályokra és kapcsolódó megfelelés elfogadható módzataira és útmutató anyagra.
- NPA konzultációs szakasz
7. Az NPA 2009-02 az EASA honlapján került közzétételre 2009. január 30-án (<http://www.easa.europa.eu>) A konzultációs időszak 2009. július 31-én zárult. Az Ügynökséghez összesen 13 755 hozzászólás érkezett, amelyből 350 hozzászólás vonatkozott a jelen vélemény hatályára
- Hozzászólásokra adott válaszdokumentum konzultációs szakasz
8. A hozzászólások összefoglalására és a szabály javasolt szövegére vonatkozó hozzászólások összefoglalója az alábbi négy szabályalkotó ellenőrző csoporttal került részletesen megvitatásra:
- RG01 (CAT), amely a kereskedelmi légiszállítási műveletekre vonatkozó szabályokkal foglalkozott;
  - RG02 (SPO), amely az egyedi műveletekre vonatkozó szabályokkal foglalkozott;
  - RG03 (NCC), amely az összetett hajtóműves légi járművekkel végzett nem kereskedelmi üzemelésekre vonatkozó szabályokkal foglalkozott; valamint
  - RG04 (NCO), amely a nem összetett hajtóműves légi járművekkel végzett nem kereskedelmi üzemelésekre vonatkozó szabályokkal foglalkozott.
9. Az SPO Részre vonatkozó CRD szöveg-tervezetet az RG02 ellenőrizte.
10. A CRD kiadását megelőzően az Ügynökség emellett ellenőrizte, hogy a szöveg mennyire egységes a több rész (CAT rész, NCC rész és NCO) szövegével.

11. A hatóságokkal, szervezetekkel és üzemeltetőkkel végzett kiterjedt konzultáció alapján az Ügynökség 2011. szeptember 27.-én kiadta a CRD OPS III-at. A reagálási időszak 2012. január 31-én zárult le.
  - Az Ellenőrző Csoport tagjaival tartott találkozó és internetes konferencia
12. A konzultációs szakaszban az Ügynökség 2011. november 23-24-én kiegészítő értekezletet szervezett az RG02(SPO) tagjaival a kiadott CRD szövegének megvitatása céljából. Az értekezlet lehetővé tette a CRD szövegének jobbítását, és általános konszenzust értek el. A két fő tárgyalt téma a helikopterekkel szembeni teljesítmény-előírások, valamint a HESLO-ra és HEC-re vonatkozó két SPO.
13. Az RG tagjaival történő találkozó kiegészítéseként az Ügynökség 2011. november 29-én nyilvános internetes konferenciát szervezett annak érdekében, hogy bemutassa a CRD-t, valamint lehetővé tegye érvek és tájékoztatások cseréjét az SPO résszel kapcsolatosan. A kapott visszajelzések pozitívak voltak.
  - A CRD-re érkezett reakciók
14. Az Ügynökséghez a CRD-re 43 jogi személytől érkezett reakció, köztük találhatók nemzeti hatóságok, gyártók, szervezetek és magánszemélyek. A hozzászólások teljes száma hozzávetőleg 560, amelyből 15% duplikáció.

Az alábbi ábrák áttekintik az ilyen hozzászólásokat.

**2. ábra Reagáló hozzászólók áttekintése****3. ábra A beérkezett hozzászólások áttekintése**

15. Minden reakciót értékelték és arra választ adtak, valamint figyelembe vették a jelen vélemény VIII. függeléke módosításának megírásánál.

**IV. Szabályok számozási rendszere**

16. Az Ügynökség szabályalkotó szövegezési útmutatói alapján az alábbi szabály számozási rendszert alkalmazták az IR-eknél:

<rész>.<alrész>.<fejezet>.<N>

Magyarázat:

- <rész>: kötelező - maximum négy betű vagy számjegy  
például: SPO
- <alrész>: kötelező - maximum négy betű vagy számjegy  
például: GEN, OP, POL, IDE, SPEC
- <fejezet>: kötelező - maximum öt betű vagy számjegy  
például: SPO.SPEC.HESLO
- <N>: kötelező - szabály száma – három számjegy, a kezdőszám 100, az ezt követő számok általában 5-ösével növekednek.



## **A légiműveletekről szóló átfogó rendelet**

### **I. Hatály**

17. A „Légiműveletekről” szóló átfogó rendelet meghatározza a vonatkozó részek általános alkalmazhatóságát, valamint kivételek formájában átmeneti szabályokat javasol<sup>4</sup>. Módosító rendeletként készült, és az első OPS Átfogó rendelet alapján készült, ahogy azt az EASA Bizottság a CAT csomaghoz kapcsolódóan megszavazta (04/2011 sz. vélemény).

### **II. Reakciók áttekintése**

18. Az OPS átfogó rendeletehöz érkezett reakciók a szövegek következetességével, átmeneti rendelkezésekkel, azzal, hogy valamennyi kereskedelmi üzemeltetőnek szükséges-e tanúsítás, az egyedi műveletek körével és meghatározásával, valamint a feladat-specialista meghatározásával foglalkoztak.

### **III. Értelmezések**

19. A módosító rendelet 1(1)-(4) cikke meghatározzák a kereskedelmi és nem kereskedelmi egyedi műveletekre vonatkozó rendelet hatókörét. A kereskedelmi egyedi üzemeltetők részére tanúsítást írnak elő, míg az összetett hajtóműves repülőgéppel és helikopterrel egyedi műveleteket végző üzemeltetőknek tevékenységüket be kell jelenteniük a kompetens hatóságnak. A tanúsításra, nyilatkozatra és szervezeti előírásokra vonatkozó rendelkezések (ORO rész) a 04/2011. számú EASA véleményben már kiadásra kerültek.
20. Az 1(5) cikk tartalmazza a kereskedelmi és nem kereskedelmi egyedi műveletek, valamint a feladat-specialista meghatározását. További magyarázat alább, a III. és IV. fejezetben található.
21. Egy új, VIII. függelék (SPO rész) került beillesztésre, amely tartalmazza az üzemelési eljárásokra, teljesítményre és felszerelésekre vonatkozó műszaki előírásokat, valamint általános előírásokat minden egyedi műveletre vonatkozóan (1(11) cikk). A kapcsolódó alkalmazhatóságot az 1(8) cikk határozza meg. Emellett meghatározott légterekben történő vagy csökkentett minimumok közötti üzemeléskor, vagy veszélyes áru szállítása esetén mind a kereskedelmi, mind a nem kereskedelmi üzemeltetőkkel szemben előírás, hogy rendelkezzenek egyedi jóváhagyással. Az ilyen tevékenységekre és jóváhagyásokra vonatkozó rendelkezéseket az SPA rész tartalmazza (egyedi jóváhagyást igénylő műveletek), amelyek a 04/2011 sz. véleménnyel kiadásra kerültek. Ehhez nem szükséges az átfogó rendelet megváltoztatása.
22. Az 1(9) cikk tisztázza a vonatkozó FTL előírásokkal kapcsolatos kérdéseket. Jelenleg továbbra is érvényesek az egyedi műveletekre vonatkozó nemzeti előírások. A kapcsolódó végrehajtási szabályokra (IR) később tesznek javaslatot.
23. A módosító rendelet 1(10) cikke kivételezésre vonatkozó rendelkezéseket tartalmaz. Figyelembe véve, hogy az egyedi műveletek területén nem vezettek be egységes rendelkezéseket, és hogy egyes üzemeltetőkkel szemben előírás a tanúsítás megléte, 3 éves kivételezési időszakra tettek javaslatot.
24. Végezetül a 2. cikk a módosító rendelet hatálybalépésére vonatkozó előírásokat tartalmazza.

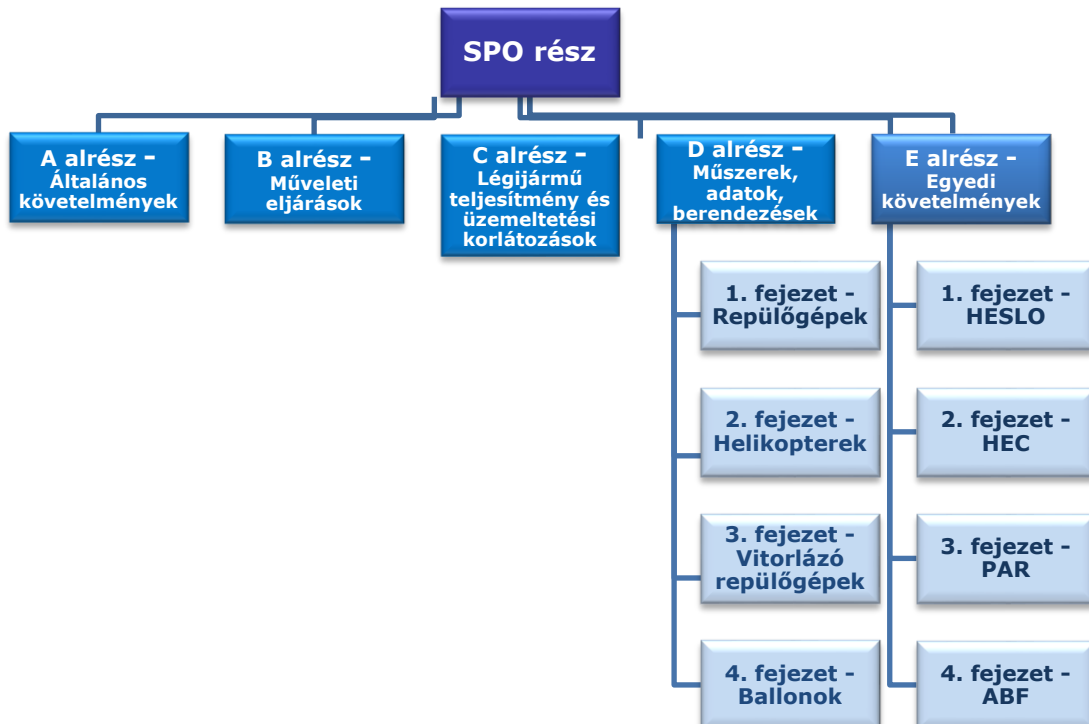
---

<sup>4</sup> A kivétel egy olyan átmeneti intézkedés, amely lehetővé teszi, hogy egy tagállam egy bizonyos előírás hatálybelépésnek dátumát a törvényben meghatározott bizonyos időpontig késleltesse.

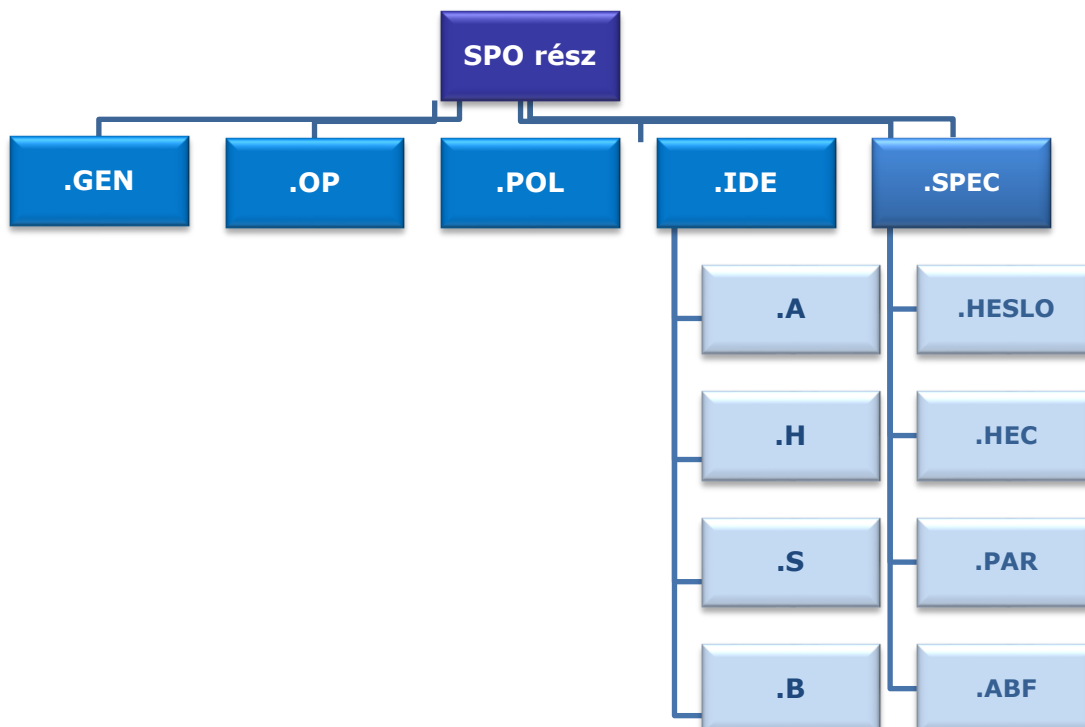
**VIII. Függelék - SPO rész****I. Hatály**

25. Az SPO részt együtt kell olvasni az alábbiakkal:
- a légiműveletekről szóló átfogó rendelet, különösen az alkalmazhatósági dátumokra és átmeneti időszakokra vonatkozó részek;
  - I. függelék – a II.-VIII. függelékben használt fogalmak meghatározása
  - II. függelék – ARO rész, amely többek között tartalmazza az SPO üzemeltetőkre vonatkozó, a felügyeleti felelőségekkel és tanúsítással kapcsolatos hatósági előírásokat;
  - III. függelék – ORO rész, amely a kereskedelmi egyedi műveleteket és összetett hajtóműves légi járművel végzett nem kereskedelmi műveleteket végző SPO üzemeltetők szervezeti előírásait tartalmazza; valamint
  - V. függelék - amely tartalmazza az egyedi jóváhagyásokat igénylő műveletekre vonatkozó előírásokat tartalmazza.
26. Az SPO rész tartalmazza a kereskedelmi és nem kereskedelmi egyedi műveletek műszaki előírásait.
27. Jelen rész öt alrészből áll. A D, SPO.IDE és E alrész, SPO.SPEC alrészek további fejezetekre bomlanak, amelyek egyedi légi járművekre vonatkozó szabályokat és különleges műveleteket tartalmaznak.
28. Az alrészek szerkezete hasonló az alaprendelet IV. függelék lényeges előírások szerkezetéhez.
29. A szabályok szerkezete – különösen a fejezeteké – úgy került kialakításra, hogy a jövőben a meglévő szabály vagy szerkezet változtatása nélkül lehessen hozzáadni további légi jármű-kategóriákra vagy egyedi műveletekre vonatkozó előírásokat.
30. A 4. és 5. ábra bemutatja az SPO rész szerkezetét. Az E alrész az SPO részhez kötődik és alább részletesen kifejtésre kerül.

4. ábra: Az SPO rész szerkezete – szabálycímek



5. ábra: SPO rész – szabályazonosítók



**II. Légitársasággal folytatott munkavégzéstől az egyedi műveletekig**

31. Mostanáig a légitársasággal folytatott munkavégzés területén végzett bármely munkára a JAA ernyője alatt és a tervezett JAR-OPS 4 kidolgozásához kapcsolódóan történt hivatkozás. Manapság számos európai tagállamban a légitársasággal folytatott munkavégzésre vonatkozó előírások az általános célú repülés szabályai részét képezik és az ICAO 6. függelék II. részén alapulnak. Nem léteznek kifejezetten a légitársasággal folytatott munkavégzésre vonatkozó ICAO SARP-ok.
32. 2006-ban létrejött az OPS.001 szabályalkotó csoport III EASA Alcsoportja, melynek célja a légitársasággal folytatott munkavégzésre vonatkozó szabályok kidolgozása volt, szükség szerint felhasználva a tervezett JAR-OPS 0-át és 4-et, valamint a területen fellelhető nemzeti szabványokat. Az OPS.001 szabályalkotó csoport szabály-tervezeteket javasolt, és 2009-ben kiadta a légitársaságokra vonatkozó NPA-t, amely tartalmazta a III. alcsoport által a légitársasággal folytatott munkavégzésre vonatkozóan elvégzett munkát.
33. Az NPA 2009-02b a C alrészben meghatározta a kereskedelmi légiszállítástól eltérő kereskedelmi műveletekre vonatkozó szabályokat. Ezt az alrészét az A alrészszel (GEN) együtt kell olvasni, amely az ICAO 6. függelék II. részén alapuló előírásokat vezetett be. A nyilvános konzultációs folyamat eredményeként, valamint az Európai Bizottság beleegyezésével az Ügynökség átdolgozta szabályrendszerét és úgy döntött, hogy a szabályokat különböző részekre bontja. A VIII. függelék most a légitársasággal folytatott munkavégzéshez kapcsolódó tevékenységekre vonatkozik, és nagyrészt az NPA 2009-02B A és C alrészein alapul. A CRD elkészítésére létrehozott EASA felülvizsgáló csoport átdolgozta az NPA szövegét, figyelembe véve az új szabály-szerkezetet, valamint a felülvizsgáló csoport tagjainak beleegyezésével úgy döntött, hogy a részt átnevezi SPO résznek.
34. Míg az SPO rész jelenleg a légitársasággal folytatott munkavégzéshez kapcsolódó tevékenységekre vonatkozik, az SPO rész hatálya általános nézet szerint szélesebb, mint ami általában légitársasággal folytatott munkavégzésnek számít. Jelen rész a jövőben valóban kiegészíthető egyéb repülésekkel vagy műveletekkel: azonban ezek nem tartoznak teljes egészében a légitársasággal folytatott munkavégzés kategóriájába.
35. Az NPA-n végzett egyik fő változtatás, hogy az SPO rész most már a nem kereskedelmi célból végzett egyedi műveletekre is kitér. Az Ügynökség úgy döntött, hogy az SPO rész hatályát kiterjeszti a nem kereskedelmi üzemeltetőkre. Az egyedi műveletekhez tartozó tevékenységek nagy részét valóban nem kereskedelmi céllal végzik, ugyanakkor a repülésbiztonsági kockázatok megegyeznek a kereskedelmi céllal végzett egyedi műveletekéivel. Következésképpen előítéletesnek tűnt volna, ha a szabályozás azon az alapon nem terjed ki a lényegében a más üzemeltetőkkel megegyező műveleteket végrehajtó üzemeltetőkre, hogy azok a repülést a kereskedelmi kereteken kívül hajtják végre. Ezen felül bármely légitársasággal folytatott munkavégzéssel kapcsolatos egyedi műveletre könnyítések vagy további előírások vonatkoznak és szükségesek. Ezek más részekbe – például az NCC vagy NCO részbe – történő illesztése hátrányosan érintett volna a vonatkozó részek olvashatóságát és ezen részek még összetettebbé váltak volna.

**III. Az SPO részben tárgyalt tevékenységek**

36. 2006-ban az OPS.001 szabályalkotó csoport III EASA alcsoportja számos tevékenységet azonosított, amelyek légitársasággal folytatott munkavégzésnek tekinthetők. Azóta az

Ügynökség még több olyan tevékenységet talált, amelyek feltüntethetők a szabályalkotó csoport által javasolt listán.

37. Széles körben érkeztek hozzászólások két, az SPO rész hatályával kapcsolatos ponthoz.
- A hatályban felsorolt tevékenységek.
38. Ezzel kapcsolatosan a legfőbb reakció az volt, hogy ezen tevékenységek némelyike – különösen a „versenyen történő repülés” és a „vitorlázórepülő-vontatás” – nem számít egyedi műveletnek. Egyes érdekelt felek véleménye szerint ezen tevékenységek rendes műveletnek számítanak, amelyek az általános célú repülés alá tartoznak, ezért azokat nem a jelen részben kell szabályozni.
- A tevékenységek listájának jellege.
39. Különösen a nemzeti hatóságoktól érkeztek olyan általános hozzászólások, hogy a tevékenységek listájának nem kimerítő jellege miatt nem lehet egyértelműen megmondani, hogy a jelen rész mely tevékenységekre vonatkozik, és melyekre nem.
40. Ennek következtében a véleményben már javasolják, hogy az átfogó rendelet tartalmazzon az egyedi műveletek meghatározását, amelybe beletartoznak a repülés céljára vonatkozó általános feltételek. Ezt egészíti ki 19 olyan tevékenység felsorolása, amelyeket egyedi műveletnek tekintenek. Jelen tevékenységekről az Ügynökség úgy tudja, hogy az európai tagállamokban ma is fennállnak.
41. Az SPO részben érintett tevékenységek a következők: külső függesztménnyel végzett helikopteres műveletek; külső emberi teherrel végzett műveletek; helikopteres megfigyelési műveletek; ejtőernyős műveletek és ugrás; mezőgazdasági repülések; légi-fényképezési műveletek, vitorlázó repülőgép vontatása; légihirdetési repülések; kalibrációs repülések; építkezési munkával összefüggő repülések, beleértve az elektromos vezetékek kihúzását; fűrészkes műveletek; olajkiömléssel kapcsolatos műveletek; lavina robbantásos műveletek; földmérési műveletek, a légi térképkészítési műveletekkel együtt; légszennyezés-ellenőrző tevékenység; hírközlő média repülései; televíziós- és filmforgatással kapcsolatos repülések; különleges eseményekhez kapcsolódó repülések, a bemutató és versenyen történő repülésekkel együtt; állatterelő és mentőrepülések; állatorvosi kiszállítási repülések; tengeri temetkezési műveletek; tudományos kutatórepülések (kivéve a 216/2008 sz. rendelet II. függelékében felsoroltakat); felhőmagvasítás.
42. Az Európában jelenleg végzett számos tevékenység miatt nem lehetséges kimerítő lista készítése<sup>5</sup>. Ezen felül a jövőben további tevékenységek jelenhetnek meg, amelyek megfelelnek az egyedi műveletek kritériumainak. Ezért az Ügynökség nem tudja a tevékenységeket az SPO.GEN.005 pontban felsoroltakra korlátozni. Ezért tisztázták, hogy a más felsorolt tevékenységeken kívül azt a tevékenységet, amely a meghatározás legalább egy feltételének megfelel, az SPO rész szerint kell szabályozni. Az Ügynökség úgy véli, hogy a tevékenységek listája, valamint az általános feltételek elérhetővé tétele lehetővé teszi, hogy az érdekelt felek meghatározzák, hogy a légitévékenység az SPO rész hatálya alá esik, avagy sem.

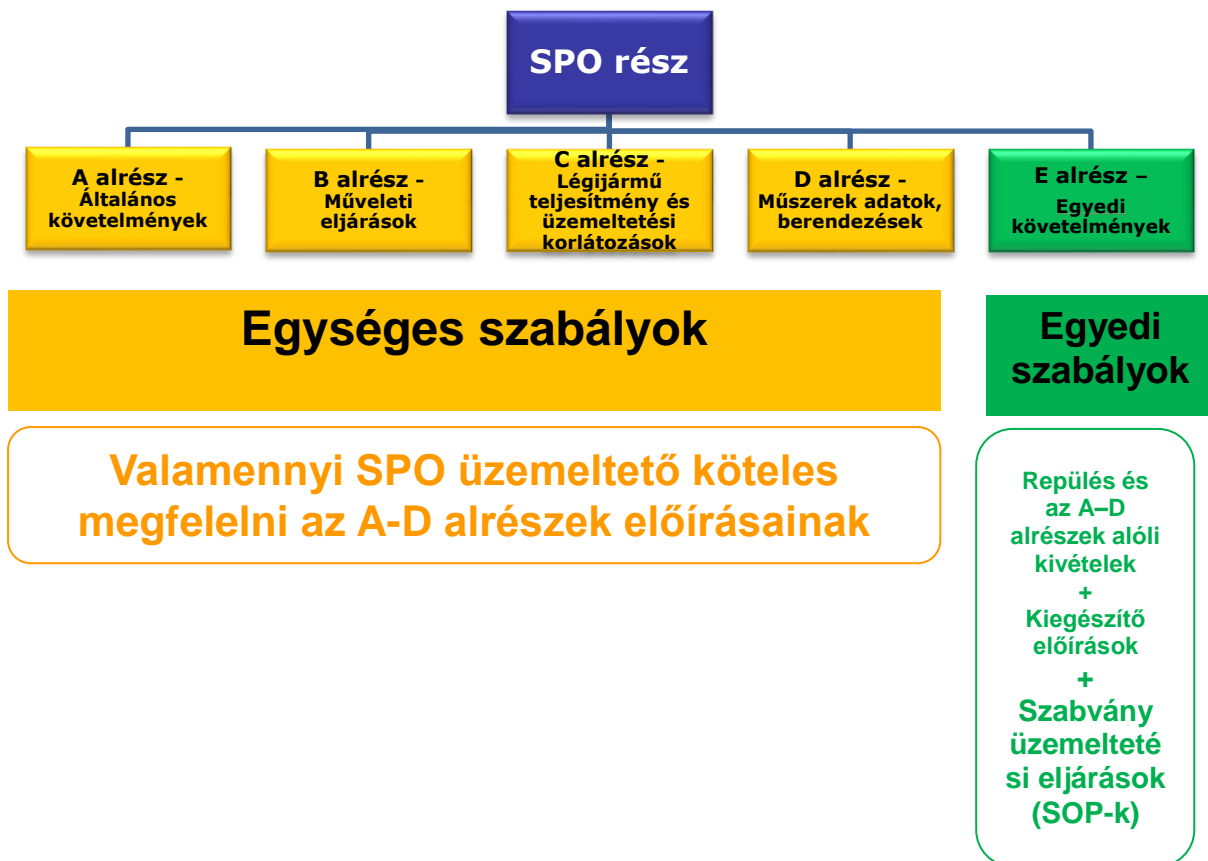
<sup>5</sup> Nem létezik a légi járművel folytatott munkavégzés egy olyan meghatározása, amely légi járművel folytatott minden munkavégzésre kiterjed. Emellett az ICAO meghatározás önmagát korlátozza azáltal, hogy csak példákat sorol fel. Más hatóságok vagy a „légi járművel folytatott munkavégzés” kifejezést használják (pl. az USA), vagy megnevezik (egyéb) egyedi repülési műveletek (egyéb) egyedi repülési műveletek vagy egyedi repülési események (Kanada).

43. A versenyeken történő repüléssel és a vitorlázó repülőgép-vontatással kapcsolatosan a fő kérdés nem maga a szabály volt, hanem az attól való félelem, hogy a jövőben további előírásokat vezethetnek be. A versenyek egyedi szabályok szerint zajlanak, amelyeket a szervező az eseményt megelőzően határoz meg. A légi járművek repülhetnek egymáshoz vagy a felszínhez közel, vagy egyedi feladatokat kell megoldani. Emellett a verseny megnyerésének izgalma további kihatással lehet a repülés lefolytatására, amely így növeli a kockázatokat. Vitorlázó repülőgép-vontatás esetén előírás, a légi jármű egyedi felszerelése, valamint, hogy a pilóta rendelkezzen kiegészítő jogosítással. A rendes szabadidős vagy szállító repülésekhez képest további megelőző intézkedéseket kell hozni. Mindkét tevékenység esetében szükséges egyedi kockázat-elemzés elvégzése a repülést megelőzően, valamint a kockázatok csökkentésére szolgáló megfelelő eljárások megléte. Ezért kerültek bele az SPO részbe.

#### **IV. Az egyedi műveletek egyedi természete**

44. Az SPO gyökeresen eltérő természetű tevékenységek szabályaival foglalkozik. Az összetett hajtóműves légi járművekkel és nem összetett hajtóműves légi járművekkel végzett egyedi műveletekre kiterjedő teljes szabályrendszert tartalmazza.
45. Az SPO részben tárgyalt műveleteknek egyedi jellemzőik vannak:
- A légi járművet egy egyedi feladat elvégzésére használják, ami tulajdonképpen kizárja a „rendes” szabadidős vagy szállítórepüléseket;
  - az egyedi feladatok egyedi kockázatokat jelentenek és egyedi kockázatcsökkentő intézkedéseket kívánnak, például a légi járművel nagyon alacsonyan repülnek, a repülést szokatlan manőverek végrehajtásával végzik, külső függesztmények emelését vagy vontatását végzik, repülés közben személyek juthatnak be légi járművet vagy hagyhatják el azt, vagy a repülés teljesítéséhez egyedi felszerelésekre van szükség; valamint
  - a műveletben pilóta mellett egyéb személy (azaz a feladat-specialista) is részt vehet.
46. Emellett az SPO rész bevezeti a feladat-specialista fogalmát. A feladat-specialista egy, az üzemeltető vagy harmadik fél által kijelölt személy vagy vállalkozás, aki az egyedi feladathoz közvetlenül kapcsolódó feladatokat lát el, vagy egyedi feladatokat végez a légi jármű fedélzetén. A meghatározást az átfogó rendelet tartalmazza, mivel a kifejezést ott használják.
47. A „feladat-specialista” kifejezés használatát a szabályalkotó csoport, valamint az NAP-hoz és a CRD-hez hozzáfűzéseket adó légimunkavégző csoportok erősen támogatták. Az Ügynökségnek bemutatott és általa elfogadott érvez szerint ezen személyek – függetlenül attól, hogy ki nevezi ki őket – egyedi eligazítást vagy képzést kell, hogy kapjanak, valamint légi járművel folytatott munkavégzéshez kapcsolódó feladatot kell végezniük. Ebből a szempontból az „utas” megnevezés félreérthetőnek tűnt.
48. Jogi szempontból a feladat-specialisták vagy a személyzet tagjai, vagy utasok. A „személyzeti tag” az I. függelékben található meghatározása szerint a személyzeti tag „olyan személy, akit az üzemeltető egy légi jármű fedélzetén ellátandó feladatok elvégzésére jelölt ki”. Amennyiben nem az üzemeltető jelöli ki, a feladat-specialista utas.
49. E alrész – Egyedi előírások

50. Az Ügynökség figyelembe veszi a jelen alrész bevezetéséhez a CRD-hez történő hozzászólások idején érkezett számos pozitív hozzászólást, amelyet a légi járművel munkát végző közösség és a nemzeti hatóságok nagy örömmel fogadtak.
51. Az SPO rész 5 alrészre oszlik. Az A – D alrészek a valamennyi SPO üzemeltetőre vonatkozó egységes szabályokat tartalmazzák. Bevezetésre került az E alrész az alábbi 3 célkitűzés érdekében:
- 1. Cél: szükség esetén javaslattétel kiegészítő előírásokra Az SPO részbe tartozó tevékenységek eltérő jellege miatt egy bizonyos tevékenység esetében néha kiegészítő előírásokra van szükség, amelyet ez az alrész tartalmaz, mivel azt nem minden SPO üzemeltető képes alkalmazni. Például a külső függesztménnyel végzett műveleteket végrehajtó helikopteres üzemeltetőknél a D alrészben (IDE) előírtakhoz képest további felszerelések szükségesek, mivel a munka természete megköveteli olyan berendezések felszerelését vagy alkalmazását, amelyek egyéb tevékenységeknél nem szükségesek.
  - 2. célkitűzés: az egységes szabályok alól történő kivételek vagy az azoktól történő eltérések lehetővé tétele. Az A–D alrészekben található szabályok némelyike nem alkalmazható minden fajta egyedi műveletre, sőt egyes esetekben megakadályozhatja a feladat biztonságos módon történő végrehajtását, ha ezen szabályok betartásra kerülnének. Ezért a szabályok rugalmasságának és arányosságának biztosítása szükséges.
  - 3. célkitűzés: részletes meghatározások bemutatása, amelyek az üzemeltetők szabvány üzemelési eljárásainak alapjaként szolgálnak Jelen alrész 2 részletes meghatározást tartalmaz, amelyeket az üzemeltetők dolgoztak ki, és az Ügynökség hagyott jóvá a felülvizsgáló csoport szakértőivel folytatott konzultációt követően. Ezek AMC-ként kerültek kiadásra, hogy lehetővé tegyék az egyedi műveleteknél szükséges rugalmasságot. Amíg az SPO üzemeltetőknek magas szintű előírásoknak kell megfelelniük, részükre a lehető legnagyobb mértékű rugalmasság megadása az előírások hatékony bevezetéséhez annak biztosítása érdekében, hogy képesek legyenek elvégezni az egyedi feladatot és a műveleteket magas repülésbiztonsági szinten hajtják végre.



52. Jelenleg ebben az alrészben 4 egyedi művelet került bemutatásra. Az 1. fejezet (helikopteres külső függesztménnyel végzett műveletek), valamint a 2. fejezet (külső emberi teher) tartalmazza a fent említett részletes meghatározásokat. A 3. fejezet (ejtőernyős műveletek) és 4. fejezet (műrepülések) tartalmazza a szükséges könnyítéseket és kivételeket. Egy külön szabályalkotó feladat során még részletesebb meghatározások dolgozhatók ki.

53. Az E alrész az alábbiak szerint került felosztásra:

- 1. fejezet – A helikopteres külső függesztménnyel végzett műveletek (HESLO) olyan tevékenységek, melynek célja külső teher eltérő módokon (pl. alul felfüggesztve, külső tartályban vagy tartókon) történő szállítása. A felszerelésekre vonatkozó előírások kerültek be, mert ezeket szükségesnek ítélik HESLO repülések végrehajtásához. Jelen fejezet meghatározásokat tartalmaz egy olyan AMC-ben, amelyekhez rengeteg hozzászólás érkezett. Ezek az EASA döntésben olvashatók lesznek.
- 2. fejezet – Külső emberi teher (HEC) emberek repülőterekről/repülőterekre és/vagy üzemeltetési helyszínekről/helyszínekre külső teherként történő szállításának céljából végzett műveletek. Nem tartoznak ide a tengeri pilótaszállítási vagy a helikopteres sürgősségi orvosi szolgálat keretében végzett vonóköteles műveletek, melyek mind az SPA.HHO alá eső kereskedelmi légiszállítási tevékenységek. HESLO esetében repülésbiztonsági okokból kiegészítő felszerelésre vonatkozó előírások kerültek be. Az AMC-ben található meghatározások az EASA



döntésben olvashatók lesznek, figyelembe véve a CRD konzultáció során beérkezett reakciókat.

- 3. fejezet – Ejtőernyős műveletek (PAR) az A–D alrész szabályainak számos könnyítését tartalmazza annak érdekében, hogy az ugrók (a szabályban feladat-specialistaként említve) elvégezhessék feladatukat. Például képesnek legyenek arra, hogy kiugorjanak a légijárműből, ezért a biztonsági övre vonatkozó előírás esetükben nem vonatkozik. Ugyanígy, a füst húzó eszközökkel bemutatót tartó feladat-specialisták (bizonyos feltételek mellett) nem kell, hogy betartsák a veszélyes anyagok lakott terület feletti kibocsátását megtiltó előírást, különben nem lennének képesek elvégezni a feladatukat. Emellett az oxigén-felszerelésre vonatkozóan is könnyítés került bevezetésre, valamint kivételt derítettek fel a felszerelésekre vonatkozó betarthatatlan előírások elkerülése érdekében. Végezetül, bekerült egy további előírás arra vonatkozóan, hogy a parancsnok köteles ELT-t magánál tartani víz felett végzett olyan ballonos műveleteknél, ahol egyszerre több, mint 6 ember szállítható.
- 4. fejezet – Műrepülés (ABF) tartalmazza a szükséges kivételeket annak elkerülése érdekében, hogy túlságosan sok szükségtelen előírás vonatkozzon az ilyen jellegű műveletekre. Kivételek kerültek bevezetésre, hogy elkerülhető legyen az elsősegély-nyújtó csomagok vagy kézi tűzoltókészülékek fedélzeti tárolásának előírása.

## **V. Az egyes reakciók és fő változások**

### ***SPO.GEN.106 A feladat-specialista felelősségei***

54. Új előírást szövegeztek, hogy tisztán kimutathatók legyenek a feladat-specialista felelősségei. Ahogy fent említettük, a feladat-specialisták néha a személyzet tagjának minősülnek – akik felelősségei az SPO.GEN.105 pontban kerültek meghatározásra –, néha pedig utasnak. Annak érdekében, hogy mindkét esetben nyilvánvalóan azonosíthatók legyenek a felelősségek, az SPO.GEN.106 meghatározza azon feladat-specialisták feladatait és felelősségeit, akik nem személyzeti tagok.

### ***SPO.GEN.155 Veszélyes áruk szállítása***

55. Veszélyes anyagok szállítását az ICAO Műszaki utasításainak megfelelően kell végezni. Jelen bekezdés meghatározza azon eseteket, amikor veszélyes áruk az SPA.DG szerinti egyedi jóváhagyás nélkül is szállíthatók. Ez vonatkozik például olyan esetekre, amikor a légijármű fedélzetére egyedi célokra veszélyes árukat visznek fel. Az ICAO Műszaki utasítások felsorolja a vonatkozó eseteket. További könnyítés várható az E alrészben a HESLO esetében, amikor a műveletekkel veszélyes árukat szállítanak ember nélküli helyszínekről vagy távoli helyszínekről. A Műszaki utasítások minden vonatkozó előírásának betartása nem tekinthető megvalósíthatónak. A kivételt a kompetens hatóságnak jóvá kell hagynia.

### ***SPO.OP.130/131 Üzemanyag- és olajellátás – repülőgépek/helikopterek***

56. VFR repülések esetén a légijármű-parancsnok csak akkor kezdheti meg a repülést, amennyiben megbizonyosodott arról, hogy a helikopter elegendő üzemanyaggal

rendelkezik ahhoz, hogy elrepüljön a repülőtérré vagy műveleti helyszínre, valamint azt követően 20 percre elegendő üzemanyaggal és olajjal rendelkezik. Számos érdekelt fél kérte könnyítés bevezetését, mert a légi járművel történő munkavégzés esetében, rövid idejű repüléseknél számos esetben szükséges, hogy a légi jármű a feladat teljesítése érdekében a lehető legkönnyebb legyen. A kérésnek megfelelően az Ügynökség lehetővé teszi, hogy az üzemeltetők 10 percre elegendő üzemanyagot vigyenek magukkal, amennyiben a repülés a repülőtér/műveleti helyszín 25 tmf-es körzetén belül marad.

### **SPO.OP.135 Repülésbiztonsági eligazítás**

57. A repülésbiztonsági eligazítás az egyedi műveletek különleges jellegzetességeihez igazodik, és elvárás, hogy az utasok általános eligazításánál alaposabb legyen. A repülésbiztonsági eligazítás kiváltható képzési programmal.

### **SPO.OP.185 Repülés közbeni különleges helyzetek szimulációja**

58. Az általános szabályoknak megfelelően jelen előírás megtiltja, hogy a légi jármű-parancsnok (különleges vagy kényszerhelyzeti) szimulációkat hajtson végre feladat-specialisták szállítása közben, az oktatási céllal végzett szimulációk kivételével.

### **SPO.OP.200 Földközelség észlelése**

59. Jelen előírás egy általános repülésbiztonsági szabályt tartalmaz, miszerint amennyiben a személyzet valamely tagja vagy egy földközelség-jelző rendszer a föld nem tervezett közelségét jelzi, a pilóta köteles azonnali javító intézkedést hozni a biztonságos repülési körülmények visszaállítása érdekében. Azonban egyes egyedi műveletek (például mezőgazdasági repülések) esetében, ahol a repülést a földtől a földközelség-jelző rendszer általi riasztást kiváltó távolságon belül kell végrehajtani szükségesnek tűnt azon rugalmasság lehetővé tétele, hogy a pilóta szükség esetén kikapcsolja a rendszert.

### **SPO.OP.205 Fedélzeti összeütközés-elkerülő rendszer (ACAS) – összetett hajtóműves repülőgépek és helikopterek**

60. Jelen előírás olyan eljárások bevezetését írja elő az üzemeltetők részére, amely biztosítja, hogy amennyiben a légi jármű rendelkezik ACAS II rendszerrel és az üzemképes, azt az 1332/2011/EK rendelet szerint kell használni. Amennyiben a rendszer felszerelték és üzemképes, a földközelség-jelző rendszerrel megegyező alapelvek érvényesek. Jelen könnyítés olyan tevékenységekre vonatkozik, amikor a légi járművek nagyon közel repülhetnek egymáshoz, úgy mint repülőversenyek vagy műrepülések.

### **SPO.POL.146 Teljesítmény-követelmények – helikopterek**

61. Jelen rendelkezés tartalmazza a beépített területek felett üzemelő helikopterekre vonatkozó teljesítmény-követelményeket. Az előírással – különösen az SPO.POL.146(a) ponttal – kapcsolatosan nagy mennyiségű hozzászólás érkezett. A helikopter-üzemeltetők erősen támadták azon kötelezettséget, hogy kizárólag A kategóriás tanúsítással rendelkező helikopterekkel üzemelhetnek ilyen légterekben. Érvelésük szerint többé nem lennének képesek üzemelni, mivel a legtöbbször B teljesítmény-kategóriás helikoptereket üzemeltet, még beépített területek felett is. Az Ügynökség megvizsgálta a helyzetet. Az

előírást úgy módosították, hogy lehetővé tegye a B teljesítmény-kategóriás helikopterek számára a beépített területek feletti üzemelést, két feltétellel: biztonsági intézkedéseket kell hozni a földön található személyek vagy vagyontárgyak túlzott veszélyeztetésének megelőzése érdekében, valamint, ezen intézkedések meghozatalát követően azokat jóvá kell hagyni a kompetens hatósággal.

### **Tartalék oxigén szállítása és használata**

62. Az alábbi, a nem összetett hajtóműves repülőgépek és helikopterek oxigén-berendezésére vonatkozó szabályokhoz széles körből érkezett hozzászólás és megjegyzés:
- SPO.OP.195 Tartalék oxigén használata, valamint
  - SPO.IDE.A/H.175 Kiegészítő oxigén – nem túlnyomásos repülőgépek/helikopterek.
63. Általános kérés volt ezen szabályok könnyítése az SPO-k vonatkozásában, az egyes tagállamokban jelenleg érvényes üzemelési gyakorlatnak megfelelően.
64. Az ebben a témában beérkezett hozzászólások és megjegyzések áttekintését követően az Ügynökség az alábbiakra hívja fel a figyelmet:
- A túlnyomásos helikopterekre vonatkozó előírásokat törölték, mivel az EU-ban nem üzemelnek túlnyomásos helikopterek.
  - A repülőgépekre vonatkozó jelenlegi szöveg továbbra is megegyezik az NCC.IDE és az NCO.IDE részek előírásaival, figyelembe véve, hogy a pilótánál fellépő hipoxia olyan veszélyes helyzetekhez vezethet, amely elfogadhatatlan kockázattal jár harmadik felek részére.
  - Az Ügynökség különösen azt vette figyelembe, hogy az emberi fiziológia nem függ az üzemelés jellegétől vagy a légijármű összetettségétől.
  - Az Ügynökség emellett tudomásul vette az ICAO által a témában végzett felméréseket, amely elérhető a Doc 8984 Polgári repülőorvosi kézikönyv legutóbbi, 2008-ban módosított változatában. Jelen dokumentum részletesen bemutatja a hipoxia különböző magasságokon kifejtett hatásait, és indokolja az előírás szükségességét.
  - Azonban figyelembe vették a következőket:
  - Egyes SPO műveletek esetében komoly hatással bírnának és jelentős hátrányt okoznának a tartalék oxigén szállítására és használatára vonatkozó előírások.
  - Egyes SPO üzemeltetők általános tapasztalatait nagy magasságban, oxigén nélkül végzett műveleteknél.
  - Az egyes hegyvidékes területeken nagy repülési tapasztalattal rendelkező pilótáknál vagy feladat-specialistáknál előfordulhat, hogy élettanilag alkalmazkodtak ezen magasságokhoz.
  - Meghatározhatók, és az SPO-kban bevezethetők a nagy magasságokban az oxigén nélküli kitettséggel járó kockázatok csökkentését, és a kitettségi idő korlátozását célzó követelmények.
  - Ezért, a kiegészítő oxigén fedélzeti szállítására és használatára vonatkozó általános előírások fenntartása mellett az Ügynökség figyelembe vette egyes SPO

tevékenységek természetét, és megfontolta ezen előírások bizonyos feltételek melletti könnyítését, a kompetens hatóság előzetes jóváhagyásával.

### ***Lezuhanás kockázatát csökkentő berendezés***

65. Ez az előírás törlésre került a beérkezett hozzászólások fényében, amelyek felhívták a figyelmet az arányos bevezetés nehézségeire, figyelembe véve a tervezéssel kapcsolatos szempontokat és a bevezetési időt. Ezt az Ügynökség a jövőben egy önálló szabályalkotó feladat keretében újragondolja.

### ***SPO.IDE.A.130 Terepre figyelmeztető rendszer (TAWS)***

66. A szöveg átírásra került, hogy egyértelművé tegye az előírás alkalmazhatóságát, valamint az E alrészben könnyítések kerültek bevezetésre.

### ***SPO.IDE.H.195 Víz feletti repülés – nem összetett hajtóműves helikopterek és SPO.IDE.H.197 mentőmellények – összetett hajtóműves helikopterek***

67. A mentőmellények elektronikus megvilágítására vonatkozó követelmény a helikopterek esetében fenntartásra került, az NCC rész és az NCO rész előírásaival összhangban. Ezen felül a beérkezett hozzászólások nyomában tisztázásra került, hogy nem feltétlenül szükséges a mentőmellényeket bizonyos könnyen hozzáférhető helyeket tárolni, hanem azokat azon személyek, akiknek azokat kiosztották, közvetlenül is viselhetik.
68. Emellett külön feltételek kerültek bevezetésre az olyan két hajtóműves helikopterekre vonatkozóan, amelyek besorolása nem összetett hajtóműves helikopter.

### ***SPO.IDE.B.140 Egyéb felszerelések***

69. Az egyéb felszerelések címszó alatt felsorolt egyes tételek (úgy mint, védőkesztyű vagy kés) alkalmazhatóságára vonatkozó követelmény ballonkategóriák alapján a hozzászólások és szakértői tanácsadás alapján felülvizsgálatra került.

Köln, 2012. április 16.

P. GOUDOU  
Ügyvezető igazgató