



ÁLIT NR. 02/2012

FLUGÖRYGGISSTOFNUNAR EVRÓPU

frá 16. apríl 2012

varðandi reglugerð framkvæmdastjórnarinnar sem kveður á um útfærslureglur vegna

'Flugreksturs – OPS (liður-SPO)'

EFNISYFIRLIT

Stutt yfirlit.....	3
Inngangur	4
I. Almennt	4
II. Umfang álitsins	4
III. Samráð	5
IV Númerakerfi.....	7
Forsíðureglugerð um flugrekstur	9
I. Umfang	9
II. Yfirlit yfir athugasemdir	9
III. Skýringar	9
Viðauki VIII – Liður-SPO	10
I. Umfang	10
II. Frá verkflugi til sértæks reksturs	12
III. Starfsemi sem heyrir undir lið-SPO	12
IV Tiltekið eðli sértæks reksturs.....	14
V. Sérstakar athugasemdir og meginbreytingar	16

Stutt yfirlit

Þetta álit inniheldur eftirfarandi skjöl:

- Breytingu á forsiðureglugerð um flugrekstur, þar á meðal breytingar á viðauka I - Skilgreiningar;
- Viðauka VIII - lið-SPO, tæknilegar kröfur fyrir sértækan rekstur (flutningaflug og tómstundaflug) með flugvélum, þylum, sviffflugum, loftbelgjum:

Kröfurnar voru þróaðar með þau markmið í huga að:

- viðhalda háu öryggisstigi;
- tryggja viðeigandi reglur;
- tryggja sveigjanleika og skilvirkni fyrir flugrekendur og yfirvöld.

Þetta álit er niðurstaða ítarlegs samráðsferlis stjórnvalda, samtaka, flugrekenda og sérfræðinga um flugmál.

Álitið fyrir eftirstandandi liði viðauka IV – lið-CAT fyrir sviffflugur og loftbelgi sem og útsýnisflug á flugvélum og þylum verður gefið út á seinni stigum.

Inngangur

I. Almennt

1. Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008¹ (hér á eftir vísað til sem 'grunnreglugerðin') með breytingum samkvæmt reglugerð (EB) nr. 1108/2009² kemur á viðeigandi og alhliða ramma fyrir skilgreiningu og útfærslu á sameiginlegum tæknilegum kröfum og stjórnsýsluferlum á sviði almenningsflugs.
2. Tilgangur þessa álits er að aðstoða framkvæmdastjórn Evrópusambandsins við að koma á útfærslureglum fyrir flugrekstur.
3. Við samþykkt álitsins hefur verið farið eftir ferli tilgreindu af stjórn Flugöryggisstofnunar Evrópu (stofnunarinnar)³ í samræmi við ákvæði 19. gr. grunnreglugerðarinnar.

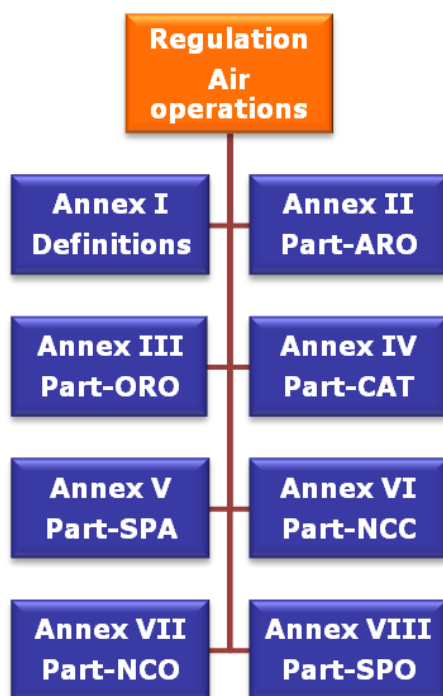
II. Umfang álitsins

4. Þetta álit inniheldur eftirfarandi skjöl:
 - Breytingu á forsíðureglugerð um flugrekstur, þar á meðal breytingar á viðauka I - Skilgreiningar;
 - Viðauka VIII - lið-SPO, tæknilegar kröfur fyrir sértækan rekstur (flutningaflug og tómstundaflug) með flugvélum, þyrlum, svifflugum, loftbelgjum;
5. Skjölín í þessu áliti eru byggð á endurskoðaðri reglusamsetningu framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins og Stofnunarinnar frá apríl 2011. Eftirfarandi tafla gefur yfirlit yfir viðauka við reglugerð um flugrekstur.

¹ **Reglugerð** Evrópuþingsins og Evrópuráðsins (EB) nr. 216/2008 frá 20 febrúar 2008 um sameiginlegar reglur um almenningsflug, stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópu, og afnám tilskipunar Evrópuráðsins 91/670/EBE, reglugerðar (EB) nr. 1592/2002, og tilskipunar 2004/36/EB. *Stjórnartíðindi EB L 79, 19.03.2008, bls. 1-49.*

² Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1108/2009 frá 21. október 2009 um breytingar á reglugerð (EB) nr. 216/2008 á sviði flugvalla, flugumferðarstjórnar og flugleiðsöguþjónustu, og afnám tilskipunar 2006/33/EB. *Stjórnartíðindi EB L 309, 24.11.2009, bls. 51-70.*

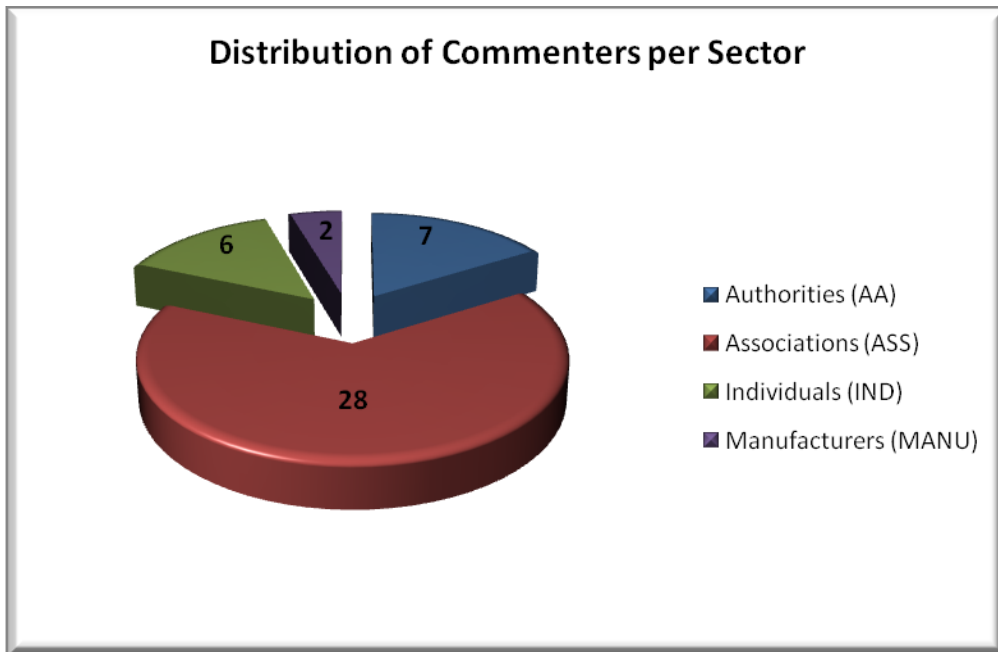
³ Ákvörðun stjórnarinnar varðandi verklagið sem Stofnunin skal beita við útgáfu álita, vottunarforskrifta og leiðbeiningarefnis (reglusetningarferli). EASA MB 08-2007, 13.06.2007.

Mynd 1: Viðaukar við reglugerð um flugrekstur**III. Samráð**

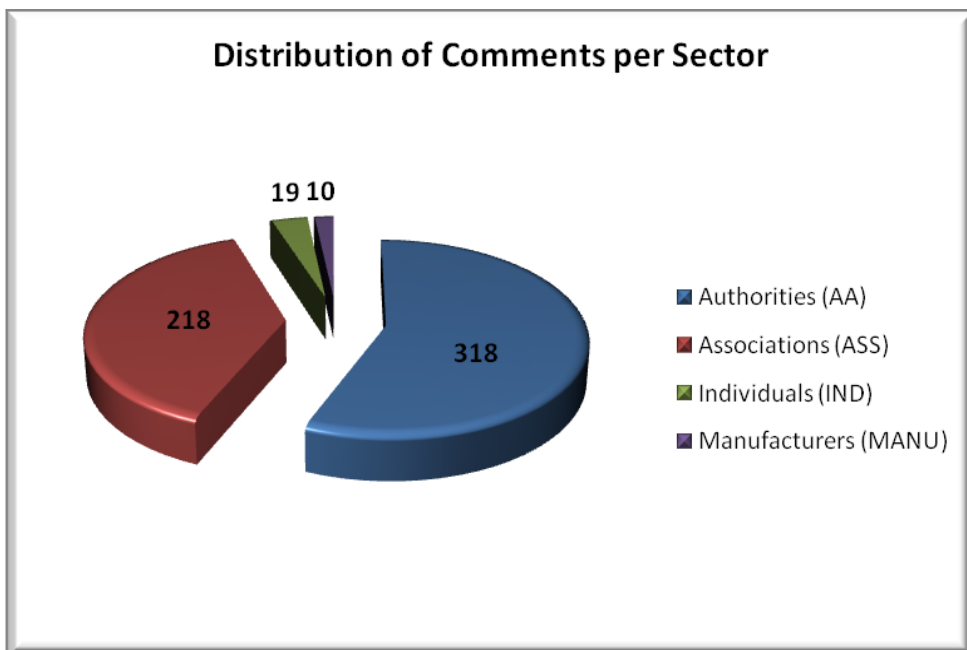
6. Þetta álit byggir á NPA 2009-02 sem inniheldur tillögudrög að útfærslureglum og viðurkenndum aðferðum til að uppfylla kröfur tengdum þeim, sem og leiðbeiningarefni fyrir flugrekstur.
 - NPA umsagnaleitun
7. NPA 2009-02 var birt á vefsíðu EASA (<http://www.easa.europa.eu>) þann 30. janúar 2009. Samráðstímabilinu lauk þann 31. júlí 2009. Stofnunin fékk alls 13.775 athugasemdir, en af þeim tengdust um 350 umfangi þessa álits.
 - CRD umsagnaleitun
8. Ágrip af athugasemdunum, tengd viðbrögð við ágripi athugasemdanna og texti hinnar endurskoðuðu og fyrirhuguðu reglu voru rædd til hlítar með rýnihópunum fjórum (e. rulemaking review groups - RGs):
 - RG01 (CAT), með áherslu á reglur um flutningaflug á loftförum;
 - RG02 (SPO), með áherslu á reglur um sértækan rekstur;
 - RG03 (NCC), með áherslu á reglur um tómstundaflug á flóknum vélknúnum loftförum; og
 - RG04 (NCC), með áherslu á reglur um tómstundaflug á öðru en flóknum vélknúnum loftförum.
9. RG02 endurskoðaði uppkast að texta viðbragðsskjals við athugasemdum um lið-SPO.
10. Stofnunin framkvæmdi einnig athugun á samræmi við aðra liði (lið-CAT og drög að lið-NCC og lið-NCO) áður en CRD var gefið út.
11. Á grundvelli ítarlegs samráðs með yfirvöldum, samtökum og flugrekendum birti stofnunin CRD OPS III þann 27. september 2011. Svartíma lauk þann 31. janúar 2012.
 - Fundur með meðlimum rýnihóps og vefráðstefna

12. Í umsagnaleituninni, skipulagði Stofnunin, þann 23. – 24. nóvember 2011, annan fund með RG02 (SPO) meðlimum til að ræða útgefinn CRD texta. Þessi fundur gerði kleift að endurbæta CRD textann og samhljóða álit náðist. Þau aðalatriði sem voru rædd voru frammistöðuviðmiðanir fyrir þyrlur og stöðluðu verklagsferlarnir (e. standard operating procedures, SOPs) tveir fyrir ytri lestun á þyrlum með stroffum (e. helicopter external sling load operations, HESLO) og flutninga á fólki utanborðs (e. human external cargo operations, HEC).
 13. Til viðbótar við fundinn með RG meðlimunum, stóð Stofnunin fyrir almennri vefráðstefnu þann 29. nóvember 2011 í því skyni að kynna CRD og til að standa fyrir umræðum og skiptast á upplýsingum um lið-SPO. Svörunin var jákvæð.
- Viðbrögð við CRD
14. Stofnuninni bárust svör við CRD frá 43 aðilum, þ.á.m. landsyfirvöldum, framleiðendum, samtökum og einstaklingum. Heildarfjöldi athugasemda er í kringum 560, en þar af eru 15% tvítekin.
- Eftirfarandi tölur sýna yfirlit yfir slík svör.

Mynd 2: Yfirlit yfir athugasemdaaðila sem gáfu svör



Mynd 3: Yfirlit yfir athugasemdir sem bárust



15. Öll svör hafa verið metin og þeim svarað og tekið var tillit til þeirra við drög breytinga á viðauka VIII þessa álits.

IV Númerakerfi

16. Í samræmi við viðmið stofnunarinnar um vinnu við uppkast að reglugerðum var eftirfarandi númerakerfi tengt útfærslureglunum:

<Liður>. <Undirliður>. <Hluti>. <N>

Skýring:

- <Liður>: lögboðið - allt að fjórir stafir eða tölur
dæmi: SPO
- <Undirliður>: lögboðið - allt að fjórir stafir eða tölur
dæmi: GEN, OP, POL, IDE, SPEC
- <Hluti>: lögboðið - allt að fimm stafir eða tölur
dæmi: SPO.SPEC.HESLO
- <N>: lögboðið - töluregla - þrjú tölustafir, upphaf við 100, stighækkandi tölur
venjulega með 5 tölustöfum á milli.

Forsíðureglugerð um flugrekstur

I. Umfang

17. Forsíðureglugerð um 'flugrekstur' skilgreinir almennt nothæfi þeirra liða sem hún tekur til og leggur til aðlögunarráðstafanir í formi úrsagna⁴. Hún er útbúin sem breytingarreglugerð og er byggð á hinni upphaflegu forsíðureglugerð eins og kosið var um af EASA nefndinni fyrir CAT pakkann (álit nr. 04/2011).

II. Yfirlit yfir athugasemdir

18. Viðbrögð sem bárust við OPS forsíðureglugerðinni lögðu áherslu á atriði er vörðuðu samræmi, upptökuákvæði, vottun eða ekki fyrir alla flugrekendur í viðskiptalegum tilgangi, umfang og skilgreiningu á sértækum rekstri og skilgreininguna á tæknimanni.

III. Skýringar

19. Grein 1(1)-(4) í breytingarreglugerðinni kveður á um umfang reglugerðarinnar sem tekur til sértæks reksturs flugs í viðskiptalegum tilgangi og tómsundaflugs. Sértækir flugrekendur í viðskiptalegum tilgangi munu þurfa vottorð en sértækir flugrekendur í tómsundaflugi með flóknum vélknúnum flugvélum og þyrlum munu þurfa að lýsa yfir starfsemi sinni við hið lögbæra stjórnvald. Tengd ákvæði er að lúta að vottun, tilkynningaskyldu og stofnanakröfum (liður-ORO) hafa þegar verið gefin út ásamt EASA álit 04/2011.
20. Grein 1(5) felur í sér skilgreiningu á sértækum flugrekendum í viðskiptalegum tilgangi og í tómsundaflugi sem og á tæknimönnum. Frekari skýringar er að finna í köflum III og IV að neðan.
21. Nýjum viðauka VIII lið-SPO er bætt við sem inniheldur tæknilegar kröfur um starfsreglur, afköst, búnað og nokkrar almennar kröfur fyrir allan sértækan rekstur (grein 1(11)). Kveðið er á um skylt nothæfi í grein 1(8). Jafnframt, þegar starfað er innan skilgreinds loftrýmis, aðgerðir fara fram til að lækka lágmark eða verið er að flytja hættulegan varning, skulu bæði sértækir flugrekendur í viðskiptalegum tilgangi og í tómsundaflugi hafa sérstakt samþykki. Ákvæðin sem tengjast slíkum aðgerðum og samþykkjum er að finna í lið-SPA (aðgerðir sem krefjast sérstakra samþykkja), sem gefinn var út með álit 04/2011. Þetta krefst engra breytinga á forsíðureglugerðinni.
22. Grein 1(9) inniheldur skýringar með tilliti til viðeigandi FTL krafna. Að svo stöddu munu landsákvæði fyrir sértækan rekstur gilda áfram. Tengdar útfærslureglur (e. Implementing Rules, IRs) verða lagðar til síðar.
23. Grein 1(10) í breytingarreglugerðinni inniheldur úrsagnarákvæðin. Að teknu tilliti til þess að ekki er kveðið á um nein samræmd ákvæði á sviði sértæks reksturs og að sumir flugrekendur þurfa að vera vottaðir, er almenn úrsögn sem nemur 3 árum lögð til.
24. Að lokum inniheldur grein 2 gildistökukröfur breytingarreglugerðarinnar.

⁴ Úrsögn er aðlögunarráðstöfun sem gefur aðildarríkjum kost á að fresta innleiðingardagsetningu tiltekins ákvæðis, upp að ákveðnum tímamörkum sem skilgreind eru í lögum.

Viðauki VIII – Liður-SPO**I. Umfang**

25. Lið-SPO skal lesa ásamt:

- forsíðureglugerðinni um flugrekstur, einkum hvað varðar gildistíma og aðlögunartíma;
- viðauka I - skilgreiningar fyrir hugtök sem notuð eru í viðaukum II til VIII;
- viðauka II – lið-ARO sem hefur meðal annars að geyma stjórnvaldskröfur fyrir SPO flugrekendur í tengslum við umsjónarskyldur og vottun;
- viðauka III - lið-ORO sem hefur að geyma stofnanakröfur fyrir SPO sértæka flugrekendur í viðskiptalegum tilgangi og tómsundaflugi með flóknum vélknúnum loftförum; og
- viðauka V - lið-SPA, sem hefur að geyma kröfur fyrir starfrækslu er krefst sérstaks samþykkis.

26. Liður-SPO hefur að geyma tæknilegar kröfur fyrir sértækan rekstur flugs í viðskiptalegum tilgangi og tómsundaflugs.

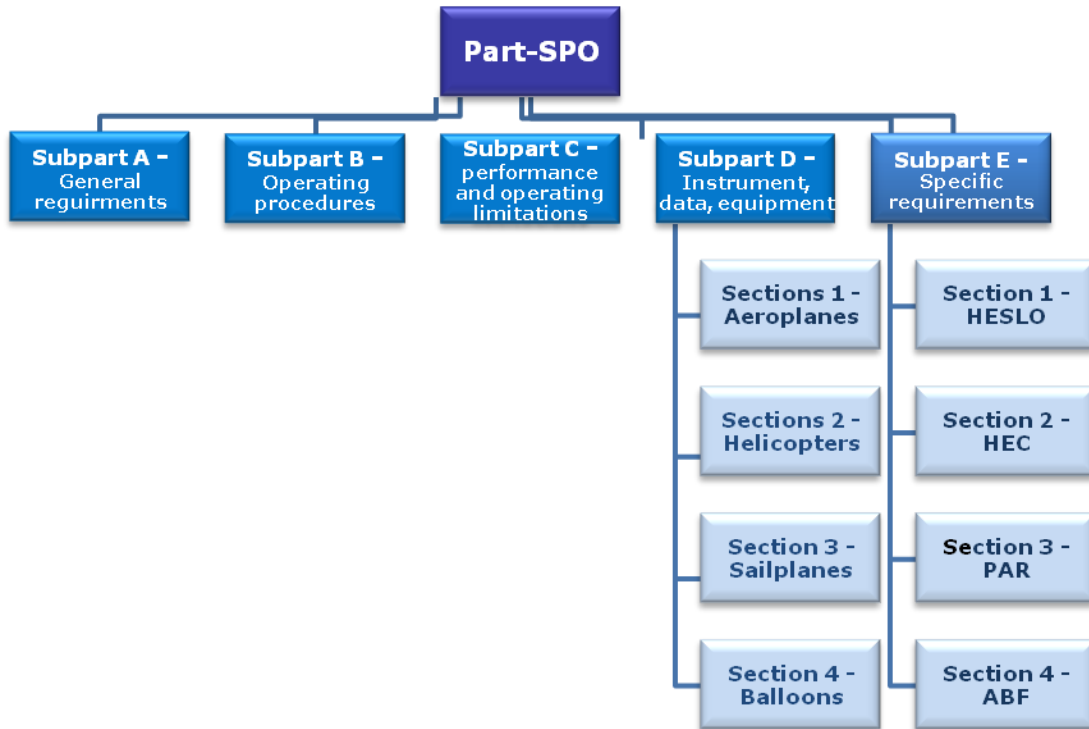
27. Þessi liður samanstendur af fimm undirliðum. Undirliður D, SPO.IDE og undirliður E, SPO.SPEC eru ennfremur brotnir niður í hluta sem hafa að geyma reglur tengdar loftfari og sértækum rekstri.

28. Uppbygging undirliðanna er sambærileg uppbyggingu grunnkrafna í viðauka IV við grunnreglugerðina.

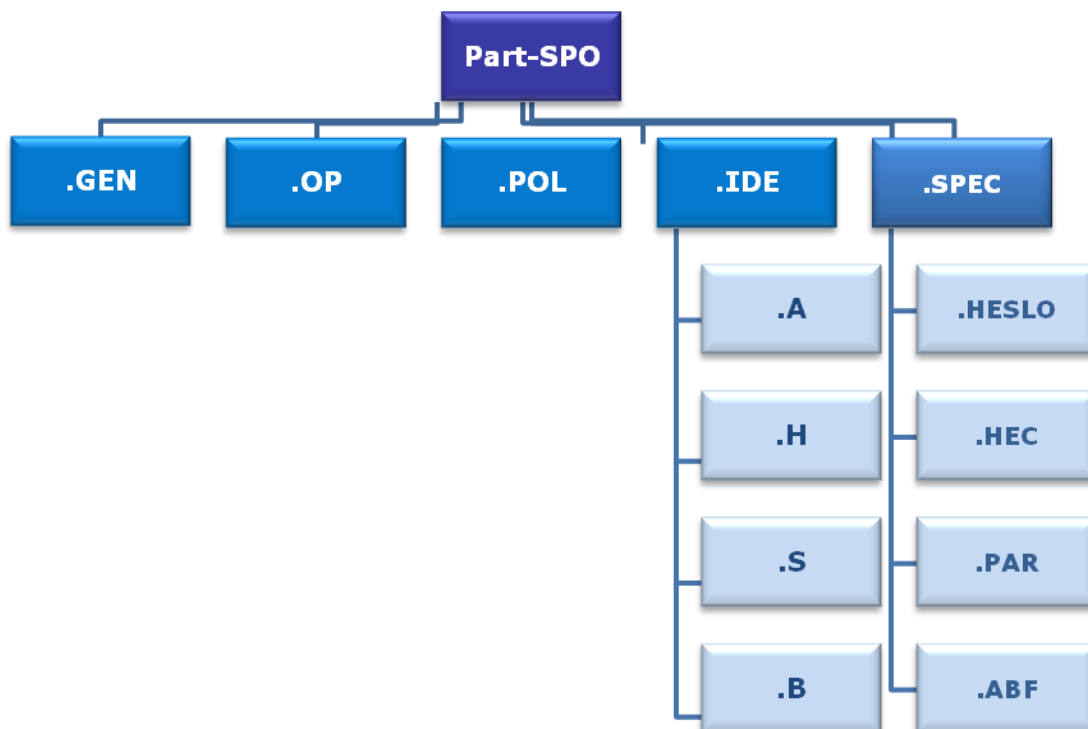
29. Reglakerfið, sérstaklega hlutarnir, hefur verið þróað þannig að hægt verður í framtíðinni að bæta inn kröfum er varða viðbótarflokka loftfara, eða sérstaka starfrækslu, án þess að gera breytingar á þeim reglutexta sem í gildi er eða reglakerfinu sjálfu.

30. Myndir 4 og 5 gefa yfirlit yfir uppbyggingu liðs-SPO. Undirliður E er sértækur lið-SPO og er útskýrður frekar að neðan.

Mynd 4: Uppbygging lið-SPO – fyrirsagnir regluheita



Mynd 5: Uppbygging liðs-SPO - regluauðkenni



II. Frá verkflugi til sértæks reksturs

31. Þar til nú hefur eina tilvísunin í vinnu sem fram fer á sviði verkflugs átt sér stað undir merkjum JAA og þróunarinnar á drögum að JAR-OPS4. Í mörgum aðildarríkjum Evrópu í dag, er starfsemi í verkflugi stýrt af almennum flugmálareglum og byggist á ICAO viðauka 6 lið II. Það eru engir ICAO SARPs sem ná sérstaklega til verkflugs.
32. Árið 2006 var EASA undirhópur III OPS.001 reglusetningarhópsins stofnsettur til að þróa reglur fyrir verkflug, og nota um leið, eins og við átti, drög að JAR-OPS 0 og 4 og einnig taka tillit til landsstaðla á því sviði. OPS.011 reglusetningarhópurinn lagði til reglur og gaf út NPA um starfrækslu loftfara árið 2009, sem einnig náði til vinnu undirhóps III í tengslum við verkflug.
33. NPA 2009-02b tilgreindi kröfur fyrir flugrekstur í viðskiptalegum tilgangi annað en flutningaflug í viðskiptalegum tilgangi í undirlið C. Þennan undirlið þurfti að lesa í samhengi við undirlið A (GEN) sem tilgreindi kröfur sem byggðust á ICAO viðauka 6 lið II. Í kjölfar umsagnaleitunarinnar og í samvinnu við framkvæmdastjórn Evrópusambandsins, endurnýjaði Stofnunin reglukerfi sitt og ákvað að aðgreina reglurnar í mismunandi liði. Viðauki VIII nær nú til starfsemi í verkflugi og byggist að stórum hluta á undirlið A og undirlið C í NPA 2009-02b. EASA rýnihópurinn sem stofnsettur var til að útbúa CRD endurnýjaði NPA textann og tók tillit til hins nýja reglukerfis og, í samvinnu við meðlimi þessa rýnihóps, ákveðið var að kalla þennan lið lið-SPO.
34. Á meðan liður-SPO nær nú aðallega til starfsemi í verkflugi, er skilningur á því að umfang liðs-SPO er mun meira en það sem vanalega telst vera verkflug. Raunar má einnig innifela aðrar tegundir flugs eða reksturs í þessum lið í framtíðinni: Hins vegar fellur það ekki undir flokk verkflugs sem slíks.
35. Mikilvæg breyting á NPA er að nú nær liður-SPO til sértæks reksturs sem einnig er stundaður í tómstundaflugi. Stofnunin ákvað að útvíkka umfang liðs-SPO til flugrekenda í tómstundaflugi. Raunar fer ýmis starfsemi sem fellur undir sértækan rekstur fram sem tómstundaflug á meðan öryggisáhættur eru þær sömu og fyrir sértækan rekstur sem stundaður er í viðskiptalegum tilgangi. Því myndi það virðast hleypidómar ef flokkur flugrekenda sem eru að stunda sams konar rekstur og aðrir flugrekendur félli ekki undir sams konar reglur og þeir síðarnefndu, einfaldlega vegna þeirrar staðreyndar að þeir væru að stunda flug utan viðskiptalegs samhengis. Ennfremur eiga tilslakanir eða viðbótarkröfur við um og er krafist fyrir allan tiltekinn rekstur verkflugs. Meðtalning í öðrum liðum, eins og lið-NCC og -NCO, myndi hafa skaðleg áhrif á læsileika þeirra liða og því yrðu þeir flóknari.

III. Starfsemi sem heyrir undir lið-SPO

36. Árið 2006 tilgreindi undirhópur III OPS.001 reglusetningarhópsins ýmsa starfsemi sem telst vera starfsemi á sviði verkflugs. Síðan hefur Stofnunin tilgreind enn frekari starfsemi sem getur talist falla undir listann sem lagður var til af reglusetningarhópnum.
37. Margar athugasemdir bárust vegna tveggja atriða sem varða umfang liðs-SPO.
 - Starfsemin sem útlistuð er í umfanginu.
38. Meginviðbrögðin vegna þessa þáttar voru þau að suma starfseminna væri ekki hægt að flokka sem sértækan rekstur, einkum 'keppnisflug' og 'svifflugudrátt'. Samkvæmt sumum

hagsmunaaðilum, er þessi starfsemi hefðbundinn rekstur sem fellur undir almennar flugmálareglur og ætti því ekki að heyra undir þennan lið.

- Eðli listans yfir starfsemi.

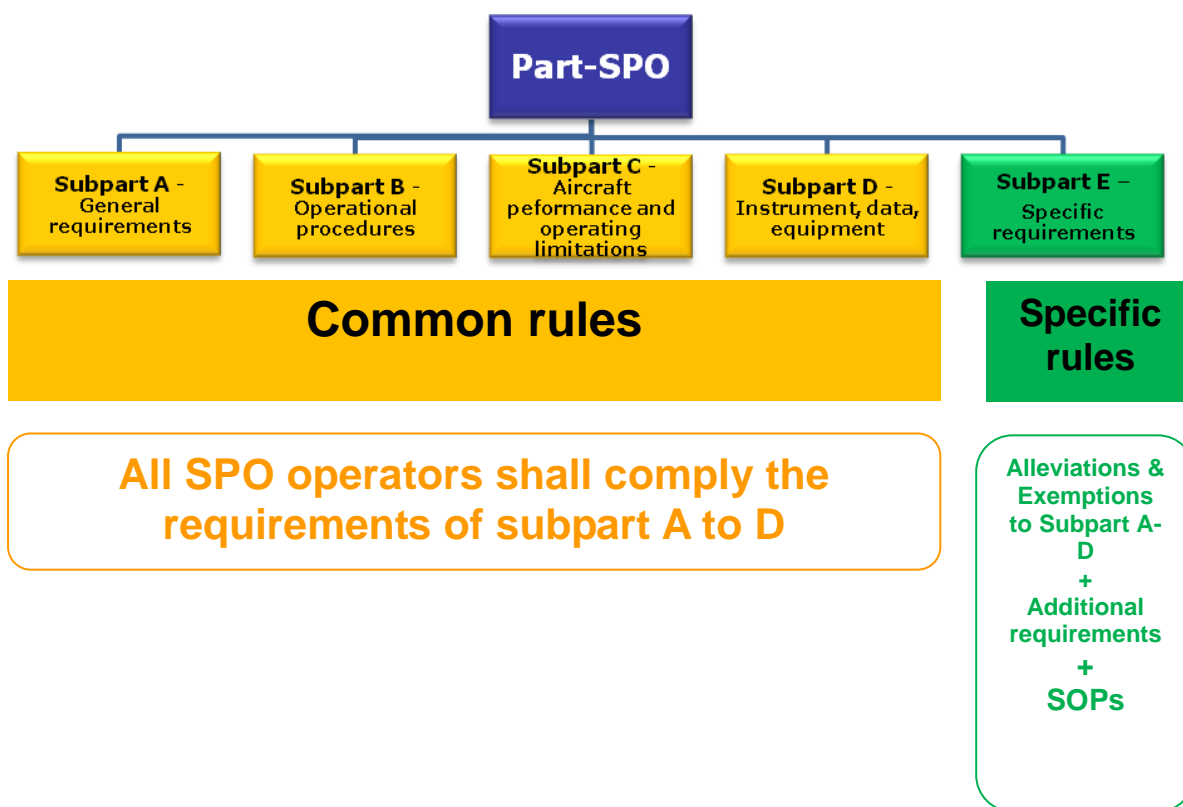
39. Almennar athugasemdir, einkum frá landsyfirvöldum, sögðu að þar sem listinn yfir tillagða starfsemi væri ekki tæmandi í eðli sínu væri ekki áreiðanlegt hvaða starfsemi þessi liður næði yfir og hvaða starfsemi hann næði ekki yfir.
40. Vegna þessa leggur álitnið nú til skilgreiningu á sértækum rekstri í forsíðureglugerðinni sem felur í sér almennar viðmiðanir sem beint er að tilgangi flugsins. Þetta er bætt upp með lista yfir 19 flokka starfsemi sem telst vera sértækur rekstur. Stofnunin veit til þess að þessi starfsemi fer fram í aðildarríkjum Evrópu um þessar mundir.
41. Starfsemin sem heyrir undir lið-SPO er eftirfarandi: ytri lestun á þylum, flutningar á fólki utanborðs, þyrluflug til landfræðiathugana, fallhlífaflug og fallhlífastökk í frjálsum falli, landbúnaðarflug, ljósmyndaflug, svifflugudráttur, auglýsingaflug, kvörðunarflug, flug vegna byggingarvinnu, þar á meðal uppsetninga á raflinum, flug vegna skógarhöggs, vinna vegna olíuleka, flug vegna graftrar eftir snjóflóð, flug til landfræðiathugana, þar á meðal kortagerð með ljósmyndun úr lofti, mengunarstjórnun, fréttflug, flug vegna sjónvarps og kvikmynda, flug vegna sérstakra viðburða, til dæmis sýningar- og keppnisflug, dýrasmölunar--og björgunarflug, flug vegna dýralækninga, flug vegna útfara á hafi úti, flug í vísindaskyni (annað en það sem fellur undir viðauka II í reglugerð 216/2008), dreifing þurríss á ský.
42. Vegna margbreytileika flugmálastarfsemi sem fram fer í Evrópu í dag, er ekki mögulegt að búa til tæmandi lista⁵. Ennfremur gæti ný starfsemi komið fram í framtíðinni sem myndi falla undir sértækan rekstur. Stofnunin getur því ekki takmarkað starfsemina við þá sem útlistuð er í SPO.GEN.005. Því er það skýrt að öll starfsemi, önnur en sú sem er þegar útlistuð, og uppfylling viðmiðana skilgreiningarinnar, skal heyra undir lið-SPO. Stofnunin álitur að listinn yfir starfsemi ásamt skilgreiningunni að meðtöldum almennum viðmiðunum gera hagsmunaaðilum kleift að skera úr um hvort tiltekin flugstarfsemi falli undir lið-SPO eða ekki.
43. Hvað varðar keppnisflug og svifflugudrátt, er aðalatriðið ekki endilega reglan sjálf heldur hugtakið 'sértækur' og óttinn við að viðbótarkröfur geti verið innleiddar í framtíðinni. Keppnir fara fram samkvæmt tilteknum reglum sem skipuleggjandi viðburðarins kveður á um. Loftför geta flogið mjög nærri hvort öðru eða jörðu eða þá að leysa þarf sérstök verkefni. Einnig getur álagið við að sigrá keppnina haft áhrif á hvernig fluginu er háttað og því aukið áhættuna. Hvað varðar svifflugudrátt, er loftfarinu gert að hafa sérstakan útbúnað og flugmanninum að hafa viðbótaráritun. Grípa þarf til annarra varúðarráðstafana, samanborið við hefðbundið tómsundaflug eða flutningaflug. Báðar tegundir starfseminnar kalla á sérstakt áhættumat áður en flugið fer fram og rétt verklag þarf að vera til staðar til mildunar á áhættu. Þetta er ástæðan fyrir því að báðar tegundir þessarar starfsemi hafa verið innifaldar í lið-SPO.

⁵ Skilgreining fyrir verkflug sem nær til allrar starfsemi í verkflugi er ekki til. ICAO skilgreiningin takmarkast einnig við útlistun dæma. Önnur yfirvöld nota annað hvort hugtakið verkflug, tilgreina ákveðna starfsemi (t.d. Bandaríkin) eða nefna hana (margvíslegt) sérstakur flugrekstur og sérstakir flugviðburðir (Kanada).

IV Tiltekið eðli sértæks reksturs

44. Liður-SPO tekur á reglum um starfsemi sem er í eðli sínu mjög ólík. Hann hefur að geyma heildarreglur sem taka til sértæks reksturs með flóknum vélknúnum loftförum og öðrum en flóknum vélknúnum loftförum.
45. Reksturinn sem liður-SPO tekur til hefur tiltekin einkenni:
- loftfarið er notað til að vinna ákveðið verk, sem í raun útilokar 'hefðbundið' tómsunda-eða flutningaflug;
 - hið tiltekna verkefni hefur í för með sér tiltekna áhættu sem krefst tiltekinna ráðstafana til mildunar þar sem, til dæmis, loftfarinu er flogið mjög lágt, flugið fer fram með beitingu óvenjulegra flugbragða, hífing eða dráttur ytri hlassa/varnings fer fram, einstaklingar geta farið inn í eða yfirgefið loftfarið á meðan á flugi stendur, efni er losað frá loftfarinu eða krafist er sérstaks búnaðar svo hægt sé að ljúka verkinu; og
 - reksturinn getur falið í sér aðra einstaklinga en flugmanninn, þ.e. tæknimenn.
46. Ennfremur innleiðir liður-SPO hugtakið 'tæknimaður'. Tæknimaður er einstaklingur sem útnefndur er af flugrekandanum eða þriðja aðila, eða tekur þátt í starfrækslu, og sem vinnur verkefni á jörðu niðri sem tengjast sérhæfðu verkefni beint eða vinnur sérhæfð verkefni um borð eða frá loftfarinu. Skilgreininguna er að finna í forsíðureglugerðinni þar sem hugtakið er notað þar.
47. Reglusetningarhópurinn mælti sterkllega með og bað um að heitið 'tæknimaður' væri notað sem og verkflugssamfélagið sem gerði athugasemdir við NPA og CRD. Ástæðurnar sem voru kynntar og samþykktar af Stofnuninni voru þær að þessir einstaklingar krefðust sérstakra leiðbeininga eða þjálfunar óháð því hver gæfi þeim heitið og þeim er gert að vinna verkflugsverkefni. Heitið 'farþegi' taldist vera ruglandi hvað þetta varðaði.
48. Frá lagalegu sjónarmiði eru tæknimenn annað hvort áhafnar meðlimir eða farþegar. Í samræmi við skilgreininguna á áhafnar meðlimi sem er að finna í viðauka I, "er áhafnar meðlimur einstaklingur sem útnefndur er af flugrekandanum til að sinna starfsskyldum um borð í loftfari". Sé hann ekki útnefndur af flugrekandanum, er tæknimaður farþegi.
49. Undirliður E – Sértæk ákvæði
50. Stofnunin veitir athygli öllum hinum jákvæðu athugasemdum sem bárust í CRD umsagnaleituninni hvað varðaði innleiðingu þessa undirliðs, sem verkflugssamfélagið fagnar sem og landsyfirvöld.
51. Lið-SPO er skipt í 5 undirliði. Undirliður A til D inniheldur almennar reglur fyrir alla SPO flugrekendur. Undirliður E hefur verið innleiddur til að uppfylla 3 eftirfarandi sértæk markmið:
- Markmið 1: að leggja til viðbótarkröfur, gerist þess þörf. Vegna hinnar mjög svo ólíku starfsemi sem fellur undir lið-SPO, er stundum þörf á viðbótarkröfum vegna tiltekinna starfsemi og því nær þessi undirliður til þeirra þar sem ekki er hægt að beita þeim gagnvart öllum SPO flugrekendum. Til dæmis þurfa flugrekendur þyrlla sem stunda starfsemi með stroffum að hafa viðbótarbúnað umfram þann sem undirliður D (IDE) krefst, þar sem eðli verkefnisins samkvæmt þarf uppsettan sérbúnað sem engin önnur starfsemi krefst.

- Markmið 2: að gera ráð fyrir nauðsynlegum undanþágum eða tilslökunum frá hinum almennu reglum. Það getur verið að sumar reglur sem er að finna í undirlið A til D hæfi ekki öllum hinum mismunandi tegundum starfsemi eða myndu jafnvel hamla því að verkefninu sé lokið á öruggan hátt, væri þessum reglum fylgt. Því er nauðsynlegt að tryggja sveigjanleika og meðalhóf reglnanna.
- Markmið 3: að innihalda ítarlegar lýsingar sem eru grundvöllur fyrir SOPs flugrekenda. Þessi undirliður inniheldur 2 ítarlegar lýsingar, sem hafa verið þróaðar af flugrekendum og endurskoðaðar af Stofnuninni í samráði við sérfræðinga úr rýnihópnum. Þær eru tilgreindar í AMCs til að gera ráð fyrir nauðsynlegum sveigjanleika sem þörf er á fyrir sértækan rekstur. Á meðan SPO flugrekendur munu þurfa að uppfylla hástigskröfur, er mikilvægt að veita þeim hámarks sveigjanleika svo að hægt sé að útfæra þessar kröfur á skilvirkan hátt svo að tryggja megi að þeir geti unnið hin sérhæfðu verkefni og stundað starfsemina á háu öryggisstigi.



52. Nú hafa 4 tegundir sértæks reksturs verið innleiddar í þessum undirlið. Hluti 1 (ytri lestun á þyrlum) og hluti 2 (flutningar á fólki utanborðs) fela í sér þær ítarlegu lýsingar sem nefndar eru að ofan. Hluti 3 (fallhlífaflug) og hluti 4 (listflug) hafa að geyma nauðsynlegar tilslakanir eða undanþágur. Þróa má ítarlegri lýsingar með sérstöku reglusetningarverkefni.

53. Undirlið E er skipt niður sem hér segir:

- Hluti 1 – Ytri lestun á þyrlum (e. helicopter external sling load operations, HESLO) er starfsemi sem stunduð er í þeim tilgangi að flytja ytri hlöss eftir mismunandi leiðum (t.d. með stroffum, ytri hylkjum eða grindum). Nokkrum tækjacröfum hefur verið bætt við þar sem þær teljast nauðsynlegar svo að hægt sé að framkvæma HESLO flug. Þessi hluti hefur

að geyma lýsingar í AMC sem margar athugasemdir hafa borist um. Þær verða tiltækar með EASA ákvörðuninni.

- Hluti 2 – flutningar á fólki utanborðs (e. human external cargo, HEC) er starfsemi sem stunduð er í þeim tilgangi að flytja fólk sem farm utanborðs frá/til flugvalla og/eða starfsstöðvum. Í henni felast ekki sjóflutningar eða hífingaraðgerðir í sjúkraflugi þyrila sem eru hvort tveggja flutningaflug í viðskiptalegum tilgangi sem falla undir SPA.HHO. Hvað varðar HESLO, hefur viðbótar tækjakröfum verið bætt við af öryggisástæðum. Lýsingarnar í AMC verða gerðar aðgengilegar með EASA ákvörðuninni, sem tekur tillit til þeirra viðbragða sem bárust meðan á CRD samráðinu stóð.
- Hluti 3 – Fallhlífaflug (e. parachute operations, PAR) hefur að geyma fjölmargar tilslakanir frá reglum undirliðs A-D svo að stökkvurum (í reglunni er vísað til þeirra sem tæknimenn) sé gert kleift að leysa verkefni sín. Til dæmis verða þeir að geta stokkið úr loftfarinu og því á krafan um að vera með aðhaldsbúnað spenntan ekki við um þá. Ennfremur þurfa tæknimenn sem taka þátt í sýningum með reykslóðarbúnað ekki að uppfylla (við ákveðin skilyrði) kröfuna um að losun hættulegs varnings sé bönnuð yfir umferðarpungum svæðum, að öðrum kosti gætu þeir ekki leyst verkefni sín. Einnig er tilslökun innleidd með tilliti til súrefniskrafna og undanþága var tilgreind til að forðast tækjakröfur sem ekki eru fýsilegar. Að lokum hefur viðbótarkröfu verið skotið inn um að flugstjórinn skuli skera úr um hvort ELT eigi að vera um borð í starfrækslu loftbelgja yfir hafi eða vatni þar sem hægt er að flytja fleiri en 6 einstaklinga.
- Hluti 4 – Listflug (e. aerobatic flights, ABF) hefur að geyma nauðsynlegar undanþágur svo að forðast megi að setja á of margar óþarfar kröfur fyrir þess háttar starfrækslu. Undanþágur eru innleiddar til að forðast að hafa sjúkrakassa eða handslökkvitæki um borð.

V. Sérstakar athugasemdir og meginbreytingar

SPO.GEN.106 Ábyrgð tæknimanna

54. Drög hafa verið gerð að nýju ákvæði svo að tilgreina megi á skýran hátt ábyrgð tæknimanna. Eins og nefnt var að ofan, geta tæknimenn stundum talist vera áhafnarmedlimir – en ábyrgð þeirra er skilgreind í SPO.GEN.105 – og stundum farþegar. Svo að skilgreina megi á skýran hátt ábyrgð í báðum tilvikum, er að finna í SPO.GEN.106 starfsskyldur og skyldur fyrir tæknimenn sem ekki starfa sem áhafnarmedlimir.

SPO.GEN.155 Flutningur hættulegs varnings

55. Flutningur hættulegs varnings verður að fara fram í samræmi við tæknilegar leiðbeiningar ICAO. Þessi málsgrein tilgreinir í hvaða tilvikum megi flytja hættulegan varning án sérstaks samþykkis í samræmi við SPA.DG. Þetta á til dæmis við þegar hættulegur varningur er fluttur um borð í loftfari af sérstökum ástæðum. Tæknilegar leiðbeiningar ICAO útlista viðkomandi tilvik. Undirliður E vísar til frekari tilslökunar fyrir HESLO þegar flugrekendur flytja hættulegan varning til eða frá mannlásum svæðum eða fjarlægum stöðum. Beiting viðeigandi ákvæða tæknilegu leiðbeininganna í heild sinni var ekki talin framkvæmanleg. Undanþágan verður að vera samþykkt af hinu lögbæra stjórnvaldi.

SPO.OP.130/131 Upptaka eldsneytis og olíu - flugvélar/þyrlur

56. Hvað varðar sjónflug, má flugstjórinn aðeins hefja flug ef hann/hún er þess fullviss að þyrlan hafi nægilegt eldsneyti og olíu til að fljúga til flugvallar eða starfsstöðvar ætlaðrar lendingar og eftir það að bera eldsneyti og olíu í 20 mínútur. Margir hagsmunaaðilar fóru þess á leit að tilslökun yrði innleidd þar sem mörg verkflug sem standa yfir í skemmri tíma þurfa að vera eins létt og mögulegt er til að hægt sé að ljúka viðkomandi verkefni. Samkvæmt þessari beiðni, leyfir Stofnunin flugrekendum nú að bera eldsneyti og olíu í 10 mínútur en aðeins að því gefnu að flugið haldi sig innan við 25 sjómíllur frá brottfararflugvelli/starfsstöð.

SPO.OP.135 Öryggisleiðbeiningar

57. Öryggisleiðbeiningarnar eru aðlagðar að hinu sérstaka eðli sértæks reksturs og þurfa að vera nákvæmari en venjubundnar leiðbeiningar til farþega. Þær má leysa af hólmi með þjálfunaráætlun.

SPO.OP.185 Hermun afbrigðilegra aðstæðna í flugi

58. Til samræmis við almennar reglur, bannar þessi krafa flugstjóranum að framkvæma hermun (afbrigðilegar aðstæður eða neyðaraðstæður) þegar tæknimenn eru um borð nema í tilgangi þjálfunar.

SPO.OP.200 Viðvörðun um nálægð við jörðu

59. Þessi krafa inniheldur mjög almenna öryggisreglu sem segir að þegar viðvörðun um óeðlilega nálægð við jörð berst frá flugáhafnarmedlimi eða jarðvarakerfi, skal flugmaðurinn grípa til leiðrættandi aðgerða þegar í stað til að tryggja örugg flugskilyrði. Hins vegar, í ákveðnum sértækum rekstri, eins og í landbúnaðarflugi (en þar þarf að fljúga innan fjarlægðar frá jörðu sem myndi setja jarðvarakerfið af stað), var talið nauðsynlegt að veita einhvern sveigjanleika sem leyfir flugmanninum að slökkva á því.

SPO.OP.205 Árekstrarvarakerfi (e. airborne collision avoidance system, ACAS) – flóknar vélknúnar flugvélar og þyrlur

60. Þessi krafa skyldar flugrekandann til að koma á verklagi sem tryggir að þegar ACAS II er uppsett og nothæft, sé það notað í samræmi við reglugerð (EB) nr. 1332/2011. Í þeim tilvikum sem það er uppsett og nothæft, skal sama meginregla gilda sem á við um jarðvarakerfi. Þessi tilslökun tekur til starfsemi eins og keppnisflugs eða listflugs þar sem loftför geta þurft að fljúga mjög nærri hvort öðru.

SPO.POL.146 Frammistöðuviðmiðanir - Þyrlur

61. Þetta ákvæði hefur að geyma flokkaviðmiðanir fyrir frammistöðu fyrir þyrlur sem starfræktar eru yfir umferðarþungum svæðum. Margar athugasemdir hafa borist vegna þessarar kröfu, einkum SPO.POL.146(a). Flugrekendur þyrla hafa verið mjög á móti skyldunni um að vera eingöngu vottaðir í flokki A til að mega starfa á þessum svæðum. Þeir segja að þær gætu ekki lengur starfað þar sem í dag starfi flestir þeirra með þyrlur í frammistöðuflokki B, jafnvel á umferðarþungum svæðum. Stofnunin hefur íhugað þessar

aðstæður. Þessari kröfu hefur verið breytt svo að þylur í frammistöðuflokk B sé heimilt að fljúga yfir umferðarþungum svæðum en samkvæmt tveimur skilyrðum. Grípa þarf til öryggisráðstafana til að fyrirbyggja að hætta stafi að fólki eða eignum á jörðu niðri og þegar þessum öryggisráðstöfunum hefur verið komið á, verður starfrækslan að vera samþykkt af hinu lögbæra stjórnvaldi.

Flutningur og notkun viðbótarsúrefnis

62. Margar athugasemdir bárust og umræður fóru fram vegna eftirtalinna reglna um súrefnisbúnað fyrir aðrar en flóknar flugvélar og þylur:
- SPO.OP.195 Notkun viðbótarsúrefnis, og
 - SPO.IDE.A/H.175 Viðbótarsúrefni – flugvélar/þylur án jafnþrýstibúnaðar.
63. Almennt er þess farið á leit að þessum reglum fyrir SPO sé aflétt, á grundvelli núverandi verklags við starfrækslu í sumum aðildarríkjum.
64. Við endurskoðun athugasemdanna og efnisins sem barst varðandi þetta efni benti Stofnunin á eftirfarandi:
- Kröfur fyrir þylur með jafnþrýstibúnaði hafa verið felldar niður þar sem engar þylur með jafnþrýstibúnaði eru starfræktar innan ESB.
 - Núverandi texta fyrir flugvélar hefur verið haldið í samræmi við kröfur NCC.IDE og NCO.IDE með það í huga að hætta á súrefnisþurrð flugmannsins gæti leitt til hættulegra aðstæðna og sett þriðju aðila í óásættanlega hættu.
 - Stofnunin tók einkum tillit til þess að mannleg líkamsstarfsemi er alltaf sú sama, óháð eðli þeirrar starfrækslu sem um ræðir eða margbreytileika loftfarsins.
 - Stofnunin viðurkennir einnig matið sem framkvæmt hefur verið af ICAO hvað þetta efni varðar, og er tiltækt í skjali 8984, Handbók fluglækninga í almenningsflugi, í uppfærðri útgáfu frá 2008. Þetta skjal hefur einkum að geyma lýsingu á áhrifum súrefnisþurrðar í mismunandi hæð og sýnir fram á hversu nauðsynleg krafan er.
 - Eftirfarandi skal hins vegar viðurkennt:
 - Ákveðin SPO starfsemi myndi verða fyrir miklum áhrifum eða skaðast af kröfunni um að viðbótarsúrefni sé um borð og notkun þess.
 - Almenn reynsla ákveðinna SPO flugrekenda af starfrækslu í mikilli flughæð án súrefnis
 - Flugmenn og tæknimenn sem búa yfir mikilli reynslu í flugi í ákveðnum fjallendum svæðum geta búið yfir líkamlegri aðlögun að þess háttar flughæðum.
 - Viðmiðanir sem skilgreina áhættuna og takmarka váhrifatíma í mikilli flughæð án súrefnis gætu verið skilgreindar og útfærðar í stöðluðu verklagsferlunum.
 - Þrátt fyrir að hinni almennu kröfu um að viðbótarsúrefni sé um borð og notkun þess sé viðhaldið, tók Stofnunin því tillit til hins sérstaka eðlis ákveðinnar SPO starfsemi og íhugaði að aflétta slíkri kröfu við ákveðnar aðstæður að fengnu samþykki hins lögbæra stjórnvalds.

Búnaður til að nauðlending geti orðið með sem öruggustum hætti

65. Krafan hefur verið felld niður eftir athugasemdir sem bárust sem vöktu athygli á erfiðleikunum við að framfylgja henni af meðalhófi að teknu tilliti til hönnunarpátta og útfærslutíma. Stofnunin mun endurhuga hana í framtíðinni með sérstöku reglusetningarverkefni.

SPO.IDE.A.130 Landslagsgreiningarkerfi (e. terrain awareness warning system, TAWS)

66. Textinn hefur verið endurnýjaður til að skýra nothæfi kröfunnar og tilslökunum er bætt við í undirlið E.

SPO.IDE.H.195 Flug yfir hafi eða vatni – aðrar en flóknar vélknúnar þyrlur og SPO.IDE.H.197 Björgunarvesti – flóknar vélknúnar þyrlur

67. Kröfunni um raflýsingu á björgunarvestum hefur verið viðhaldið fyrir þyrlur, í samræmi við lið NCC og NCO. Ennfremur, í kjölfar athugasemda sem bárust, hefur það verið skýrt að björgunarvesti skuli ekki endilega geymd á ákveðnum stöðum sem aðgengilegir eru til notkunar, heldur mega þeir einstaklingar sem þau eru ætluð einnig klæðast þeim.
68. Skilyrðum er einnig bætt við til að taka tillit til tveggja hreyfla þyrlutegunda sem flokkast sem 'aðrar en flóknar þyrlur'.

SPO.IDE.B.140 Margvíslegur búnaður

69. Nothæfi ákveðinna atriða sem innifalin eru í margvíslegum búnaði fyrir loftbelgi, eins og hlífðarhanskar eða hnífur, hefur verið endurnýjað hvað varðar loftbelgjaflokk eftir athugasemdir og ráðgjöf sérfræðinga.

Köln, 16.04.12

P. GOUDOU
Framkvæmdastjóri