



СТАНОВИЩЕ № 02/2012

НА ЕВРОПЕЙСКАТА АГЕНЦИЯ ЗА АВИАЦИОННА БЕЗОПАСНОСТ

от 16 април 2012 година

**относно Регламент на Комисията за определяне на правилата за прилагане
относно въздушните операции**

„Въздушни операции – OPS (Част-SPO)“

Съдържание

Резюме	3
Въведение	4
I. Общи положения	4
II. Обхват на становището	4
III. Консултация	5
IV. Установена практика за номериране на правилата	8
Прилежащ регламент относно въздушните операции	9
I. Обхват	9
II. Преглед на реакциите	9
III. Обяснения	9
Приложение VIII - Част-SPO	11
I. Обхват	11
II. От специализирани авиационни дейности до специализирани операции	13
III. Дейности, обхванати от част-SPO	13
IV. Специфичният характер на специализираните операции	15
V. Конкретни реакции и основни промени	18

Резюме

Настоящото становище съдържа следните документи:

- Изменение на прилежащия регламент относно въздушните операции, включително изменения и допълнения на приложение I – Определения;
- Приложение VIII – Част-SPO, технически изисквания за специализирани операции (търговски и нетърговски) със самолети, вертолети, планери, аеростати;

Разработването на тези изисквания се основава на следните цели:

- поддържане на високо равнище на безопасност;
- осигуряване на пропорционални правила;
- гарантиране на гъвкавост и ефективност за операторите и органите.

Настоящото становище е резултат от процес на широки консултации с органи, асоциации, оператори и авиационни експерти.

Становището за останалите раздели от приложение IV – част CAT за планери и аеростати, както и полети от А до А със самолети и вертолети, ще бъде публикувано на по-късен етап.

Въведение

I. Общи положения

1. Регламент (ЕО) № 216/2008¹ на Европейския парламент и на Съвета (наричан по-долу „Основния регламент“), изменен с Регламент (ЕО) № 1108/2009² установява подходяща и изчерпателна рамка за определяне и изпълнение на общи технически изисквания и административни процедури в областта на гражданското въздухоплаване.
2. Целта на настоящото становище е да подпомогне Комисията при определяне на правилата за прилагане относно въздушните операции.
3. Становището беше прието съгласно процедура, определена от управителния съвет на Европейската агенция за авиационна безопасност („Агенцията“)³, в съответствие с разпоредбите на член 19 от Основния регламент.

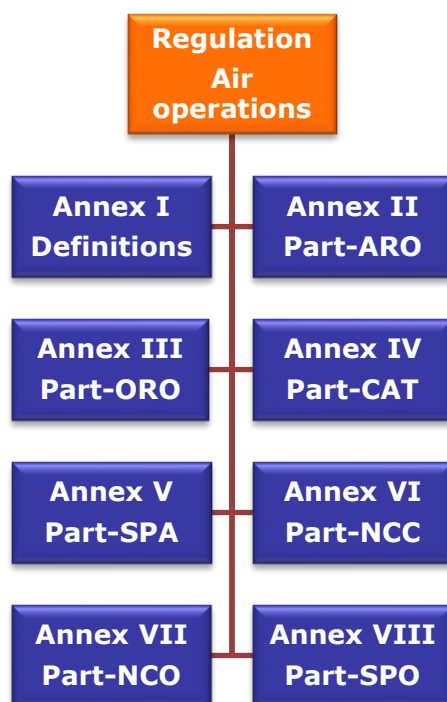
II. Обхват на становището

4. Настоящото становище съдържа следните документи:
 - Изменение на прилежащия регламент относно въздушните операции, включително изменения и допълнения на приложение I – Определения;
 - Приложение VIII – Част-SPO, технически изисквания за специализирани операции (търговски и нетърговски) със самолети, вертолети, планери, аеростати;
5. Документите на настоящото становище се основават на преработената структура на правилата, предложена от Европейската комисия и Агенцията през април 2011 г. Следната таблица представя преглед на приложенията към регламента относно въздушните операции.

¹ Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност, и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО. *ОВ L 79, 19.03.08, стр. 1–49.*

² Регламент (ЕО) № 1108/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 година за изменение на Регламент (ЕО) № 216/2008 в областта на летищата, управлението на въздушното движение и аеронавигационното обслужване и за отмяна на Директива 2006/23/ЕО. *ОВ L 309, 24.11.2009 г., стр. 51–70.*

³ Решение на управителния съвет относно процедурата, която Агенцията ще прилага при изготвяне на становища, сертификационни спецификации и материали за ръководство („нормотворческа процедура“). EASA MB 08-2007, 13.06.2007 г.

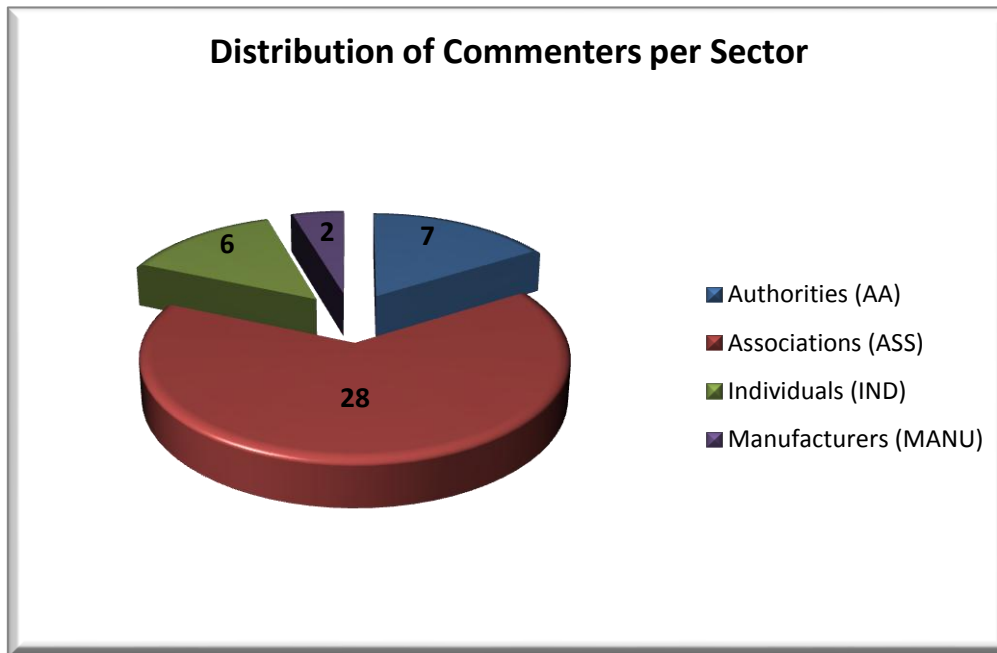
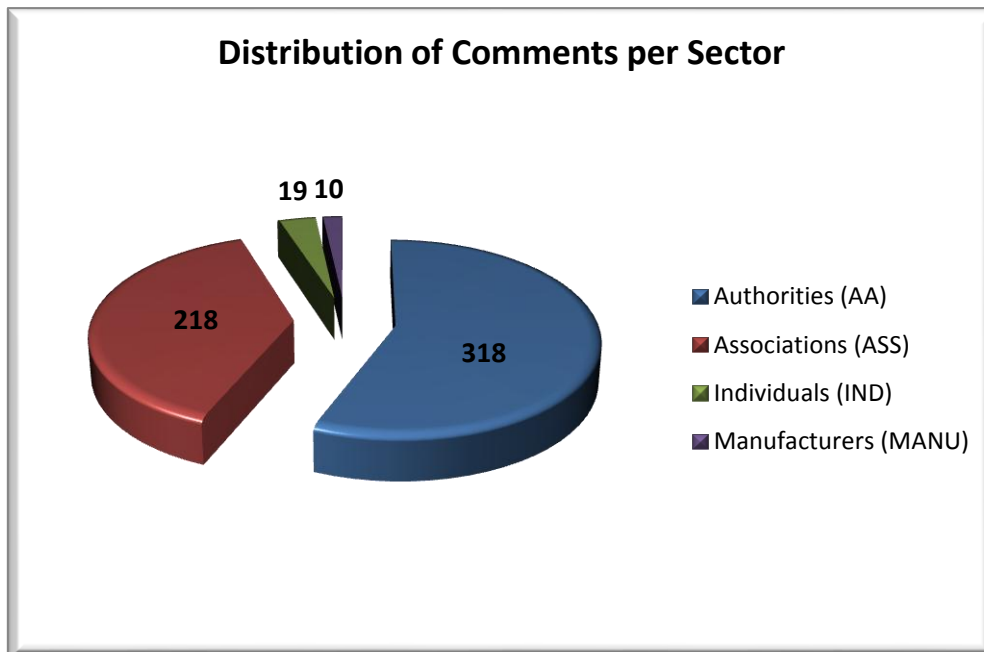
Фигура 1: Приложения към регламента относно въздушните операции

III. Консултация

6. Настоящото становище се основава на NPA 2009-02, съдържащо проектопредложения на правила за прилагане и свързаните AMC и GM за въздушни операции.
 - Етап на консултация по NPA
7. NPA 2009-02 беше публикувано на уебсайта на EASA (<http://www.easa.europa.eu>) на 30 януари 2009 г. Периодът на консултация приключи на 31 юли 2009 г. Агенцията получи общо 13 775 коментара, от които около 350 коментара са свързани с обхвата на настоящото становище.
 - Етап на консултация по CRD (Документ с отговори на коментарите)
8. Обобщените коментари, съответните отговори на тези коментари и предлаганият изменен текст на правилата бяха подробно обсъдени със следните четири групи за преразглеждане в рамките на нормотворческата процедура (RG):
 - RG01 (CAT), занимаваща се с правилата за операции на търговския въздушен транспорт;
 - RG02 (SPO), занимаваща се с правилата за специализирана експлоатация;
 - RG03 (NCC), занимаваща се с правилата за нетърговски операции с въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга; и
 - RG03 (NCO), занимаваща се с правилата за нетърговски операции с въздухоплавателни средства, различни от тези със сложна моторна тяга.
9. Проектът на текста на CRD за Част-SPO беше прегледан от RG02.
10. Преди да публикува CRD, Агенцията също така извърши проверка на съответствието с други части (част-CAT и част-NCC и NCO).

11. Въз основа на широките консултации с органи, асоциации и оператори Агенцията публикува на 27 септември 2011 г. CRD OPS III. Периодът за реакции приключи на 31 януари 2012 г.
 - Среща с групата за преразглеждане и конферентен разговор
12. По време на етапа на консултация Агенцията организира на 23–24 ноември 2011 г. допълнителна среща с членовете на RG02 (SPO) с цел обсъждане на публикувания текст на CRD. Тази среща даде възможност да се подобри текстът на CRD и беше постигнат общ консенсус. Основните дискутирани теми бяха критериите за експлоатация за вертолети и двете стандартни експлоатационни процедури относно HESLO и HEC.
13. Освен срещата с членовете на RG Агенцията проведе обществен конферентен разговор на 29 ноември 2011 г., за да представи CRD и да обмени мнения и информация относно част-SPO. Получената обратна информация беше положителна.
 - Реакции по CRD
14. Агенцията получи реакции по CRD от 43 лица, включително национални органи, производители, асоциации и частни лица. Общият брой на коментарите е приблизително 560, от които 15 % се дублираха.

Следващите графики дават преглед на тези реакции.

Фигура 2: Описание на лицата, представили реакции**Фигура 3: Описание на получените коментари**

15. Беше направена оценка и беше отговорено на всички реакции. Те бяха взети предвид при изготвянето на измененията към приложение VIII към настоящото становище.

IV. Установена практика за номериране на правилата

16. В съответствие с насоките на Агенцията за изготвяне на регулаторни инструменти към правилата за прилагане се използва следната установена практика за номерирането им:

<част>.<подчаст>.<раздел>.<№>

Обяснение:

<част>: задължително – до четири букви или цифри
примери: SPO

<подчаст>: задължително – до четири букви или цифри
примери: GEN, OP, POL, IDE, SPEC

<раздел>: задължително – до пет букви или цифри
примери: SPO.SPEC.HESLO

<номер>: задължително – номер на правилото – три цифри, започващи от 100, следващите номера обикновено се номерират със стъпка 5.

Прилежащ регламент относно въздушните операции**I. Обхват**

17. Прилежащият регламент относно въздушните операции определя общата приложимост на частите, които обхваща и предлага преходни мерки под формата на изключения⁴. Той е изготвен като регламент за изменение и се основава на първоначалния прилежащ регламент OPS, гласуван от комитета на EASA за пакета CAT (становище 04/2011).

II. Преглед на реакциите

18. Получените реакции за прилежащия регламент OPS са насочени към въпроси за съответствието, разпоредбите за преходни периоди, сертифициране или не на всички търговски оператори, обхвата и определението на специализирани операции и определението на специалист за изпълнение на задачи.

III. Обяснения

19. Член 1, параграфи 1-4 от регламента за изменение установява приложното поле на регламента, като се занимава с търговските и нетърговски специализирани операции. Търговските специализирани оператори ще подлежат на сертифициране, докато нетърговските специализирани оператори на самолети и вертолети със сложна моторна тяга ще трябва да декларират дейността си пред компетентния орган. Съответните разпоредби относно изискванията за сертифициране, деклариране и към организациите (част-ORO) вече са публикувани със становище № 04/2011 на EASA.
20. Член 1, параграф 5 включва определение на търговски и нетърговски специализирани операции, както и на специалист за изпълнение на задачи. Допълнително обяснение е дадено в глави III и IV по-долу.
21. Добавено е ново приложение VIII Част-SPO, което съдържа техническите изисквания относно експлоатационните процедури, летателните характеристики, оборудването и някои общи изисквания за всички специализирани операции (член 1, параграф 11). Съответната приложимост се установява в член 1, параграф 8. Освен това, при експлоатация в рамките на определен обем въздушно пространство, при по-ниски минимума или превоз на опасни товари, от търговските и нетърговските специализирани оператори се изисква да притежават специално одобрение. Разпоредбите, свързани с такива дейности и одобрения, се съдържат в част-SPA (операции, които изискват специално одобрение), която е публикувана със становище № 04/2011. Това не изисква изменение на прилежащия регламент.
22. Член 1, параграф 9, съдържа пояснения относно приложимите изисквания за FTL. Понастоящем за специализираните операции продължава да се прилага националното законодателство. Съответните правила за изпълнение ще бъдат предложени на по-късен етап.
23. Член 1, параграф 10, от регламента за изменение съдържа разпоредбите за изключения. Отчитайки, че в областта на специализираните операции не са установени хармонизирани разпоредби и че за някои оператори се изисква да бъдат сертифицирани, се предлага общо изключение за период от 3 години.

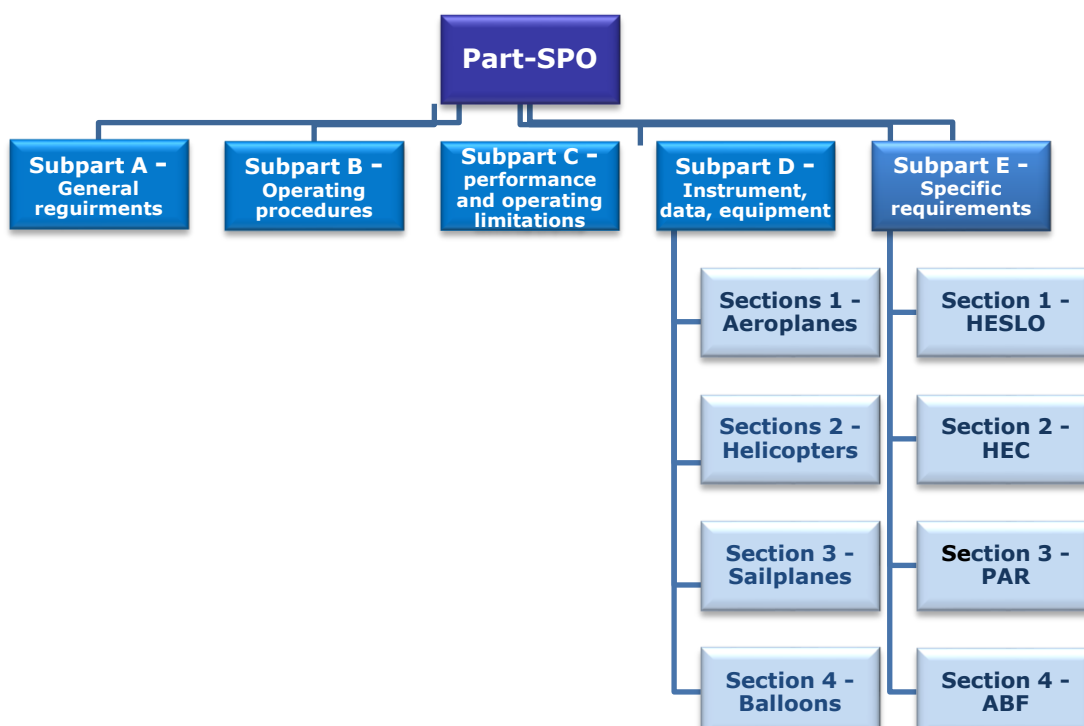
⁴ Изключенията представляват вид преходна мярка, която дава възможност на държавите-членки да решат дали да отложат датата на изпълнение на дадена разпоредба в рамките на определен, нормативно установен срок.

24. И накрая, член 2 включва изискванията за влизане в сила на регламента за изменение.

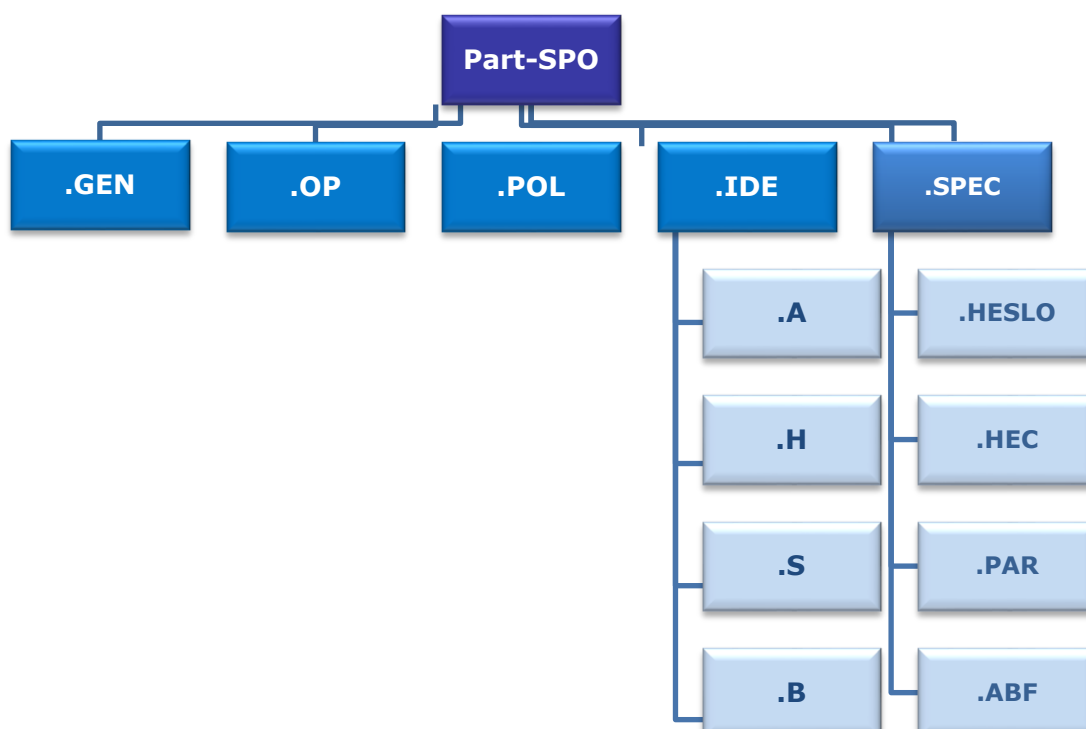
Приложение VIII - Част-SPO**I. Обхват**

25. Част-SPO трябва да се чете заедно с:
- прилежащия регламент относно въздушните операции, по-специално във връзка с датите на прилагане и преходните периоди;
 - Приложение I – Определения на термините, използвани в приложения II до VIII;
 - Приложение II – Част-ARO, която наред с другото съдържа изисквания към органите по отношение на SPO оператори, свързани с отговорности по надзора и сертифициране;
 - Приложение III – Част-ORO, която съдържа изисквания към организациите по отношение на SPO оператори, извършващи търговски и нетърговски специализирани операции с въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга; и
 - Приложение V – Част SPA, която съдържа изискванията по отношение на операциите, които изискват специално одобрение.
26. Част-SPO съдържа техническите изисквания за търговски и нетърговски специализирани операции.
27. Тази част се състои от пет подчасти. Подчаст Г, SPO.IDE и подчаст Д, SPO.SPEC са допълнително разбити на раздели, които съдържат специфични за въздухоплавателните средства правила и специфични операции.
28. Структурата на подчастите е подобна на структурата на основните изисквания в приложение IV към Основния регламент.
29. Структурата на правилата и по-специално разделите са изготвени по такъв начин, че изискванията за допълнителни категории въздухоплавателни средства или специални операции биха могли да бъдат добавени в бъдеще, без да е необходимо да се правят промени в съществуващия текст на правилата или съществуващата структура.
30. Във фигура 4 и фигура 5 се прави преглед на структурата на част-SPO. Подчаст Д е конкретна за част-SPO и е обяснена по-подробно по-долу.

Фигура 4: Структура на част-SPO – наименования на правилата



Фигура 5: Структура на част-SPO – идентификатори на правилата



II. От специализирани авиационни дейности до специализирани операции

31. До момента единственото споменаване на работа, извършвана в областта на специализираните авиационни дейности, беше в рамките на JAA и разработването на проекта на JAR-OPS4. В много европейски държави членки днес специализираните авиационни дейности са регулирани съгласно правилата на авиацията с общо предназначение и въз основа на приложение 6 на ИКАО, част II. Няма SARP на ИКАО, които конкретно да обхващат специализираните авиационни дейности.
32. През 2006 г. беше създадена подгрупа III на нормотворческата група на EASA за OPS.001 за разработване на правила за специализираните авиационни дейности, използвайки, когато е подходящо, проекта на JAR-OPS 0 и 4 и отчитайки националните стандарти в тази област. Нормотворческата група за OPS.001 предложи проект на правила и през 2009 г. публикува NPA относно въздушните операции, което обхваща и работата, извършена от подгрупа III относно специализираните авиационни дейности.
33. NPA 2009-02b формулира в подчаст B изисквания за търговски операции, различни от операции на търговския въздушен транспорт. Тази подчаст трябваше да се чете във връзка с подчаст A (GEN), която формулира изискванията въз основа на приложение 6 на ИКАО, част II. В резултат на етапите на публичната консултация и съгласувано с Европейската комисия Агенцията преработи структурата на правилата и реши да отдели правилата в различни части. Приложение VIII в момента обхваща специализираните авиационни дейности и до голяма степен се основава на подчаст A и подчаст B от NPA 2009-02b. Групата по преразглеждане на EASA, създадена за изготвянето на CRD, преработи текста на NPA, като взе предвид новата структура на правилата и съгласувано с членовете на тази група по преразглеждане беше решено тази част да бъде наречена част-SPO.
34. Докато част-SPO обхваща главно специализираните авиационни дейности, сега приложното поле на част-SPO се смята за по-широко от това, което обикновено се счита за специализирани авиационни дейности. В действителност други видове полети или операции също могат да бъдат включени в тази част в бъдеще: те обаче не попадат в категорията специализирани авиационни дейности като такива.
35. Важна промяна в NPA е, че сега част-SPO обхваща и специализирани операции с нетърговска цел. Агенцията реши да разшири приложното поле на част-SPO за нетърговски оператори. Наистина, много дейности, които попадат към специализираните операции, се извършват с нетърговска цел, а рисковете за безопасността са същите като за специализираните операции с търговска цел. В резултат на това би било неправилно да не се регулира категория оператори, които в действителност извършват същите операции като други оператори, единствено въз основа на факта, че извършват полета не в търговски контекст. Освен това, облекчения или допълнителни изисквания са приложими и необходими за всяка конкретна операция. Включването им в други части като част-NCC и част-NCO би имало вреден ефект върху яснотата на тези части, като ги направи по-сложни.

III. Дейности, обхванати от част-SPO

36. През 2006 г. подгрупа III на нормотворческата група за OPS.001 идентифицира редица дейности като специализирани авиационни дейности. След това Агенцията

установи още дейности, за които може да се счита, че попадат в списъка, предложен от тази нормотворческа група.

37. Два аспекта, свързани с обхвата на част-SPO, бяха широко коментирани.
- Дейностите, включени в обхвата.
38. Основната реакция по този аспект е, че някои от дейностите не следва да бъдат разглеждани като специализирани операции, по-специално „състезателни полети“ и „теглени на планери“. Според някои заинтересовани страни тези дейности са нормални операции, които попадат в правилата на авиацията с общо предназначение и следователно не трябва да се регулират съгласно тази част.
- Характерът на списъка на дейностите.
39. Общи коментари, особено от страна на националните органи, изтъкват, че неизчерпателния характер на предложения списък на дейностите не осигурява надеждност относно това кои дейности са обхванати от тази част и кои – не.
40. Затова становището в момента предлага определение на специализирана операция в прилежащия регламент, което включва общи критерии, насочени към целта на полета. То е допълнено със списък от 19 категории дейности, за които се счита, че са специализирани операции. За тези дейности понастоящем Агенцията знае, че се извършват в европейските държави-членки в момента.
41. Дейностите, обхванати по част-SPO, са следните: превоз на външни товари с вертолети, операции с хора като външен товар, картографиране с вертолети, парашутни операции и скайдайвинг, селскостопански полети, полети за фотографиране от въздуха, теглене на планери, полети за реклама от въздуха, калибровъчни полети, полети, свързани със строителни работи, в т.ч. операции за окачване на електропроводи, операции за подкастряне, работа, свързана с петролни разливи, предизвикване на лавини, операции, свързани с картографиране, в т.ч. картографиране от въздуха, дейности за контрол на замърсяване, полети, свързани с пресата, телевизията и филмовата индустрия, полети, свързани със специални събития, в т.ч. демонстрационни полети и състезания, полети, свързани с гледане и спасяване на животни, полети, свързани със спускане на ветеринари, операции, свързани с морски погребения, полети, свързани с научни изследвания (различни от тези, посочени в приложение II към Регламент 216/2008), химическо въздействие върху облаците.
42. Поради множеството специализирани авиационни дейности, извършвани в Европа, е невъзможно да се установи изчерпателен списък⁵. Освен това в бъдеще могат да се появят нови дейности, които да попадат в обхвата на специализираните операции. Затова Агенцията не може да ограничи дейностите до посочените в SPO.GEN.005. В тази връзка се пояснява, че всяка дейност, различна от вече посочените, която отговаря на един от критериите на определението, се регулира съгласно част-SPO. Агенцията счита, че списъкът на дейностите заедно с определението, което включва общи критерии, ще позволят на заинтересованите страни да определят дали дадена специализирана авиационна дейност попада в обхвата на част-SPO или не.

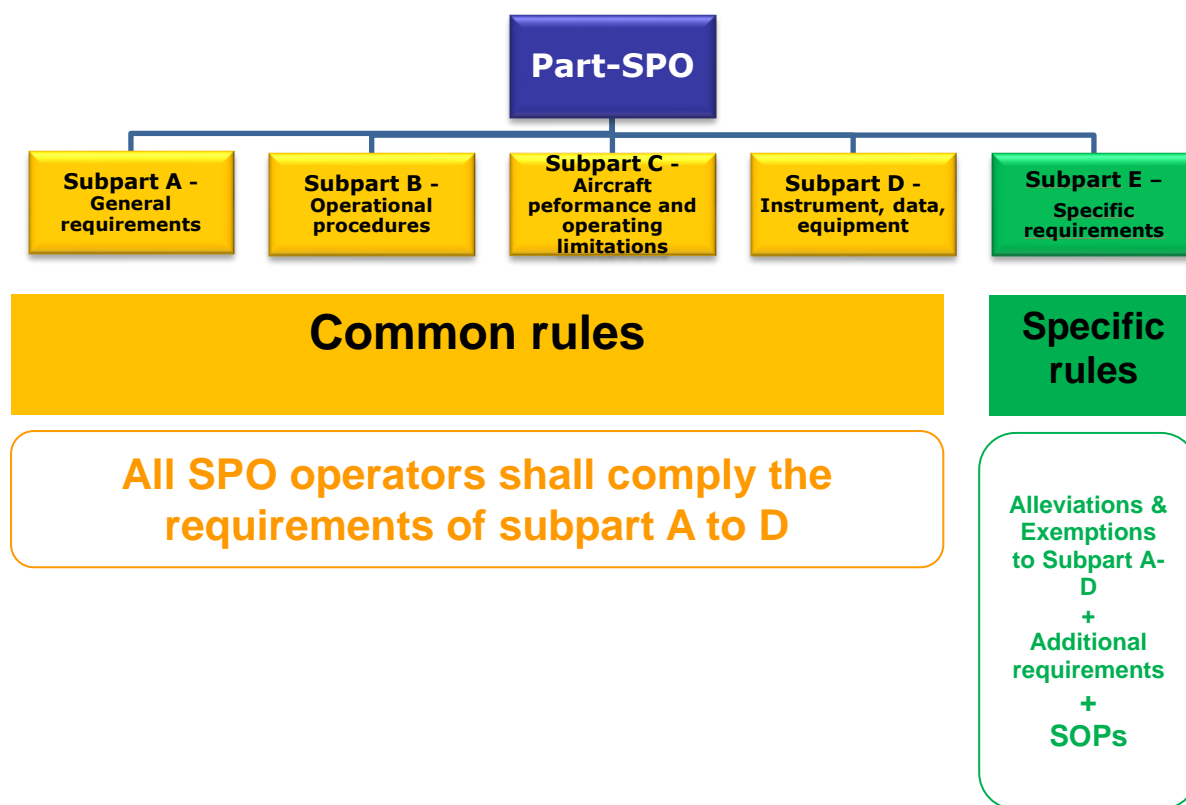
⁵ Не съществува определение на специализирана авиационна дейност, което да покрива всички специализирани авиационни дейности. Определението на ИКАО също се ограничава с посочване на примери. Други органи използват термина специализирана авиационна дейност, изрично упоменават определени дейности (например САЩ) или използват наименованието (разни) специални полети и специални авиационни събития (Канада).

43. По отношение на състезателните полети и тегленето на планери въпросът не беше толкова свързан със самото правило, а с термина „специализиран“ и опасението, че в бъдеще могат да бъдат въведени допълнителни изисквания. Състезанията се провеждат въз основа на конкретни правила, установени от организатора на събитието. Въздухоплавателните средства може да летят много близо едно до друго или до повърхността, или пък е необходимо да се изпълняват конкретни задачи. Също така напрежението за спечелване на състезанието може да окаже влияние върху начина на извършване на полета, което увеличава рисковете. В случая на тегленето на планери от въздухоплавателното средство се изисква да бъде специално оборудвано и пилотът да има допълнителна квалификация. Трябва да се вземат други предпазни мерки в сравнение с обикновените развлекателни полети или полети за превоз. И двете дейности изискват конкретна оценка на риска преди извършването на полета и подходящи процедури за намаляване на рисковете. Затова те трябва да бъдат включени в част-SPO.

IV. Специфичният характер на специализираните операции

44. Част-SPO се занимава с правила за дейности, които са много различни по характер. Тя съдържа пълен набор от правила, за да обхване специализираните операции с въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга и въздухоплавателни средства, различни от тези със сложна моторна тяга.
45. Операциите, обхванати в част-SPO имат специфични характеристики:
- въздухоплавателното средство се използва за изпълнение на конкретна задача, която по същество изключва „обикновените“ развлекателни полети или полети за превоз.
 - конкретните задачи създават специфични рискове, което изисква конкретни мерки за намаляване на рисковете, тъй като например въздухоплавателното средство лети много ниско, полетът се извършва с прилагане на необичайни маневри, осъществява се вдигане или теглене на външни товари/стоки, хора може да влизат или излизат от въздухоплавателното средство по време на полет, от въздухоплавателното средство се изпускат вещества или е необходимо специално оборудване за изпълнение на мисията на полета; и
 - операцията може да включва други лица освен пилота, т.е. специалисти за изпълнение на задачи.
46. Освен това част-SPO въвежда понятието „специалист за изпълнение на задачи“. Специалистът за изпълнение на задачи е лице, определено от оператора или трета страна, или действащо като изпълнител, което изпълнява задачи на земята, пряко свързани със специализирана задача, или изпълнява специализирани задачи на борда или от въздухоплавателното средство. Определението е включено в прилежащия регламент, тъй като терминът се използва там.
47. Използването на названието „специалист за изпълнение на задачи“ беше силно препоръчано и поискано от нормотворческата група, както и от обществеността, свързана със специализираните авиационни дейности, която коментира NPA и CRD. Основанията, представени и възприети от Агенцията, са, че тези лица изискват специален инструктаж или обучение, независимо кой ги назначава, и от тях се изисква да изпълнят мисия за специализирана авиационна дейност. Названието „пътник“ беше счтено за объркващо в това отношение.

48. От правна гледна точка специалистите за изпълнение на задачи са или членове на екипажа или пътници. Съгласно определението на член на екипажа, съдържащо се в приложение I, „член на екипажа е лице, което изпълнява възложените му от оператора задължения на борда на въздухоплавателното средство“. Ако задълженията му не са възложени от оператора, специалистът за изпълнение на задачи е пътник.
49. Подчаст Д — Специални изисквания
50. Агенцията отбелязва всички положителни коментари, получени по време на консултацията по CRD, за въвеждането на тази подчаст, която беше силно приветствана от общността, свързана със специализираните авиационни дейности, и националните органи.
51. Част-SPO е разделена на 5 подчасти. Подчасти А до Г съдържат общите правила за всички SPO оператори. Подчаст Д е въведена, за да се изпълнят следните 3 специфични цели:
- Цел 1: да се предложат допълнителни изисквания, ако е необходимо. Поради много различния тип дейности, които попадат в обхвата на част-SPO, понякога са необходими допълнителни изисквания за конкретна дейност и следователно се обхващат от тази подчаст, тъй като не могат да се прилагат за всички SPO оператори. Например, оператори на вертолети, които изпълняват превоз на окачени външни товари, трябва да имат допълнително оборудване в сравнение с изискваното съгласно подчаст Г (IDE), тъй като характерът на мисията предполага да се инсталира или да има специфично оборудване, което не е необходимо за други дейности.
 - Цел 2: да се даде възможност за необходимите изключения или облекчения от общите правила. Някои от правилата, които се съдържат в подчасти А до Г, могат да не са подходящи за всички видове специализирани операции и дори могат да бъдат пречка за безопасно изпълнение на мисията, ако се следват. Затова е необходимо да се гарантира гъвкавост и пропорционалност на правилата.
 - Цел 3: да съдържат подробни спецификации, които да служат като основа за стандартни експлоатационни процедури на операторите. Тази подчаст съдържа 2 подробни спецификации, които са разработени от оператори и прегледани от Агенцията в сътрудничество с експерти от групата за преразглеждане. Те са формулирани в AMC, за да се осигури необходимата гъвкавост за специализирани операции. Въпреки че SPO операторите ще трябва да спазват строги изисквания, важно е да им се осигури максимална гъвкавост, за прилагат ефективно тези изисквания, с цел да се гарантира, че те могат да изпълнят специализираната задача и да провеждат операциите при високо равнище на безопасност.



52. Понастоящем в тази подчаст са въведени 4 специализирани операции. Раздел 1 (Превоз на окачени външни товари с вертолет) и раздел 2 (Операции с хора като външен товар) включват гореспоменатите подробни спецификации. Раздел 3 (Парашутни операции) и раздел 4 (Фигурен пилотаж) съдържат необходимите облекчения или изключения. Могат да бъдат разработени още подробни спецификации посредством отделна нормотворческа задача.

53. Подчаст Д е разделена, както следва:

- Раздел 1 - Превоз на окачени външни товари с вертолет (HESLO) са дейности, извършвани с цел превоз на външни товари с различни средства (например, окачени отдолу, външни мрежи или рамки). Добавени са някои изисквания за оборудване, тъй като се считат за необходими за изпълнението на HESLO полет. Този раздел съдържа спецификации в AMC, които бяха широко коментирани. Те ще бъдат публикувани с решението на EASA.
- Раздел 2 - Операции с хора като външен товар (HEC) са дейности, извършвани с цел превоз на хора като външен товар от/до летища и/или експлоатационни площадки. Те изключват трансфер на пилоти, опериращи над море, и подъемни работи, извършвани при превози с вертолет за спешна медицинска помощ, които са дейности на търговския въздушен транспорт, попадащи в обхвата на SPA.HHO. Както и за HESLO, добавени са допълнителни изисквания от съображения за безопасност. Спецификациите в AMC ще се публикуват с решението на EASA, отчитайки получените реакции по време на консултацията по CRD.

- Раздел 3 - Парашутни операции (PAR) съдържа няколко облекчения от правилата на подчасти А-Г, за да могат парашутистите (в правилото посочени като специалисти за изпълнение на задачи) да изпълняват своята задача. Например, те трябва да могат да скочат от въздухоплавателното средство и следователно изискването да бъдат обезопасени е неприложимо за тях. Също така специалистите за изпълнение на задачи, които извършват демонстрации с устройства за дим, не са задължени да спазват (при определени условия) изискването, забраняващо пускането на опасни товари над натоварени зони, защото в противен случай няма да могат да изпълнят задачата си. Въведено е и облекчение по отношение на изискванията за кислород и изключение за избягване на неприложими изисквания за оборудване. И накрая, включено е допълнително изискване за носене на ELT от командира за операции с аеростати над вода, когато могат да бъдат превозвани повече от 6 лица.
- Раздел 4 – Фигурен пилотаж (ABF) съдържа необходимите изключения, за да се избегне налагането на прекалено много ненужни изисквания за този вид операция. Въведени са изключения с цел избягване на наличието на борда на комплекти за оказване на първа помощ и преносим пожарогасител.

V. Конкретни реакции и основни промени

SPO.GEN.106 Отговорности на специалистите за изпълнение на задачи

54. Изготвена е нова разпоредба с цел ясно установяване на отговорностите на специалистите за изпълнение на задачи. Както е споменато по-горе, специалистите за изпълнение на задачи може понякога да се считат за членове на екипажа, чиито отговорности са определени в SPO.GEN.105, а понякога да се считат за пътници. С цел ясно определяне на отговорностите и в двата случая SPO.GEN.106 предвижда задълженията и отговорностите за специалистите за изпълнение на задачи, които не действат като членове на екипажа.

SPO.GEN.155 Превоз на опасни товари

55. Превозът на опасни товари трябва да се извършва съгласно техническите инструкции на ИКАО. Този параграф посочва случаите, при които опасни товари могат да се превозват без специално одобрение в съответствие с SPA.DG. Например, това се отнася за случаи, когато опасни товари се превозват на борда на въздухоплавателното средство за специализирани цели. Техническите инструкции на ИКАО посочват съответните случаи. В подчаст Д за HESLO е предвидено допълнително облекчение, когато операторите превозват опасни товари до или от площадки без обслужващ персонал или отдалечено местоположение. Прилагането на целите съответни разпоредби на техническите инструкции беше сметено за неизпълнимо. Това изключение трябва да бъде одобрено от компетентния орган.

SPO.OP.130/131 Зареждане с гориво и смазочни материали — самолети/вертолет

56. За полети по правилата за визуални полети командирът започва полет само ако е сигурен, че вертолетът е зареден с достатъчно гориво и смазочни материали за

полет до летището или експлоатационната площадка на планирано кацане и след това за най-малко 20-минутен полет. Много заинтересовани страни поискаха да се въведе облекчение, тъй като много кратки полети за специализирана авиационна дейност трябва да бъдат възможно най-леки, за да позволяват изпълнение на задачата. След това искане Агенцията в момента разрешава на операторите резервното гориво да бъде за 10-минутен полет, при условие че полетът е в рамките на разстояние от 25 NM от летището/експлоатационната площадка на излитане.

SPO.OP.135 Инструктаж за безопасност

57. Инструктажът за безопасност е адаптиран към специфичния характер на специализираните операции и трябва да бъде по-задълбочен, отколкото инструктажа за пътниците. Той може да бъде заменен с програма за обучение.

SPO.OP.185 Симулиране на особени ситуации по време на полет

58. В съответствие с общите правила това изискване забранява на командира да симулира процедури за особени или аварийни ситуации, когато на борда има специалисти за изпълнение на задачи, освен с цел обучение.

SPO.OP.200 Констатиране на близост със земята

59. Това изискване съдържа много общо правило за безопасност, което гласи, че когато бъде констатирана неочаквана близост със земята от член на полетния екипаж или от системата за предупреждение за близост със земята, пилотът незабавно предприема коригиращи действия за създаване на безопасни условия за полет. Въпреки това, за някои специализирани операции като селскостопански полети (за които полетът трябва да се извършва на разстояние от земята под това, което би задействало GPWS), беше сметено за необходимо да се осигури известна гъвкавост, като се позволи на пилота да я изключи.

SPO.OP.205 Бордова система за избягване на сблъсък във въздуха (ACAS) – самолети и вертолети със сложна моторна тяга

60. Това изискване задължава оператора да установи процедури, гарантиращи, че когато ACAS II е инсталирана и е функционираща, тя се използва съгласно Регламент (ЕС) № 1332/2011. В случай че е инсталирана и е функционираща, трябва да се прилага същият принцип като за системата за предупреждение за близост със земята. Това облекчение се отнася за дейности като състезателни полети или фигурен пилотаж, когато въздухоплавателните средства могат да летят много близко едно до друго.

SPO.POL.146 Летателни характеристики и експлоатационни критерии – вертолети

61. Тази разпоредба съдържа изисквания за летателните характеристики на категориите за вертолети, експлоатирани над натоварени зони. Изискването беше широко коментирано, особено SPO.POL.146, буква а). Операторите на вертолети силно се

противопоставиха срещу задължението да бъдат единствено сертифицирани в категория А, за да извършват операции в такива зони. Те твърдят, че вече няма да могат да извършват операции, защото повечето от тях в момента експлоатират вертолети с летателни характеристики от категория В, дори в натоварени зони. Агенцията взе предвид това положение. Изискването беше изменено, за да се даде възможност вертолети с летателни характеристики от категория В да летят над натоварени зони, но при две условия: трябва да се предприемат мерки за безопасност за предотвратяване на опасност за лица или имущество на земята и след като те бъдат установени, операцията трябва да се одобри от компетентния орган.

Допълнителен кислород на борда и използване на допълнителен кислород

62. Следните правила относно оборудването за кислород за самолети и вертолети, различни от тези със сложна моторна тяга, бяха широко коментирани и обсъждани:
- SPO.OP.195 Използване на допълнителен кислород, и
 - SPO.IDE.A/H.175 Допълнителен кислород — самолети/вертолети с нехерметична кабина
63. Като цяло искането беше да се облекчат тези правила за SPO, въз основа на текущите експлоатационни практики в някои държави-членки.
64. При прегледа на коментарите и материалите, получени по тази тема, Агенцията изтъкна следното:
- Изискванията за вертолети с херметична кабина са заличени, тъй като в ЕС не се експлоатират такива вертолети.
 - Настоящият текст за самолети се запазва хармонизиран с изискванията на NCC.IDE и NCO.IDE, като се има предвид че хипоксията на пилота може да доведе до опасни ситуации, излагайки на неприемлив риск трети страни.
 - Агенцията взе по-специално под внимание, че човешката физиология не се различава в зависимост от естеството на извършваните операции или сложността на въздухоплавателното средство.
 - Агенцията също така приема оценките, извършени от ИКАО по тази тема, които могат да бъдат намерени в последната изменена версия от 2008 г. на Doc 8984 Наръчник по гражданска авиационна медицина. Този документ съдържа по-специално описание на ефектите на хипоксията на различни височини и обосновава необходимостта от изискването.
 - Въпреки това се признава следното:
 - Някои SPO дейности ще бъдат тежко засегнати или разстроени от изискванията за допълнителен кислород на борда и използването на допълнителен кислород.
 - Цялостният опит при операции на големи височини без кислород на някои SPO оператори.
 - Пилоти и специалисти за изпълнение на задачи с дългогодишен полетен опит в определени планински райони може физиологически да са се приспособили към тези височини.

- В стандартните експлоатационни процедури могат да се определят и прилагат критерии за намаляване на риска и ограничаване на времето без кислород на големи височини.
- Затова, въпреки че запазва общото изискване за допълнителен кислород на борда и за използването на допълнителен кислород, Агенцията взе предвид специфичния характер на някои SPO дейности и разгледа възможността за облекчаване на изискването при определени условия с предварителното одобрение на компетентния орган.

Оборудване за намаляване на последствията от сблъсък

65. Изискването беше заличено след получените коментари, изтъкващи трудностите за изпълнението му по пропорционален начин, отчитайки аспектите на дизайна и времето за прилагане. Агенцията ще го преразгледа в бъдеще с отделна нормотворческа задача.

SPO.IDE.A.130 Система за предупреждение за прогнозни опасности по терена (TAWS)

66. Текстът е коригиран с цел поясняване на приложимостта на изискването и в подчаст Д са добавени облекчения.

SPO.IDE.H.195 Полети над вода – вертолети, различни от тези със сложна моторна тяга, и SPO.IDE.H.197 Спасителни жилетки – вертолети със сложна моторна тяга

67. Изискването за електрическа лампа за спасителните жилетки е запазено за вертолети в съответствие с части NCC и NCO. Освен това, след получени коментари, беше пояснено, че не е необходимо спасителните жилетки да се съхраняват на място, където да бъдат леснодостъпни, а могат направо да бъдат носени от лицата, за които са предназначени.
68. Добавени са условия за отчитане на случая с вертолетите с два двигателя, които са класифицирани като „вертолети, различни от тези със сложна моторна тяга“.

SPO.IDE.B.140 Допълнително оборудване

69. Приложимостта на определени позиции, включени в допълнителното оборудване за аеростати, като защитни ръкавици и нож, е преразгледана от гледна точка на категорията аеростати след коментарите и съвета на експерти.

Кьолн, 16 април 2012 г.

P. GOUDOU
Изпълнителен директор

TE.RPRO.00036-001© Европейска агенция за авиационна безопасност. Всички права запазени.

Документът е предмет на права на собственост. Копията не подлежат на контрол. Проверете статуса на Страница 21 от 21 версията през EASA-Internet/Intranet.