



STANOVISKO Č. 02/2012

EVROPSKÉ AGENTURY PRO BEZPEČNOST LETECTVÍ

ze dne 16. dubna 2012

k nařízení Komise, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro letový provoz

„Letový provoz – OPS (část SPO)“

Obsah

Shrnutí	3
Úvod	4
I. Obecná ustanovení	4
II. Oblast působnosti stanoviska	4
III. Konzultace	5
IV. Způsob číslování pravidel	7
Předmětné nařízení o letovém provozu	9
I. Oblast působnosti	9
II. Přehled reakcí	9
III. Vysvětlivky	9
Příloha VIII - část SPO	10
I. Oblast působnosti	10
II. Od leteckých prací k zvláštním letům	12
III. Činnosti, na které se vztahuje část SPO	12
IV. Specifická povaha zvláštních letů	14
V. Konkrétní reakce a hlavní změny	16

Shrnutí

Toto stanovisko obsahuje následující dokumenty:

- Změna předmětného nařízení o letovém provozu včetně změn v příloze I – Definice;
- Příloha VIII – část SPO, technické požadavky na zvláštní lety (obchodní a neobchodní) s letouny, vrtulníky, kluzáky a balony;

Při vypracování těchto požadavků se vycházelo z následujících cílů:

- zachovat vysokou úroveň bezpečnosti;
- zajistit vyváženost pravidel;
- zajistit pružnost a efektivitu pro provozovatele a úřady.

Toto stanovisko je výsledkem rozsáhlého procesu konzultací, na němž se podílely úřady, sdružení, provozovatelé a odborníci v oblasti letectví.

Stanovisko ke zbývajícím oddílům přílohy IV – části CAT pro kluzáky a balony, stejně jako k letům letounů a vrtulníků z bodu A do bodu A, bude zveřejněno později.

Úvod

I. Obecná ustanovení

1. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008¹ (dále jen „základní nařízení“) ve znění nařízení (ES) č. 1108/2009² stanoví náležitý a úplný rámec pro definování a uplatňování společných technických požadavků a správních postupů v oblasti civilního letectví.
2. Účelem tohoto stanoviska je pomoci Evropské komisi při stanovování prováděcích pravidel pro letový provoz.
3. Toto stanovisko bylo přijato na základě postupu upřesněného správní radou Evropské agentury pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“)³ v souladu s článkem 19 základního nařízení.

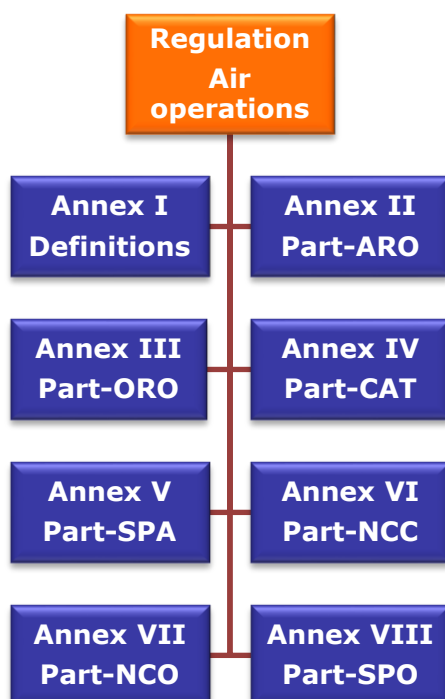
II. Oblast působnosti stanoviska

4. Toto stanovisko sestává z následujících dokumentů:
 - Změna předmětného nařízení o letovém provozu včetně změn v příloze I – Definice;
 - Příloha VIII – část SPO, technické požadavky, týkající se zvláštních letů (obchodních i neobchodních) s letouny, vrtulníky, kluzáky, balony;
5. Dokumenty v tomto stanovisku vycházejí z revidované struktury pravidel, jak ji navrhly Evropská komise a agentura v dubnu 2011. Přílohy nařízení o letovém provozu jsou znázorněny v následujícím diagramu.

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670/EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES. *Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1–49.*

² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1108/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se mění nařízení (ES) č. 216/2008 v oblasti letišť, uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb a zrušuje směrnice 2006/33/ES. *Úř. věst. L 309, 24.11.2009, s. 51–70.*

³ Rozhodnutí správní rady o postupu, kterým se bude agentura řídit při vydávání stanovisek, certifikačních specifikací a pokynů (postupy při tvorbě předpisů). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

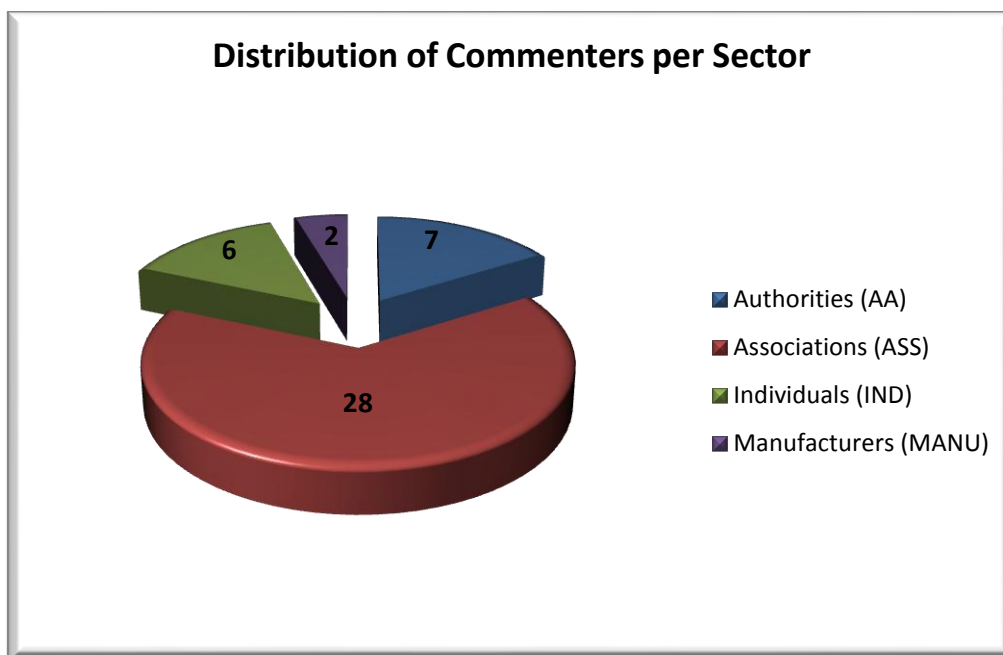
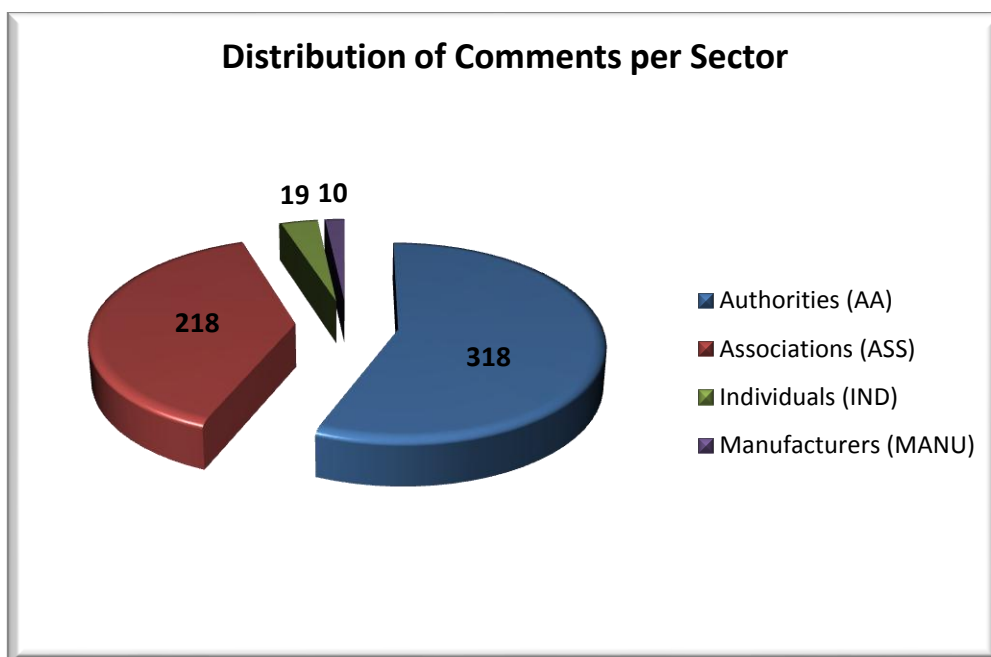
Diagram 1: Přílohy nařízení o letovém provozu

III. Konzultace

6. Toto stanovisko vychází z oznámení o navrhované změně (NPA) 2009-02, které obsahuje předběžné návrhy prováděcích pravidel (IR) a souvisejících přijatelných způsobů průkazu (AMC) a poradenského materiálu (GM) pro letový provoz.
 - Konzultační fáze NPA
7. NPA 2009-02 bylo zveřejněno na internetových stránkách agentury EASA (<http://www.easa.europa.eu>) dne 30. ledna 2009. Lhůta pro konzultace vypršela dne 31. července 2009. Agentura obdržela celkem 13 775 připomínek, z toho přibližně 350 připomínek se týkalo oblasti působnosti tohoto stanoviska.
 - Konzultační fáze CRD (dokumentu připomínek a odpovědí)
8. Shrnutí připomínek, příslušné odpovědi na shrnuté připomínky a navrhované pozměněné znění pravidel byly podrobně projednány s následujícími čtyřmi revizními skupinami (RG) pro tvorbu pravidel:
 - RG01 (CAT) se zaměřením na pravidla pro provoz obchodní letecké dopravy;
 - RG02 (SPO) se zaměřením na pravidla pro zvláštní provoz;
 - RG03 (NCC) se zaměřením na pravidla pro neobchodní lety složitých motorových letadel a
 - RG04 (NCO) se zaměřením na pravidla pro neobchodní lety jiných než složitých motorových letadel.
9. Návrh textu dokumentu připomínek a odpovědí (CRD) k části SPO přezkoumala skupina RG02.
10. Před zveřejněním CRD agentura rovněž provedla kontrolu souladu s jinými částmi (částí CAT, částí NCC a NCO).

11. Po obsáhlých konzultacích s úřady, sdruženími a provozovateli zveřejnila agentura dne 27. září 2011 CRD OPS III. Lhůta vyhrazená pro reakce skončila dne 31. ledna 2012.
 - Setkání s členy revizní skupiny a webová konference
12. V průběhu konzultační fáze uspořádala agentura ve dnech 23. a 24. listopadu 2011 další setkání s členy revizní skupiny RG02 (SPO) za účelem projednání zveřejněného textu CRD. Toto setkání umožnilo zkvalitnit text CRD a bylo dosaženo celkové shody. Hlavními projednávanými tématy byla kritéria výkonnosti pro vrtulníky a dva normalizované provozní postupy (SOP) týkající se provozu vrtulníků s vnějším podvěšeným nákladem (HESLO) a přepravy vnějšího lidského nákladu (HEC).
13. Kromě setkání s členy revizní skupiny uspořádala agentura 29. listopadu 2011 veřejnou webovou konferenci, jejímž cílem bylo představit CRD a vyměnit si názory a informace k části SPO. Obdržená zpětná vazba byla pozitivní.
 - Reakce na CRD
14. Agentura obdržela k CRD reakce od 43 subjektů, včetně vnitrostátních úřadů, výrobců, sdružení a jednotlivců. Celkový počet připomínek činí přibližně 560, přičemž z 15% se opakují.

Přehled o těchto reakcích podávají následující diagramy.

Diagram 2: Přehled autorů připomínek**Diagram 3: Přehled obdržených připomínek**

15. Všechny reakce byly posouzeny, na všechny agentura reagovala a zohlednila je při přípravě návrhu změny přílohy VIII tohoto stanoviska.

IV. Způsob číslování pravidel

16. V souladu s pokyny agentury pro navrhování pravidel byl u IR použit tento způsob číslování:

<část>.<hlava>.<oddíl>.<č>

Vysvětlivka:

- <část>: povinná – až 4 písmena nebo číslice
příklady: SPO
- <hlava>: povinná – až 4 písmena nebo číslice
příklady: GEN, OP, POL, IDE, SPEC
- <oddíl>: povinný – až 5 písmen nebo číslic
příklady: SPO.SPEC.HESLO
- <č>: povinné – číslo pravidla – třímístné číslo, začíná se 100 a dále se
čísluje zpravidla v krocích po 5.

Předmětné nařízení o letovém provozu

I. Oblast působnosti

17. Předmětné nařízení o „letovém provozu“ vymezuje obecnou použitelnost částí, na které se vztahuje, a navrhuje přechodná opatření formou výjimek⁴. Je vypracováno jako změna nařízení a vychází z původního předmětného nařízení OPS, jež schválil výbor EASA pro soubor pravidel CAT (stanovisko 04/2011).

II. Přehled reakcí

18. Reakce, které agentura obdržela k předmětnému nařízení OPS, se týkaly otázek soudržnosti, přechodných ustanovení, toho, zda certifikovat všechny obchodní provozovatele či nikoli, oblasti působnosti, definice zvláštních letů a definice specializovaného odborníka.

III. Vysvětlivky

19. Čl. 1 odst. 1–4 pozměněného nařízení vymezují oblast působnosti tohoto nařízení tak, že se vztahuje na obchodní a neobchodní zvláštní lety. Obchodní provozovatelé zvláštních letů budou podléhat certifikaci, zatímco neobchodní provozovatelé zvláštních letů složitých motorových letounů a vrtulníků budou muset ohlásit svou činnost příslušnému úřadu. Související ustanovení, která se týkají certifikace, prohlášení a organizačních požadavků (část ORO), byla již zveřejněna ve stanovisku č. 04/2011 agentury EASA.
20. Čl. 1 odst. 5 obsahuje definici obchodních a neobchodních zvláštních letů a definici specializovaného odborníka. Bližší vysvětlení je uvedeno v kapitolách III a IV níže.
21. Doplnuje se nová příloha VIII – část SPO, jež obsahuje technické požadavky týkající se provozních postupů, výkonnosti, vybavení a některé obecné požadavky pro všechny zvláštní lety (čl. 1 odst. 11). Související použitelnost je stanovena v čl. 1 odst. 8. Kromě toho se pro jakýkoli provoz ve vymezeném vzdušném prostoru, provádění letů na nižších minimech nebo přepravu nebezpečného zboží požaduje, aby obchodní i neobchodní provozovatelé zvláštních letů byli držiteli zvláštního schválení/oprávnění. Část SPA (provoz vyžadující zvláštní schválení/oprávnění), která byla zveřejněna ve stanovisku č. 4/2011, obsahuje ustanovení týkající se výše zmíněných činností a schválení/oprávnění. Změna předmětného nařízení není nutná.
22. Čl. 1 odst. 9 obsahuje upřesnění příslušných požadavků na omezení doby letové služby (FTL). Pro zvláštní lety se prozatím i nadále uplatní vnitrostátní předpisy. Příslušná prováděcí pravidla (IR) budou navržena později.
23. Čl. 1 odst. 10 pozměněného nařízení obsahuje ustanovení o výjimkách. Vzhledem k tomu, že v oblasti zvláštních letů nejsou stanoveny žádné harmonizované předpisy a že někteří provozovatelé musí být certifikováni, navrhuje se všeobecný odklad lhůty uplatňování o tři roky.
24. Článek 2 pak obsahuje požadavky týkající se vstupu pozměněného nařízení v platnost.

⁴ Výjimka je druhem přechodného opatření, který ponechává na členských státech, aby samy rozhodly, zda odloží datum provedení určitého ustanovení, a to až po určitou, právním předpisem stanovenou lhůtu.

Příloha VIII - část SPO**I. Oblast působnosti**

25. Část SPO je třeba interpretovat ve spojení s:

- předmětným nařízením o letovém provozu, zejména pokud jde o data použitelnosti a přechodná období;
- přílohou I – Definice, která vymezuje pojmy použité v přílohách II–VIII;
- přílohou II – částí ARO, jež mimo jiné obsahuje požadavky na úřady ve vztahu k provozovatelům SPO týkající se odpovědností při výkonu dozoru a certifikaci;
- přílohou III – částí ORO, jež obsahuje požadavky na organizace ve vztahu k provozovatelům SPO provádějícím obchodní zvláštní lety a neobchodní zvláštní lety se složitými motorovými letadly a
- přílohou V – částí SPA, jež obsahuje požadavky pro provoz vyžadující zvláštní schválení/oprávnění.

26. Část SPO obsahuje technické požadavky pro obchodní a neobchodní zvláštní lety.

27. Tato část sestává z pěti hlav. Hlava D, SPO.IDE, a hlava E, SPO.SPEC, jsou dále rozčleněny do oddílů obsahujících pravidla pro různé druhy letadel a pro zvláštní druhy provozu.

28. Struktura hlav je srovnatelná se strukturou hlavních požadavků v příloze IV základního nařízení.

29. Struktura pravidel, a zejména oddílů, byla navržena tak, aby v budoucnu mohly být doplněny požadavky pro další kategorie letadel nebo pro zvláštní druhy provozu, aniž by bylo nutno provádět změny ve znění stávajících pravidel nebo ve stávající struktuře.

30. Struktura části SPO je znázorněna na diagramech 4 a 5. Hlava E se týká výhradně části SPO a je podrobněji vysvětlena níže.

Diagram 4: Struktura části SPO – názvy hlav a oddílů

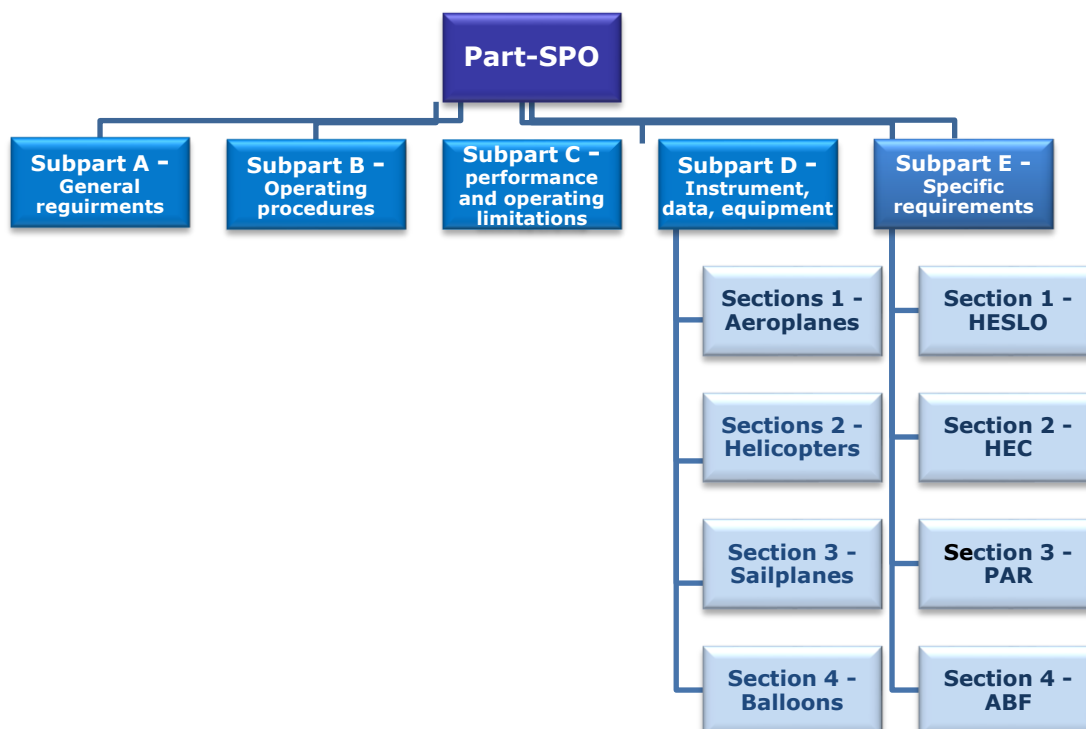
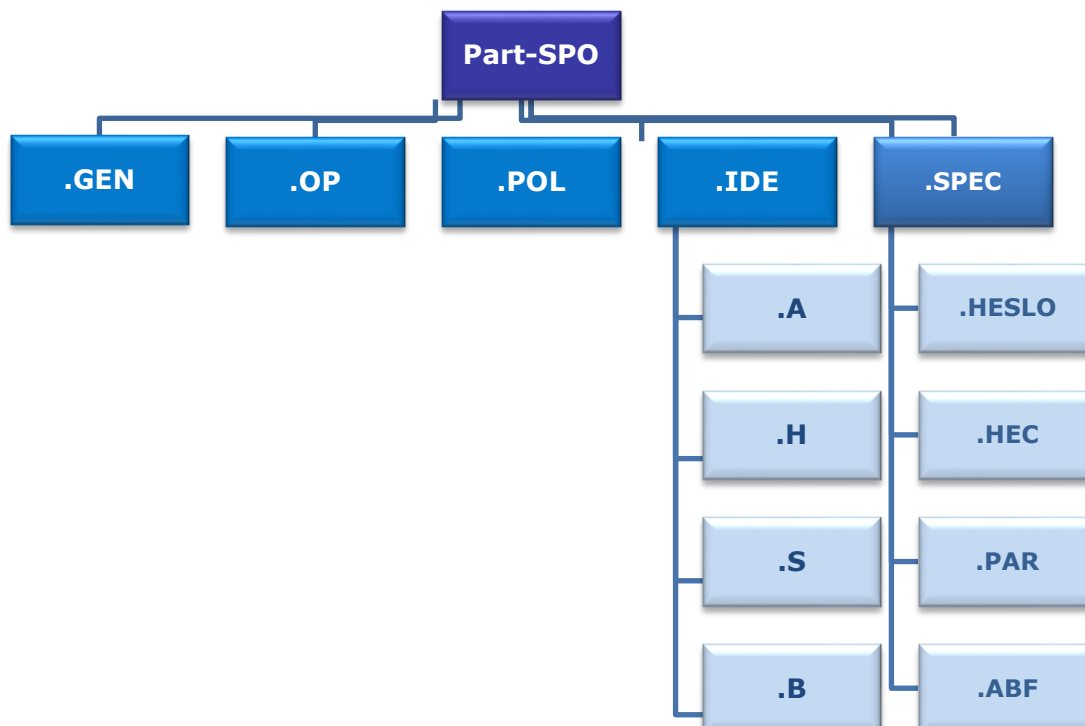


Diagram 5: Struktura části SPO – identifikátory pravidel



II. Od leteckých prací k zvláštním letům

31. Na jakékoli práce prováděné v oblasti leteckých prací se až doposud odkazovalo pouze v rámci JAA a při přípravě návrhu JAR-OPS4. V mnoha členských státech EU jsou dnes činnosti v oblasti leteckých prací regulovány pravidly všeobecného letectví a vycházejí z části II přílohy 6 ICAO. Neexistují žádné standardy a doporučené postupy ICAO, které by se výslovně vztahovaly na letecké práce.
32. V roce 2006 byla v agentuře EASA v rámci skupiny pro tvorbu pravidel OPS.001 vytvořena podskupina III, aby připravila pravidla pro letecké práce, s využitím návrhu JAR-OPS 0 a 4, kde je to vhodné, a rovněž s přihlédnutím k vnitrostátním normám v této oblasti. Skupina pro tvorbu pravidel OPS.001 připravila návrh pravidel a zveřejnila v roce 2009 NPA o letovém provozu, jež zahrnovalo i práci provedenou podskupinou III v oblasti leteckých prací.
33. NPA 2009-02b stanovilo v hlavě C požadavky na obchodní provoz, který nepatří pod obchodní leteckou dopravu. Tato hlava musela být interpretována v souvislosti s hlavou A (GEN), jež stanovila požadavky vycházející z části II přílohy 6 ICAO. Na základě veřejných konzultací a ve shodě s Evropskou komisí zrevidovala agentura strukturu svých pravidel a rozhodla se rozdělit pravidla do různých částí. Činnosti v oblasti leteckých prací nyní pokrývá příloha VIII, která vychází převážně z hlavy A a hlavy C NPA 2009-02b. Revizní skupina EASA, vytvořená za účelem přípravy CRD, zrevidovala text NPA s ohledem na novou strukturu pravidel a ve shodě s členy revizní skupiny bylo rozhodnuto tuto část nazvat částí SPO.
34. V současnosti část SPO zahrnuje hlavně činnosti v oblasti leteckých prací, avšak předpokládá se, že oblast působnosti části SPO bude širší než jen to, co je všeobecně považováno za letecké práce. V budoucnu totiž mohou být do této části zahrnuty i jiné druhy letů nebo provozu: nespádají však do kategorie leteckých prací jako takových.
35. Důležitou změnou oproti NPA je to, že část SPO nyní zahrnuje zvláštní lety prováděné i jako neobchodní. Agentura se rozhodla rozšířit oblast působnosti části SPO na neobchodní provozovatele. Mnohé činnosti v kategorii zvláštních letů jsou totiž prováděny jako neobchodní, ale bezpečnostní rizika zůstávají stejná jako při zvláštních letech prováděných jako obchodní. Proto se jevílo jako nevhodné neregulovat kategorii provozovatelů, kteří provádějí prakticky stejný provoz jako jiní provozovatelé, jenom proto, že provádějí lety mimo obchodní kontext. Kromě toho pro každou konkrétní činnost v oblasti leteckých prací jsou uplatňovány úlevy nebo dodatečné požadavky. Jejich začlenění do jiných částí, například do části NCC nebo části NCO, by se nepříznivě projeвило na srozumitelnosti těchto částí, které by tak byly složitější.

III. Činnosti, na které se vztahuje část SPO

36. Podskupina III skupiny pro tvorbu pravidel OPS.001 v roce 2006 vymezila některé činnosti, které jsou považovány za činnosti v oblasti leteckých prací. Od té doby agentura vymezila více činností, u nichž lze mít za to, že patří na seznam navržený touto skupinou pro tvorbu pravidel.
37. Mnoho připomínek bylo vzneseno ke dvěma bodům, které se týkají oblasti působnosti části SPO.
 - Činnosti vyjmenované v oblasti působnosti předmětného nařízení.

38. V odezvě na tento aspekt strany zejména poukazovaly na to, že některé z těchto činností, zejména „soutěžní lety“ a „vlečení kluzáků“, by neměly být považovány za zvláštní lety. Podle některých zainteresovaných stran se u těchto činností jedná o normální provoz, který se řídí pravidly všeobecného letectví, a proto by neměly být regulovány podle této části.
- Povaha seznamu činností.
39. Obecné připomínky, zejména ze strany vnitrostátních úřadů, poukazovaly na to, že jelikož navrhovaný seznam činností není úplný, neposkytuje jistotu, na které činnosti se tato část vztahuje, a na které nikoli.
40. Toto stanovisko proto nyní navrhuje definovat v předmětném nařízení zvláštní let na základě obecných kritérií zaměřených na účel letu. To doplňuje seznam 19 kategorií činností, jež jsou považovány za zvláštní lety. Tyto činnosti, jak je agentuře známo, jsou dnes v členských státech EU prováděny.
41. Část SPO se vztahuje na následující činnosti: lety vrtulníků s vnějším nákladem, lety s vnějším lidským nákladem, průzkumné lety vrtulníků, lety s padákovými seskoky a seskoky volným pádem (skydiving), zemědělské lety, lety pro letecké snímkování, vlečení kluzáků, reklamní lety, kalibrační lety, letecké stavební práce včetně montáže elektrického vedení, vyprošťovací práce, práce při úniku ropy, práce při odstřelu lavin, zeměměřičské práce včetně letecké fotogrammetrie, činnosti při regulaci znečišťujících látek, lety pro mediální zpravodajství, televizní a filmové lety, lety při hromadných společenských akcích včetně ukázek létání a soutěžních letů, lety pro pastevecké účely a záchranu zvířat, veterinární lety se shazováním očkovacích látek, pohřební obřady na moři, vědecko-výzkumné lety (kromě těch, na které se vztahuje příloha II nařízení č. 216/2008), umělé vyvolávání srážek.
42. Vzhledem k rozmanitosti leteckých činností, které jsou dnes v Evropě prováděny, není možné vytvořit úplný seznam⁵. Kromě toho by v budoucnu mohly vzniknout nové činnosti, jež budou spadat do kategorie zvláštních letů. Agentura proto nemůže tyto činnosti omezit pouze na ty, jejichž seznam je uveden v SPO.GEN.005. Z tohoto důvodu je vysvětleno, že kromě činností v seznamu již uvedených musí být podle části SPO regulovány i jakékoli další činnosti splňující některé z kritérií uvedených v definici. Agentura je toho názoru, že tento seznam činností spolu s definicí obsahující obecná kritéria umožní zainteresovaným stranám určit, zda se na danou leteckou činnost vztahuje část SPO, či nikoli.
43. Pokud jde o soutěžní lety a vlečení kluzáků, nebylo předmětem diskuse ani tak vlastní pravidlo jako pojem „zvláštní“ a obava, že by v budoucnu mohly být zavedeny dodatečné požadavky. Soutěže se provádějí na základě zvláštních pravidel stanovených pořadatelem příslušné akce. Letadla mohou létat velmi blízko sebe nebo nízko nad povrchem země nebo musejí provádět zvláštní úkoly. Také stres a snaha zvítězit může ovlivnit způsob provedení letu a zvýšit rizika. V případě vlečení kluzáků se požaduje, aby mělo letadlo zvláštní vybavení a aby pilot měl doplňkovou kvalifikaci. Musí být přijata i další preventivní opatření ve srovnání s běžnými rekreačními nebo dopravními lety. U obou těchto činností je nezbytné před provedením letu provést posouzení

⁵ Definice leteckých prací, která by zahrnovala všechny činnosti v oblasti leteckých prací, neexistuje. Také definice organizace ICAO se omezuje na uvedení výčtu příkladů. Jiné úřady buď používají výraz letecké práce, nebo upřesňují některé činnosti (např. USA), nebo je označují za (různý) zvláštní letecký provoz a zvláštní letecké akce (Kanada).

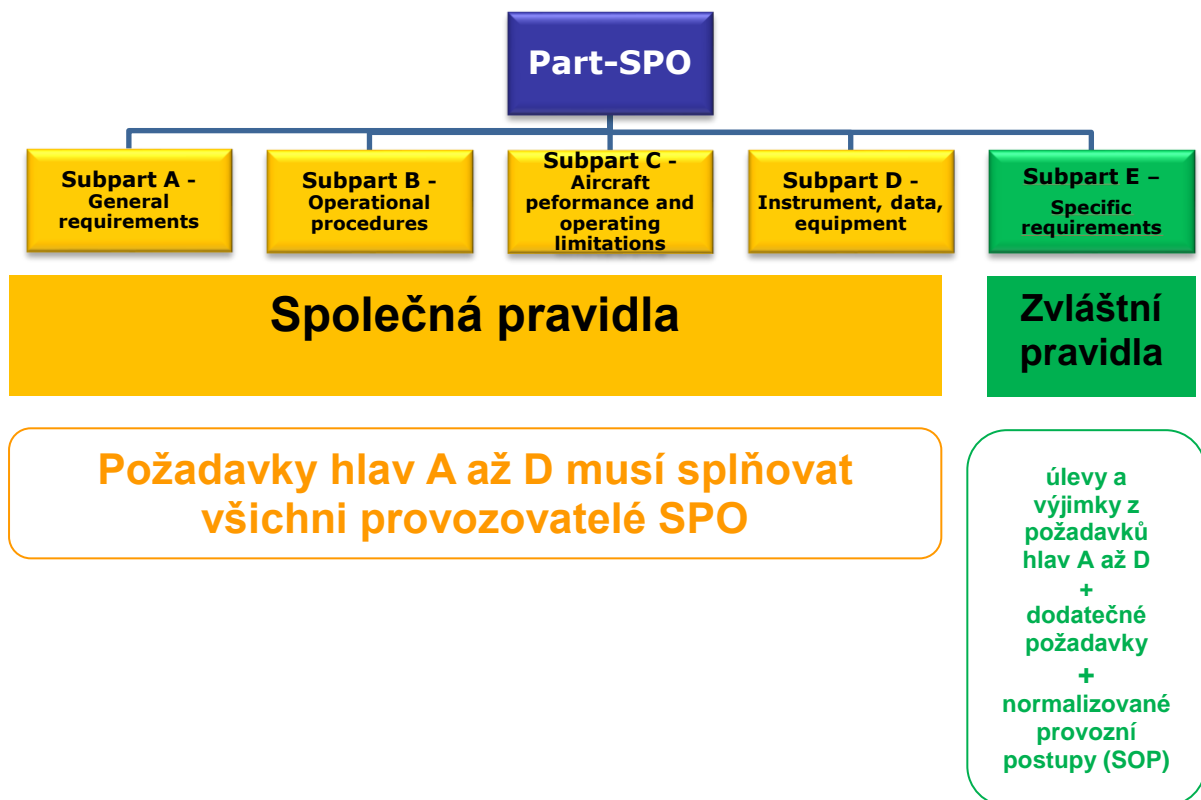
konkrétních rizik a přijmout zvláštní opatření ke snížení těchto rizik. Proto byly zahrnuty do části SPO.

IV. Specifická povaha zvláštních letů

44. Část SPO stanoví pravidla pro činnosti, jejichž povaha je navzájem velmi odlišná. Obsahuje úplný soubor pravidel, jež zahrnují veškeré zvláštní lety se složitými motorovými letadly a jinými než složitými motorovými letadly.
45. Tyto lety, na které se vztahuje část SPO, mají určité charakteristické rysy:
- letadlo je používáno k provedení určitého zvláštního úkolu, který zásadně vylučuje „normální“ rekreační nebo dopravní lety;
 - tyto zvláštní úkoly představují zvláštní rizika a vyžadují zvláštní opatření ke snížení rizik, neboť například letadlo letí velmi nízko, let je prováděn s použitím neobvyklých manévrů, dochází ke zvedání nebo vlečení vnějších nákladů/zboží, do letadla mohou nastupovat nebo z něj vystupovat osoby za letu, z letadla jsou vypouštěny látky nebo je pro splnění účelu letu potřebné zvláštní vybavení; a
 - letu se mohou kromě pilota účastnit i další osoby, tj. specializovaní odborníci.
46. Část SPO dále zavádí pojem „specializovaného odborníka“. Specializovaný odborník je osoba (popřípadě vystupující jako podnik), jež byla pověřena provozovatelem nebo třetí stranou a která plní úkoly na zemi přímo spojené se specializovaným úkolem nebo plní specializované úkoly na palubě nebo z letadla. Tato definice je uvedena v předmětném nařízení, neboť tento pojem je v něm užíván.
47. Použití označení „specializovaný odborník“ v připomínkách k NPA a CRD důrazně obhajovala a požadovala skupina pro tvorbu pravidel i společenství provozovatelů leteckých prací. Odůvodnění předložené a přijaté agenturou spočívalo v tom, že u těchto osob se vyžaduje zvláštní instruktáž nebo zvláštní výcvik bez ohledu na to, kým byly jmenovány, a že se od nich požaduje splnění určitého úkolu v oblasti leteckých prací. Označit je za „cestující“ bylo v této souvislosti považováno za zavádějící.
48. Z právního hlediska jsou specializovaní odborníci buď členy posádky, nebo cestujícími. V souladu s definicí člena posádky, kterou obsahuje příloha I, „členem posádky se rozumí osoba pověřená provozovatelem k výkonu povinností na palubě letadla“. Pokud není pověřen provozovatelem, je specializovaný odborník cestujícím.
49. Hlava E – Zvláštní požadavky
50. Agentura bere na vědomí všechny pozitivní připomínky obdržené během konzultací k CRD a týkající se zavedení této hlavy, kterou společenství provozovatelů leteckých a vnitrostátní úřady velmi vítají.
51. Část SPO je rozčleněna do 5 hlav. Hlavy A až D obsahují obecná pravidla pro všechny provozovatele SPO. Hlava E byla včleněna proto, aby splňovala tyto 3 konkrétní cíle:
- Cíl 1: navrhnout dodatečné požadavky, bude-li to nezbytné. Vzhledem k velmi rozdílné povaze činností, na které se část SPO vztahuje, je někdy nutno stanovit pro některou konkrétní činnost dodatečné požadavky, které jsou proto zařazeny do této hlavy, protože je nelze uplatňovat vůči všem provozovatelům SPO. Například provozovatelé vrtulníků provádějící lety s podvěšeným nákladem musí kromě vybavení požadovaného podle hlavy D (IDE) mít další vybavení, protože

z povahy tohoto úkolu vyplývá, že je nutno zastavět nebo mít zvláštní vybavení, jež pro jiné činnosti není potřebné.

- Cíl 2: umožnit nezbytné výjimky nebo úlevy z obecných pravidel. Některá pravidla obsažená v hlavách A až D nemusí vyhovovat všem různým druhům zvláštních letů, nebo by dokonce dodržení těchto pravidel bylo na překážku bezpečnému splnění úkolu. Proto je nezbytné zajistit pružnost a přiměřenost pravidel.
- Cíl 3: začlenit podrobné specifikace, jež poslouží jako základ pro normalizované provozní postupy provozovatelů. Tato hlava obsahuje 2 podrobné specifikace, jež byly vypracovány provozovateli a přezkoumány agenturou po konzultaci s odborníky z revizní skupiny. Jsou stanoveny v přijatelných způsobech průkazu, což umožní nezbytnou pružnost, kterou zvláštní lety vyžadují. Provozovatelé SPO budou muset splňovat přísné požadavky, avšak je důležité poskytnout jim co největší pružnost při účinném uplatňování těchto požadavků, což zajistí, že budou moci plnit specializované úkoly a provádět lety za dodržení vysoké úrovně bezpečnosti.



52. V současné době byly do této hlavy zařazeny 4 druhy zvláštních letů. Oddíl 1 (lety vrtulníků s vnějším podvěšeným nákladem) a oddíl 2 (vnější lidský náklad) obsahují podrobné specifikace uvedené výše. Oddíl 3 (lety s padákovými seskoky) a oddíl 4 (akrobatické lety) obsahují nezbytné úlevy nebo výjimky. Podrobnější specifikace mohou být vypracovány prostřednictvím samostatného úkolu v oblasti tvorby pravidel.

53. Hlava E je rozvržena takto:

- Oddíl 1 – lety vrtulníků s vnějším podvěšeným nákladem (HESLO) jsou činnosti vykonávané za účelem přepravy vnějších nákladů různými prostředky

(např. v závěsu, s vnějšími podvěsy nebo závěsníky). Byly doplněny některé požadavky týkající se vybavení, neboť jsou považovány za nezbytné pro provádění všech letů HESLO. Tento oddíl obsahuje specifikace ve formě přijatelného způsobu průkazu, ke kterým bylo množství připomínek. Ty budou zpřístupněny v rozhodnutí agentury EASA.

- Oddíl 2 – lety s vnějším lidským nákladem (HEC) jsou činnosti vykonávané za účelem přepravy osob jako vnějšího nákladu z letišť a na letiště nebo z provozních míst a na provozní místa. Je z nich vyloučena přeprava námořních pilotů nebo lety s vrtulníkovým jeřábem prováděné v rámci vrtulníkové letecké záchranné služby, přičemž v obou těchto případech se jedná o činnosti v rámci obchodní letecké dopravy, která se řídí SPA.HHO. Pokud jde o HESLO, z bezpečnostních důvodů byly doplněny dodatečné požadavky na vybavení. Tyto specifikace ve formě přijatelného způsobu průkazu budou zpřístupněny v rozhodnutí agentury EASA se zohledněním reakcí obdrženyých během konzultací k CRD.
- Oddíl 3 – lety s padákovými seskoky (PAR) obsahuje některé úlevy z pravidel hlav A až D s cílem umožnit parašutistům (v pravidle jsou uvedeni jako specializovaní odborníci) plnění jejich úkolů. Musí například skákat z letadla, a proto se na ně nemůže vztahovat požadavek na upoutání. Také odborníci provádějící ukázky se zařízením na vypouštění kouřové stopy nemusí (za určitých podmínek) dodržovat požadavek zakazující vypouštění nebezpečného zboží nad hustě zastavěnými oblastmi, jinak by nemohli svůj úkol splnit. Stanovuje se rovněž úleva z požadavků týkajících se kyslíku a byla stanovena výjimka umožňující vyhnout se neproveditelným požadavkům na vybavení. Pro lety balonů nad vodou v případech, kdy může být přepravováno více než 6 osob, byl pak stanoven dodatečný požadavek, podle něhož musí velící pilot posoudit, zda bude na palubě polohový maják nehody (ELT).
- Oddíl 4 – akrobatické lety (ABF) obsahuje nezbytné výjimky umožňující vyhnout se stanovení přílišného množství požadavků pro tento druh provozu. Stanovují se výjimky z povinnosti mít na palubě soupravy první pomoci nebo ruční hasicí přístroje.

V. Konkrétní reakce a hlavní změny

SPO.GEN.106 Odpovědnosti specializovaného odborníka

54. Bylo navrženo nové ustanovení, jasně vymezující odpovědnosti specializovaného odborníka. Jak bylo uvedeno výše, specializovaného odborníka lze v některých případech považovat za člena posádky, jehož odpovědnosti stanoví SPO.GEN.105, a v jiných případech může být považován za cestujícího. Aby byly v obou případech jasně stanoveny jeho odpovědnosti, stanoví SPO.GEN.106 úkoly a povinnosti specializovaných odborníků, kteří nepůsobí jako členové posádky.

SPO.GEN.155 Přeprava nebezpečného zboží

55. Přeprava nebezpečného zboží musí být prováděna v souladu s Technickými instrukcemi organizace ICAO. Tento odstavec stanoví případy, kdy lze přepravovat nebezpečné zboží bez zvláštního schválení/oprávnění vydaného v souladu s SPA.DG. To se vztahuje například na případy, kdy je nebezpečné zboží přepravováno na palubě letadla pro

zvláštní účely. Technické instrukce organizace ICAO uvádějí výčet takových případů. Další úleva v hlavě E se předpokládá pro lety vrtulníků s vnějším podvěšeným nákladem (HESLO) v případech, kdy provozovatelé přepravují nebezpečné zboží z neosídlených míst nebo do neosídlených míst a ze vzdálených oblastí nebo do vzdálených oblastí. Uplatnění příslušných ustanovení Technických instrukcí v plném rozsahu bylo považováno za neproveditelné. Tuto výjimku musí schválit příslušný úřad.

SPO.OP.130/131 Zásoba paliva a oleje – letouny/vrtulníky

56. Při letech VFR smí velící pilot zahájit let pouze tehdy, jestliže se přesvědčí, že vrtulník má dostatečné množství paliva a oleje pro let na letišti nebo provozní místo zamýšleného přistání a poté má palivo a olej na 20 minut letu. Mnohé zainteresované strany požadovaly, aby byla zavedena úleva, protože u řady krátkých letů v rámci leteckých prací musí být vrtulník pro splnění svého úkolu co nejlehčí. Na základě tohoto požadavku agentura nyní povoluje provozovatelům mít na palubě palivo a olej pouze na 10 minut za podmínky, že při letu nebude překročena vzdálenost 25 NM od letiště/provozního místa odletu.

SPO.OP.135 Bezpečnostní instruktáž

57. Bezpečnostní instruktáž je přizpůsobena konkrétní povaze zvláštních letů a požaduje se, aby byla důkladnější než instruktáž normálních cestujících. Může být nahrazena výcvikovým programem.

SPO.OP.185 Simulované mimořádné situace za letu

58. V souladu s obecnými pravidly tento požadavek zakazuje velícímu pilotovi provádět simulace (mimořádných nebo nouzových situací) se specializovanými odborníky na palubě s výjimkou simulací za účelem výcviku.

SPO.OP.200 Zjištění blízkosti země

59. Tento požadavek obsahuje velmi obecné bezpečnostní pravidlo, jež stanoví, že pilot musí zajistit okamžité zahájení nápravné činnosti k obnovení podmínek bezpečného letu, jestliže kterýkoli člen letové posádky nebo systém signalizace nebezpečného přiblížení k zemi zjistí nepatřičnou blízkost země. Při některých zvláštních letech, jako jsou zemědělské lety (při nichž musí být let prováděn ve vzdálenosti od země nižší, než při které by se zapojil systém signalizace nebezpečného přiblížení k zemi), bylo považováno za nezbytné projevovat určitou pružnost a umožnit pilotovi, aby tento systém vypnul.

SPO.OP.205 Palubní protisrážkový systém (ACAS) – složité motorové letouny a vrtulníky

60. Tento požadavek ukládá provozovateli povinnost stanovit postupy, které zajistí, že pokud je systém ACAS II zastavěn a provozuschopný, musí být uplatněna stejná zásada jako v případě systému signalizace nebezpečného přiblížení k zemi. Tato úleva se týká činností, jako jsou soutěžní nebo akrobatické lety, při kterých letadla mohou létat velmi blízko od sebe.

SPO.POL.146 Kritéria výkonnosti - vrtulníky

61. Toto ustanovení obsahuje požadavky na kategorie výkonnosti vrtulníků provádějících lety nad hustě zastavěnými oblastmi. Tento požadavek, zejména SPO.POL.146 písm. a), vyvolal množství připomínek. Provozovatelé vrtulníků byli důrazně proti tomu, aby v těchto oblastech směly být provozovány pouze vrtulníky certifikované v kategorii A. Argumentovali tím, že by již nemohli dále provádět svou činnost, neboť většina z nich v současnosti provozuje i v hustě zastavěných oblastech pouze vrtulníky výkonnostní kategorie B. Agentura vzala tento stav v úvahu. Požadavek byl upraven tak, aby umožnil vrtulníkům výkonnostní kategorie B létat nad hustě zastavěnými oblastmi, avšak za dvou podmínek: musí být učiněna bezpečnostní opatření proti ohrožení osob nebo majetku na zemi a po zavedení těchto bezpečnostních opatření musí provoz schválit příslušný úřad.

Přeprava a použití doplňkové zásoby kyslíku

62. Množství komentářů a rozsáhlou diskusi vyvolala následující pravidla týkající se kyslíkových zařízení u jiných než složitých letounů a vrtulníků:

- SPO.OP.195 Použití doplňkové dodávky kyslíku, a
- SPO.IDE.A/H.175 Doplňková dodávka kyslíku – letouny/vrtulníky bez přetlakové kabiny.

63. Všeobecně se požaduje, aby na základě současné provozní praxe existující v některých členských státech byla tato pravidla pro SPO zmírněna.

64. Během přezkoumání obdržených připomínek a materiálů na toto téma agentura poukázala na následující:

- Požadavky pro vrtulníky s přetlakovou kabinou byly vypuštěny, neboť v EU nejsou provozovány žádné vrtulníky s přetlakovou kabinou.
- Ve stávajícím textu pro vrtulníky byl zachován soulad s požadavky NCC.IDE a NCO.IDE, kde se má za to, že riziko nedostatečného přívodu kyslíku (hypoxie) u pilota by mohlo vést k nebezpečným situacím, jež by vystavily třetí strany nepřijatelnému riziku.
- Agentura vzala především v úvahu, že fyziologie člověka se neliší podle povahy prováděného provozu nebo podle složitosti letadla.
- Agentura také přihlíží k hodnocení, které na toto téma provedla organizace ICAO a které je k dispozici v dokumentu č. 8984 Manual of Civil Aviation Medicine, v posledně pozměněné verzi z roku 2008. Tento dokument obsahuje zejména popis účinků hypoxie v různých nadmořských výškách a odůvodňuje nezbytnost tohoto požadavku.
- Uznává se však následující:
- Na určité činnosti SPO by požadavky týkající se přepravy a použití doplňkové zásoby kyslíku měly závažný dopad nebo by je narušily.
- Celkové zkušenosti určitých provozovatelů SPO s provozem ve vysokých nadmořských výškách bez kyslíku

- Piloti a specializovaní odborníci s dlouhou praxí létání v určitých vysokohorských oblastech mohou být těmto nadmořským výškám fyziologicky přizpůsobeni.
- Kritéria zmírňující rizika a omezující dobu expozice ve vysokých nadmořských výškách bez kyslíku mohou být stanovena v normalizovaných provozních postupech (SOP).
- Agentura proto zachovala obecný požadavek na přepravu a použití doplňkové zásoby kyslíku, avšak zohlednila zvláštní povahu určitých činnosti SPO a zvažila možnost poskytnout úlevu z tohoto požadavku za určitých podmínek a po předchozím schválení příslušným úřadem.

Vybavení k zabránění srážkám

65. Tento požadavek byl zrušen na základě obdržených připomínek, jež poukazovaly na to, že s ohledem na konstrukční aspekty a čas potřebný k jeho provedení je obtížně vynutitelný přiměřeným způsobem. Agentura jej v budoucnu znovu posoudí v rámci specializovaného úkolu v oblasti tvorby pravidel.

SPO.IDE.A.130 Systém výstrahy nebezpečné blízkosti terénu (TAWS)

66. Tento text byl zrevidován s cílem upřesnit použitelnost tohoto požadavku a v hlavě E byly doplněny úlevy.

SPO.IDE.H.195 Let nad vodou – jiné než složité motorové vrtulníky a SPO.IDE.H.197 Záchranné vesty – složité motorové vrtulníky

67. Požadavek elektrického osvětlení záchranných vest u vrtulníků byl zachován v souladu s částmi NCC a NCO. Dále bylo na základě obdržených připomínek upřesněno, že záchranné vesty nemusí být nutně uloženy na určitých místech snadno dostupných pro použití, ale osoby, pro které jsou určeny, je mohou mít oblečeny přímo na sobě.

68. Byly rovněž doplněny podmínky pro zohlednění případů těch druhů dvoumotorových vrtulníků, které jsou klasifikovány v kategorii „jiné než složité vrtulníky“.

SPO.IDE.B.140 Různé vybavení

69. Platnost určitých položek zahrnutých do různého vybavení balonů, jako jsou ochranné rukavice nebo nůž, byla pro kategorii balonů na základě připomínek a doporučení odborníků zrevidována,

V Kolíně nad Rýnem dne 16. dubna 2012

P. GOUDOU
výkonný ředitel