



**2012 m. balandžio 16 d.**

**EUROPOS AVIACIJOS SAUGOS AGENTŪROS**

**NUOMONĖ NR. 02/2012**

**dėl Komisijos reglamento, kuriuo nustatomos orlaivių naudojimo įgyvendinimo taisyklės**

***„Orlaivių naudojimas – OPS (SPO dalis)“***

## Turinys

|   |          |
|---|----------|
| <b>Santrauka .....</b>                                    | <b>2</b> |
| <b>Įvadas .....</b>                                       | <b>3</b> |
| I. Bendroji informacija .....                             | 3        |
| II. Nuomonės taikymo sritis .....                         | 3        |
| III. Konsultacijos.....                                   | 4        |
| IV. Taisyklių numeravimo tvarka .....                     | 6        |
| <b>Taikomas orlaivių naudojimo reglamentas .....</b>      | <b>8</b> |
| I. Taikymo sritis .....                                   | 8        |
| II. Atsiliepimų apžvalga .....                            | 8        |
| III. Paaiškinimai.....                                    | 8        |
| <b>VIII priedas – SPO dalis .....</b>                     | <b>9</b> |
| I. Taikymo sritis .....                                   | 9        |
| II. Nuo aviacijos darbų prie specializuotų skrydžių ..... | 11       |
| III. Veikla, kuriai taikoma SPO dalis.....                | 11       |
| IV. Specifinis specializuotų skrydžių pobūdis .....       | 13       |
| V. Konkretūs atsiliepimai ir svarbiausi pakeitimai.....   | 15       |

## Santrauka

Į šią nuomonę įtraukti šie dokumentai:

- taikomo orlaivių naudojimo reglamento pakeitimas, įskaitant I priedo *Terminų apibrėžtys* pakeitimus;
- VIII priedas – SPO dalis, specializuotų (komercinių ir nekomercinių) skrydžių lėktuvais, sraigtasparniais, sklandytuvais ir balionais techniniai reikalavimai.

Rengiant šiuos reikalavimus siekta šių tikslų:

- išlaikyti aukštą saugos lygį;
- užtikrinti taisyklių proporcingumą;
- užtikrinti vežėjų ir institucijų lankstumą ir veiksmingumą.

Ši nuomonė parengta išsamiai pasikonsultavus su institucijomis, asociacijomis, vežėjais ir aviacijos ekspertais.

Nuomonė dėl kitų IV priedo – CAT dalies dėl sklandytuvų, balionų ir skrydžių iš A į A lėktuvais ir sraigtasparniais – skyrių bus paskelbta vėliau.

## Ivadas

### **I. Bendroji informacija**

1. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 216/2008<sup>1</sup> (toliau – pagrindinis reglamentas), kuris iš dalies pakeistas Reglamentu (EB) Nr. 1108/2009<sup>2</sup>, nustatyta tinkama ir išsami bendrųjų techninių reikalavimų ir administracinių procedūrų nustatymo ir įgyvendinimo civilinės aviacijos srityje sistema.
2. Šios nuomonės tikslas – padėti Europos Komisijai nustatyti orlaivių naudojimo įgyvendinimo taisykles.
3. Ši nuomonė priimta laikantis Europos aviacijos saugos agentūros (toliau – agentūra) valdančiosios tarybos nustatytos tvarkos<sup>3</sup> pagal pagrindinio reglamento 19 straipsnio nuostatas.

### **II. Nuomonės taikymo sritis**

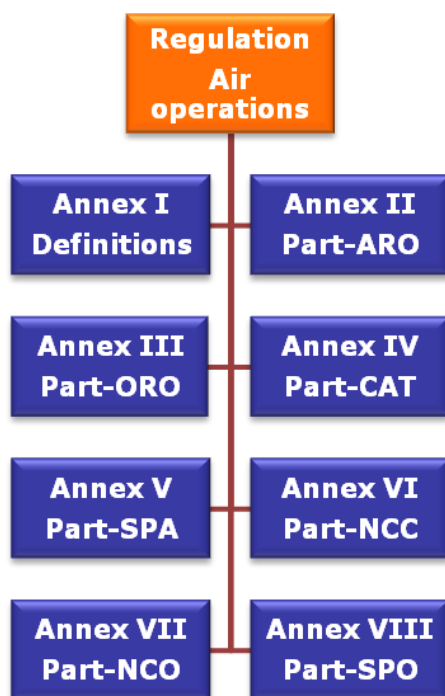
4. Šią nuomonę sudaro šie dokumentai:
  - taikomo orlaivių naudojimo reglamento pakeitimas, įskaitant I priedo *Terminų apibrėžtys* pakeitimus;
  - VIII priedas – SPO dalis, specializuotų (komercinių ir nekomercinių) skrydžių lėktuvais, sraigtasparniais, sklandytuvais, balionais techniniai reikalavimai.
5. Šios nuomonės dokumentai pagrįsti 2011 m. balandžio mėn. Europos Komisijos ir agentūros pasiūlyta persvarstyta taisyklių struktūra. Toliau pateiktoje diagramoje apžvelgiami Orlaivių naudojimo reglamento priedai.

---

<sup>1</sup> 2008 m. vasario 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantis Europos aviacijos saugos agentūrą, panaikinantį Tarybos direktyvą 91/670/EEB, Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 ir Direktyvą 2004/36/EB. *OL L 79, 2008 3 19, p. 1–49.*

<sup>2</sup> 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1108/2009, iš dalies keičiantis Reglamento (EB) Nr. 216/2008 nuostatas dėl aerodromų, oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugų bei panaikinantį Direktyvą 2006/23/EB. *OL L 309, 2009 11 24, p. 51–70.*

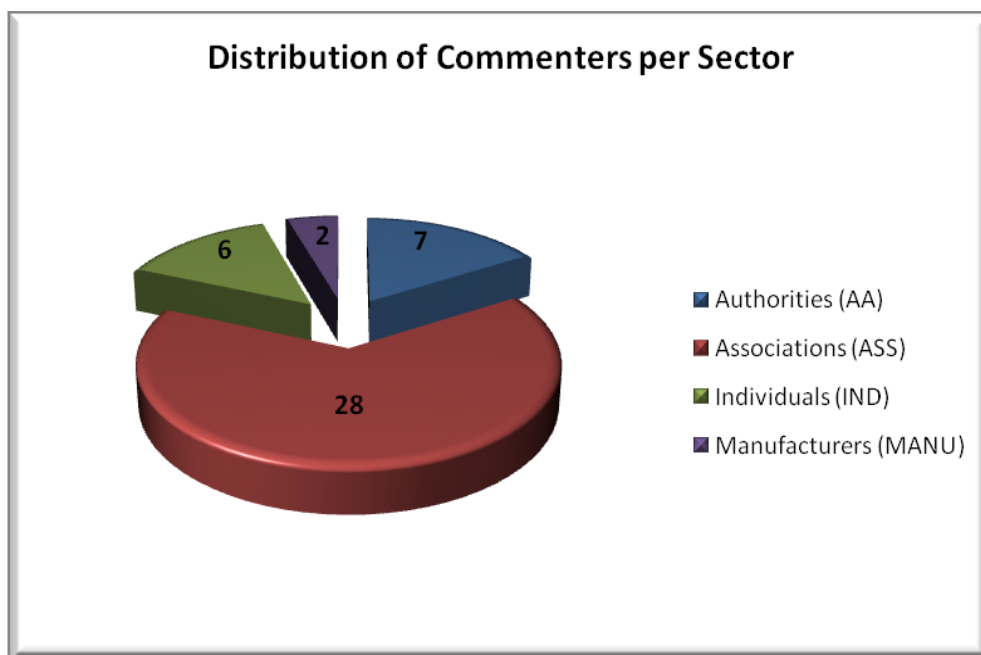
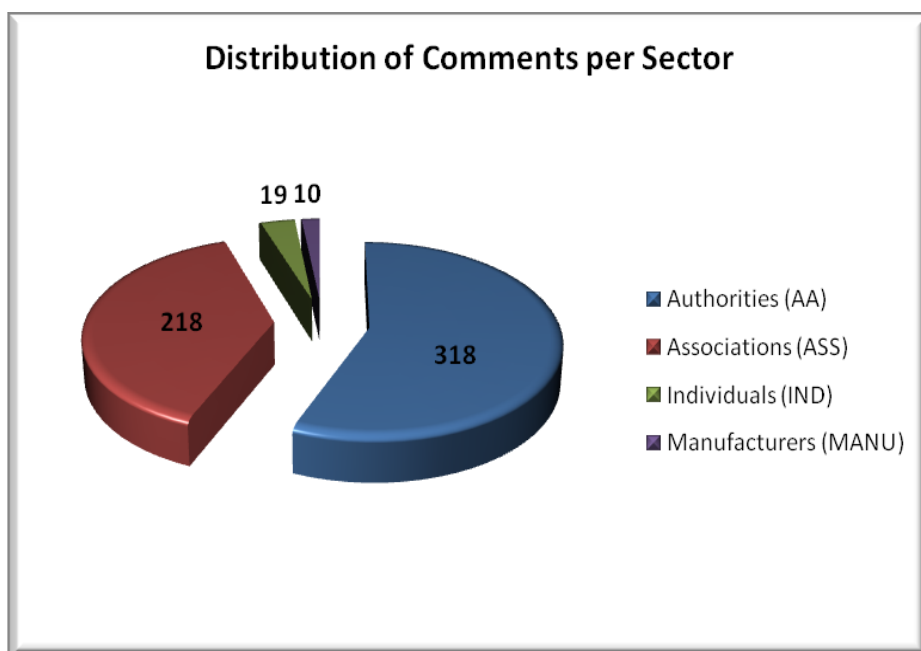
<sup>3</sup> Valdančiosios tarybos sprendimas dėl agentūros taikomos nuomonių, sertifikavimo specifikacijų ir rekomendacinės medžiagos skelbimo tvarkos (Taisyklių rengimo tvarka). EASA valdančiosios tarybos sprendimas Nr. 08-2007, 2007 6 13.

**1 diagrama. Orlaivių naudojimo reglamento priedai****III. Konsultacijos**

6. Ši nuomonė pagrįsta NPA Nr. 2009-02, kuriame pateiktas orlaivių naudojimo įgyvendinimo taisyklių ir susijusių AMC bei rekomendacijų pasiūlymų projektas.
  - NPA konsultacijų etapas
7. NPA Nr. 2009-02 paskelbtas EASA svetainėje (<http://www.easa.europa.eu>) 2009 m. sausio 30 d. Konsultacijų laikotarpis baigėsi 2009 m. liepos 31 d. Agentūra iš viso gavo 13 775 pastabas; iš jų maždaug 350 susijusios su šios nuomonės taikymo sritimi.
  - CRD (atsakymo į pastabas dokumento) konsultacijų etapas
8. Pastabų santraukos, susiję atsakymai į jas ir pasiūlytas pataisytas taisyklių tekstas išsamiai aptartas su šiomis keturiomis taisyklių rengimo peržiūros grupėmis:
  - RG01 (CAT), daugiausia dėmesio skiriant komercinio oro transporto skrydžių taisyklėms;
  - RG02 (SPO), daugiausia dėmesio skiriant specializuotų skrydžių taisyklėms;
  - RG03 (NCC), daugiausia dėmesio skiriant nekomercinių sudėtingų varikliu varomų orlaivių skrydžių taisyklėms; ir
  - RG04 (NCO), daugiausia dėmesio skiriant nekomercinių kitų nei sudėtingų varikliu varomų orlaivių skrydžių taisyklėms.
9. SPO dalies CRD teksto projektą tikrino RG02.
10. Prieš paskelbdama CRD, agentūra taip pat patikrino nuoseklumą su kitomis dalimis (CAT, NCC ir NCO).
11. Remdamasi išsamiais konsultacijomis su institucijomis, asociacijomis ir vežėjais, agentūra 2011 m. rugsėjo 27 d. paskelbė OPS III CRD. Atsiliepimų teikimo laikotarpis baigėsi 2012 m. sausio 31 d.

- Susitikimas su peržiūros grupės nariais ir konferencija internetu
12. Per konsultacijų etapą agentūra 2011 m. lapkričio 23 ir 24 d. surengė papildomą susitikimą su RG02 (SPO) nariais, kad galėtų aptarti paskelbtą CRD tekstą. Per šį susitikimą CRD tekstą pavyko pagerinti ir pasiektas visuotinis sutarimas. Daugiausia svarstyti sraigtasparnių naudojimo galimybių kriterijai ir dvi – HESLO ir HEC – standartinės veiklos procedūros (SOP).
  13. Siekdama pristatyti CRD ir pasikeisti svarstymų klausimais bei informacija apie SPO dalį, agentūra ne tik susitiko su peržiūros grupės nariais, bet ir 2011 m. lapkričio 29 d. surengė viešąją konferenciją internetu. Gauti atsiliepimai buvo teigiami.
    - Atsiliepimai dėl CRD
  14. Atsiliepimų dėl CRD agentūra gavo iš 43 subjektų, įskaitant nacionalines institucijas, gamintojus, asociacijas ir asmenis. Iš viso gauta maždaug 560 pastabų; 15 proc. pastabų kartojasi.

Šie atsiliepimai apžvelgiami toliau pateiktose diagramose.

**2 diagrama. Atsiliepimus pateikusių pastabų pateikėjų apžvalga****3 diagrama. Gautų atsiliepimų apžvalga**

15. Visi atsiliepimai įvertinti ir į juos atsakyta bei atsižvelgta rengiant šios nuomonės VIII priedo pakeitimą.

**IV. Taisyklių numeravimo tvarka**

16. Atsižvelgiant į agentūros taisyklių rengimo gaires įgyvendinimo taisyklėms taikyta tokia taisyklių numeravimo tvarka:

<Dalis>.<Skyrius>.<Skirsnis>.<Nr.>

Paiškinimas:

- <Dalis> - privaloma, iki keturių raidžių arba skaitmenų,  
pvz., SPO,
- <Skyrius> - privaloma, iki keturių raidžių arba skaitmenų,  
pvz., GEN, OP, POL, IDE, SPEC,
- <Skirsnis> - privaloma, iki penkių raidžių arba skaitmenų,  
pvz., SPO.SPEC.HESLO,
- <Nr.> - privaloma, taisyklės numeris, trys skaitmenys pradedant 100, paskui  
numeriai paprastai rašomi kas 5 skaičius.

## **Taikomas orlaivių naudojimo reglamentas**

### **I. Taikymo sritis**

17. Taikomame orlaivių naudojimo reglamente nustatytos bendrosios dalių, kurias jis apima, taikymo sąlygos ir kaip išimtis pasiūlytos pereinamojo laikotarpio priemonės<sup>4</sup>. Jis rengtas kaip pakeitimų reglamentas ir pagrįstas pirminiu taikomu OPS reglamentu, kaip nuspręsta EASA komitete balsuojant dėl CAT paketo (nuomonė Nr. 04/2011).

### **II. Atsiliepimų apžvalga**

18. Dėl OPS taikomo reglamento gautuose atsiliepimuose daugiausia dėmesio skirta nuoseklumo klausimams, pereinamojo laikotarpio nuostatoms, klausimui, ar reikia sertifikuoti visus komercinius vežėjus, specializuotų skrydžių taikymo sričiai ir apibrėžčiai, taip pat užduočių specialisto apibrėžčiai.

### **III. Paaiškinimai**

19. Pakeitimų reglamento 1 straipsnio 1–4 dalyse nustatyta reglamento taikymo sritis, apimanti komercinius ir nekomercinius specializuotus skrydžius. Komerciniams specializuotiems naudotojams reikės turėti pažymėjimą, o nekomerciniai specializuoti sudėtingų varikliu varomų lėktuvų ir sraigtasparnių naudotojai turės deklaruoti veiklą kompetentingai institucijai. Susijusios sertifikavimo, deklaravimo ir organizacijų reikalavimų nuostatos (ORO dalis) jau paskelbtos EASA nuomonėje Nr. 04/2011.
20. 1 straipsnio 5 dalyje pateiktos komercinių bei nekomercinių specializuotų skrydžių ir užduočių specialisto apibrėžtys. Daugiau paaiškinimų pateikta toliau III ir IV skyriuose.
21. Pridėtas naujas VIII priedas – SPO dalis, kurioje pateikti techniniai veiklos procedūrų, naudojimo galimybių, įrangos ir keli bendrieji visų specializuotų skrydžių reikalavimai (1 straipsnio 11 dalis). Susijusi taikymo sritis nustatyta 1 straipsnio 8 dalyje. Be to, reikalaujama, kad nustatytoje oro erdvėje skraidantys, mažesnius nei būtinausi reikalavimai atitinkančius skrydžius vykdantys arba pavojinguosius krovinius vežantys komerciniai ir nekomerciniai specializuoti vežėjai turėtų specialųjį patvirtinimą. Su šia veikla ir patvirtinimais susijusios nuostatos pateiktos kartu su nuomone Nr. 04/2011 paskelbtoje SPA dalyje (skrydžiai, kuriems reikia specialiųjų patvirtinimų). Taikomo reglamento dėl to keisti nereikia.
22. 1 straipsnio 9 dalyje paaiškinti taikytini FTL reikalavimai. Kol kas specializuotiems skrydžiams toliau taikomos nacionalinės nuostatos. Atitinkamos įgyvendinimo taisyklės (IR) bus paskelbtos vėliau.
23. Pakeitimų reglamento 1 straipsnio 10 dalyje pateiktos išimčių nuostatos. Atsižvelgiant į tai, kad nėra suderintų specializuotų skrydžių srities nuostatų ir kad kai kuriuos vežėjus reikia sertifikuoti, pasiūlyta bendroji trejų metų išimtis.
24. Galiausiai 2 straipsnyje pateikti pakeitimų reglamento įsigaliojimo reikalavimai.

---

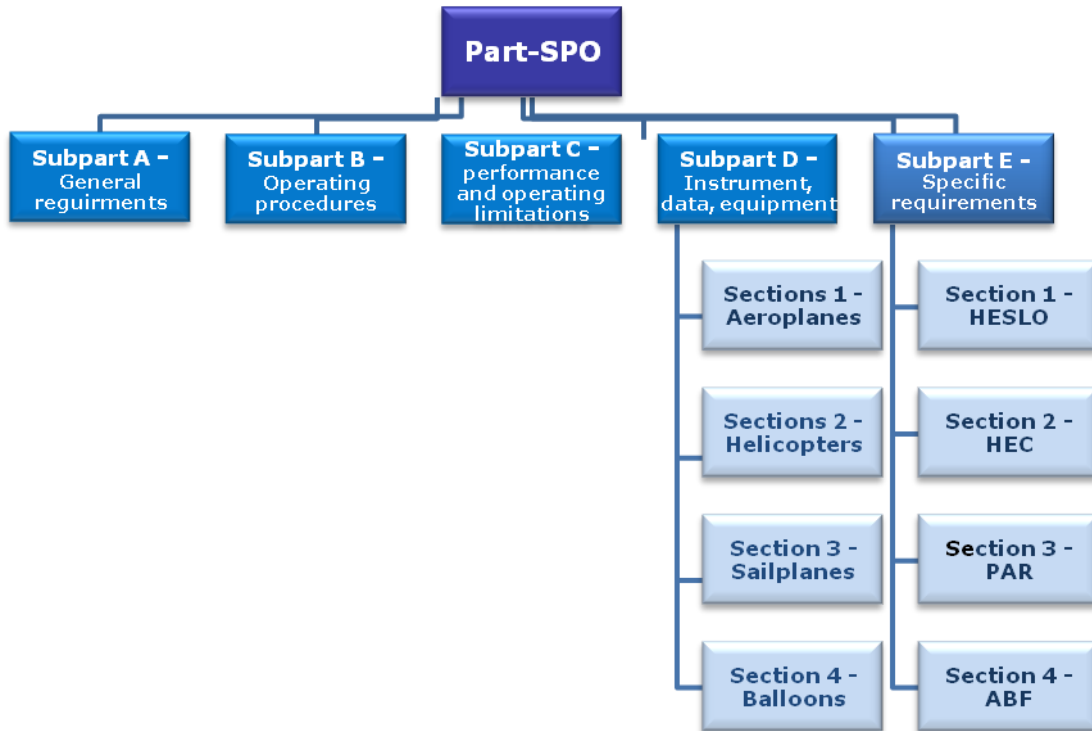
<sup>4</sup> Išimtis – tam tikra pereinamojo laikotarpio priemonė, kuria valstybėms narėms suteikiama galimybė pasirinkti atidėti tam tikros nuostatos įgyvendinimo datą iki tam tikro teisės aktuose nustatyto termino.



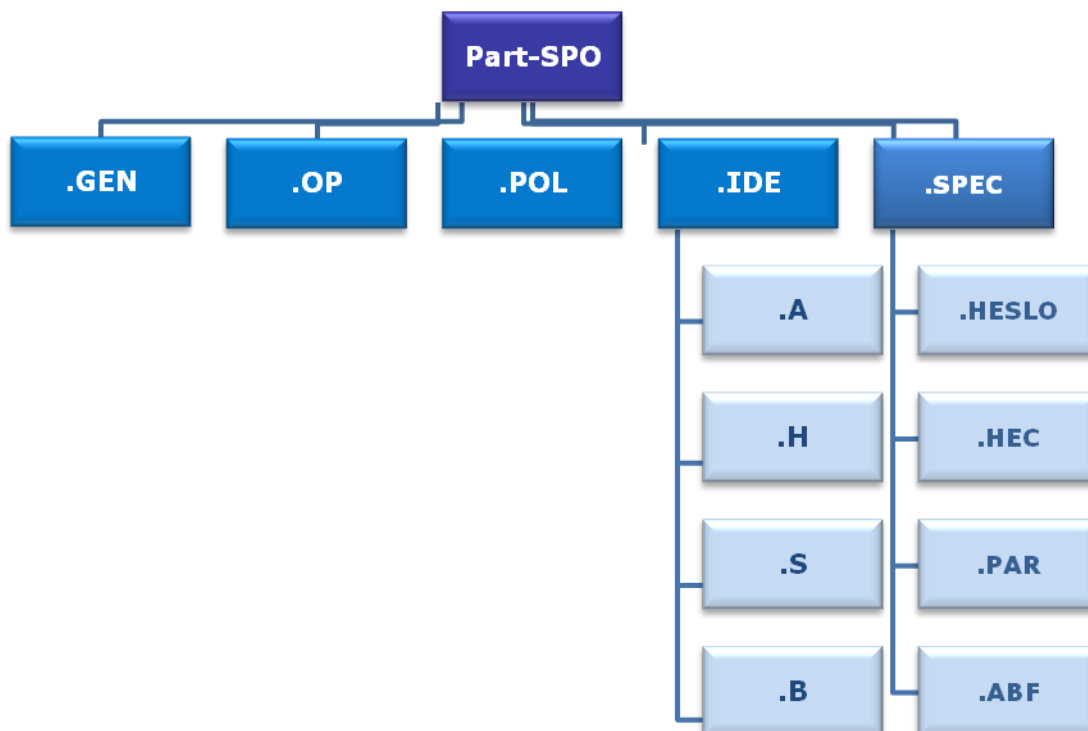
**VIII priedas – SPO dalis****I. Taikymo sritis**

25. SPO dalį reikėtų aiškinti kartu su:
- taikomu orlaivių naudojimo reglamentu, ypač taikymo datų ir pereinamųjų laikotarpių atžvilgiu;
  - I priedu – II–VIII prieduose vartojamų terminų apibrėžtys;
  - II priedu – ARO dalimi, kurioje pateikti, be kita ko, institucijų reikalavimai SPO vežėjams, susiję su priežiūros pareigomis ir sertifikavimu;
  - III priedu – ORO dalimi, kurioje pateikti organizacijų reikalavimai SPO vežėjams, vykdančioms komercinius specializuotus skrydžius ir nekomercinius specializuotus skrydžius sudėtingais varikliu varomais orlaiviais; ir
  - V priedu – SPA dalimi, kurioje pateikti skrydžių, kuriems reikia specialiojo patvirtinimo, reikalavimai.
26. SPO dalyje pateikti komercinių ir nekomercinių specializuotų skrydžių techniniai reikalavimai.
27. Šią dalį sudaro penki skyriai. D, SPO.IDE, E ir SPO.SPEC skyriai suskirstyti į skirsnius, kuriuose pateiktos konkrečioms orlaiviams ir skrydžiams taikomos taisyklės.
28. Skyrių struktūra panaši į pagrindinio reglamento IV priedo esminių reikalavimų struktūrą.
29. Nustatyta tokia taisyklių, visų pirma skirsnių, struktūra, kad ateityje kitų orlaivių kategorijų arba specialiųjų skrydžių reikalavimus būtų galima įtraukti nekeičiant esamo taisyklių teksto arba esamos struktūros.
30. SPO dalies struktūra apžvelgta 4 ir 5 diagramose. E skyrius skirtas SPO daliai; jis toliau paaiškintas išsamiau.

4 diagrama. SPO dalies struktūra. Taisyklių antraštės



5 diagrama. SPO dalies struktūra. Taisyklių identifikatoriai



**II. Nuo aviacijos darbų prie specializuotų skrydžių**

31. Iki šiol aviacijos darbų srities veikla nurodyta tik Jungtinėje aviacijos administracijoje ir rengiant JAR-OPS 4 projektą. Šiandien daugelyje Europos valstybių narių aviacijos darbai reglamentuojami bendrosios aviacijos taisyklėmis ir remiantis ICAO 6 priedo II dalimi. Specialiai aviacijos darbams skirtų ICAO SARP nėra.
32. 2006 m. įsteigtas EASA OPS.001 taisyklių rengimo III pogrupis, kuriam pavesta rengti aviacijos darbų taisykles, prireikus remiantis JAR-OPS 0 bei JAR-OPS 4 projektais ir atsižvelgiant į nacionalinius šios srities standartus. OPS.001 taisyklių rengimo grupė pasiūlė taisyklių projektą ir 2009 m. paskelbė orlaivių naudojimo NPA, į kurį įtraukti ir su aviacijos darbais susijusios III pogrupio veiklos rezultatai.
33. Pranešime apie pasiūlytą pakeitimą Nr. 2009-02b nustatyti kitų nei C skyriuje nurodyto komercinio oro transporto komercinių skrydžių reikalavimai. Šį skyrių reikėjo aiškinti kartu su A (GEN) skyriumi, kuriame nustatyti ICAO 6 priedo II dalimi pagrįsti reikalavimai. Atsižvelgdama į viešųjų konsultacijų etapų rezultatus ir pritarus Europos Komisijai, agentūra persvarstė taisyklių struktūrą ir nusprendė atskirose dalyse taisykles atskirti. Dabar VIII priedas apima aviacijos darbų veiklą ir yra daugiausia pagrįstas NPA Nr. 2009-02b A ir C skyriais. Atsižvelgdama į naująją taisyklių struktūrą EASA peržiūros grupė nusprendė parengti pagal persvarstytą CRD pataisytą NPA tekstą ir, pritarus šios peržiūros grupės nariams, šią dalį nuspręsta pavadinti SPO dalimi.
34. Nors dabar SPO dalis daugiausia apima aviacijos darbų veiklą, manoma, kad jos taikymo sritis yra platesnė už tai, kas paprastai laikoma aviacijos darbais. Iš tikrųjų ateityje į šią dalį bus galima įtraukti kitų tipų skrydžius arba veiklą, nors jie ir nepatenka į aviacijos darbų kategoriją.
35. Svarbus NPA pakeitimas yra tas, kad dabar SPO dalis apima ir nekomerciniais tikslais vykdomus specializuotus skrydžius. Agentūra nusprendė išplėsti SPO dalies taikymo sritį, įtraukdama nekomercinius vežėjus. Iš tikrųjų daug specializuotiems skrydžiams priskiriamos veiklos vykdoma nekomerciniais tikslais, nors kyla tokia pat saugos rizika, kaip komerciniais tikslais vykdant specializuotus skrydžius. Taigi negalima neregamentuoti kategorijos, prie kurios priskiriami vežėjai, iš esmės vykdantys tokius pat skrydžius kaip kiti vežėjai, vien todėl, kad tos kategorijos vežėjai vykdo skrydžius ne komercinės veiklos srityje. Be to, bet kuriam specialiajam aviacijos darbų skrydžiui būtų taikomi ir taikytini švelnesni arba papildomi reikalavimai. Jei jie būtų įtraukti į kitas dalis, pvz., į NCC ir NCO, sumažėtų jų aiškumas ir jos taptų sudėtingesnės.

**III. Veikla, kuriai taikoma SPO dalis**

36. 2006 m. OPS.001 taisyklių rengimo grupės III pogrupis nustatė keletą aviacijos darbams priskirtinų veiklos sričių. Vėliau agentūra nustatė daugiau veiklos sričių, kurias būtų galima laikyti patenkančiomis į šios taisyklių rengimo grupės pasiūlyto sąrašo taikymo sritį.
37. Du SPO dalies taikymo srities aspektai komentuoti labai išsamiai.
  - Į taikymo sritį įtraukta veikla.
38. Pastabose šiuo klausimu daugiausia reikalauta, kad tam tikra veikla, pirmiausia varžybų skrydžiai ir sklandytuvų vilkimas, nebūtų laikoma specializuotais skrydžiais. Kai kurių

sinteresuotųjų šalių nuomone, ši veikla yra į bendrųjų aviacijos taisyklių taikymo sritį patenkantys įprasti skrydžiai, todėl šioje dalyje jų reglamentuoti nereikėtų.

- Veiklos sąrašo pobūdis.

39. Bendrosiose pastabose, kurias daugiausia pateikė nacionalinės institucijos, nurodyta, kad iš pasiūlyto nebaigtinio veiklos sąrašo neaišku, kokia veikla patenka į šios dalies taikymo sritį.
40. Taigi dabar nuomonėje siūloma, kad taikomame reglamente būtų pateikta specializuoto skrydžio apibrėžtis, kurioje būtų nurodyti bendrieji su skrydžio tikslu susiję kriterijai. Ji papildyta 19 kategorijų veiklos, kuri laikoma specializuotais skrydžiais, sąrašu. Agentūros duomenimis, ši veikla šiuo metu vykdoma Europos valstybėse narėse.
41. Į SPO dalies taikymo sritį įtraukta ši veikla: sraigtasparnių išorinių krovų skrydžiai, žmogaus išorėje skrydžiai, sraigtasparnių stebimieji skrydžiai, parašiotų skrydžiai ir šuoliai su parašiotu, žemės ūkio skrydžiai, aviacinės fotografijos skrydžiai, sklandytuvų vilkimas, aviacinės reklamos skrydžiai, kalibravimo skrydžiai, statybos darbų skrydžiai, įskaitant elektros perdavimo linijų tiesimo skrydžius ir miško valymo pjūklais skrydžius, naftos išsiliejimo padarinių šalinimo darbai, griūčių sukėlimo skrydžiai, stebimieji skrydžiai, įskaitant aviacinio kartografavimo skrydžius ir taršos kontrolės veiklą, naujienų žiniasklaidos skrydžiai, televizijos ir filmų skrydžiai, specialiųjų renginių skrydžiai, įskaitant parodomuosius ir varžybų skrydžius, gyvūnų ganymo ir gelbėjimo skrydžiai, veterinarinio vakcinavimo skrydžiai, laidojimo jūroje skrydžiai, mokslinių tyrimų skrydžiai (kiti nei nurodyti Reglamento Nr. 216/2008 II priede), debesų sėja.
42. Šiuo metu Europoje vykdomų aviacijos darbų veiklos sričių labai daug, todėl išsamaus sąrašo sudaryti neįmanoma<sup>5</sup>. Be to, ateityje gali būti imamasi naujos veiklos, kuri patektų į specializuotų skrydžių kategoriją. Taigi agentūra šios veiklos negali apriboti vien SPO.GEN.005 taisyklėje pateiktos veiklos sąrašu. Todėl paaiškinta, kad bet kokia kita į sąrašą neįtraukta, bet bent vieną iš apibrėžties kriterijų atitinkanti veikla reglamentuojama pagal SPO dalį. Agentūra mano, kad, pateikus veiklos sąrašą ir apibrėžtį, kurioje pateikti bendrieji kriterijai, suinteresuotosios šalys galės nustatyti, ar atitinkami aviacijos darbai patenka į SPO dalies taikymo sritį.
43. Varžybų skrydžių ir sklandytuvų vilkimo atžvilgiu problemų kilo ne dėl pačios taisyklės, bet dėl žodžio „specializuotas“ ir baimintasi, kad ateityje gali būti nustatyta daugiau reikalavimų. Varžybos rengiamos pagal konkrečias renginio organizatoriaus nustatytas taisykles. Orlaiviai gali skristi labai arti vienas kito arba paviršiaus ir gali reikėti atlikti konkrečias užduotis. Be to, skrydžiui gali turėti įtakos įtampa dėl siekio laimėti varžybas, todėl rizika gali padidėti. Kad būtų galima vilkti sklandytuvą, orlaivis turi būti specialiai įrengtas, o pilotas turi turėti papildomą kvalifikaciją. Reikia imtis kitų atsargumo priemonių, nei vykdant įprastą pramoginį arba vežimo skrydį. Prieš pradėdant abiejų rūšių veiklą, reikia atlikti specialų priešskrydinį rizikos vertinimą ir taikyti tinkamas rizikos mažinimo procedūras. Todėl ši veikla įtraukta į SPO dalį.

<sup>5</sup> Apibrėžties, į kurią būtų įtraukta visa aviacijos darbų veikla, nėra. Ir ICAO apibrėžtyje išvardyti tik pavyzdžiai. Kitos institucijos vartoja terminą „aviacijos darbai“, nurodo konkrečią veiklą (pvz., JAV) arba šiuos darbus vadina (įvairiais) specialiaisiais skrydžiais ir specialiaisiais aviacijos renginiais (Kanada).

#### IV. Specifinis specializuotų skrydžių pobūdis

44. SPO dalyje pateiktos labai įvairaus pobūdžio veiklos taisyklės. Pateiktas išsamus taisyklių rinkinys, taikytinas specializuotiems skrydžiams sudėtingais varikliu varomais orlaiviais ir kitais nei sudėtingais varikliu varomais orlaiviais.
45. Į SPO dalį įtrauktiems skrydžiams būdingos tam tikros ypatybės:
- orlaivis naudojamas siekiant atlikti specialią užduotį – paprastai tai nėra įprasti pramoginiai arba vežimo skrydžiai;
  - atliekant specialias užduotis kyla tam tikra rizika, todėl reikia imtis specialių jos mažinimo priemonių, nes, pvz., orlaiviu skrendama labai žemai, skrendant atliekami neįprasti manevrai, keliami arba velkami išorės kroviniai ir (arba) prekės, skrydžio metu asmenys gali patekti arba pasišalinti iš orlaivio, iš orlaivio gali būti išleidžiamos medžiagos arba skrydžio užduočiai atlikti reikia specialios įrangos; ir
  - vykdant skrydį gali dalyvauti ne tik pilotas, bet ir kiti asmenys, pvz., užduočių specialistai.
46. Be to, į SPO dalį įtraukta nauja užduočių specialisto sąvoka. Užduočių specialistas – vežėjo arba trečiosios šalies paskirtas arba kaip įmonė veikiantis asmuo, atliekantis tiesiogiai su specializuota užduotimi susijusias antžemines užduotis arba specializuotas užduotis orlaivyje arba iš jo. Apibrėžtis įtraukta į taikomą reglamentą, nes jame šis terminas vartojamas.
47. Pavadinimą „užduočių specialistas“ labai palankiai vertino ir ragino vartoti taisyklių rengimo grupė ir aviacijos darbų bendruomenė, teikusi pastabas dėl NPA ir CRD. Pagrindžiant nurodyta ir agentūra pritarė, kad, neatsižvelgiant į tai, kas šiuos asmenis skiria, jiems reikia surengti specialų instruktažą arba mokymą ir jie turi atlikti aviacijos darbų užduotį. Laikyta, kad šiuo atžvilgiu pavadinimas „keleivis“ būtų klaidinamas.
48. Teisiniu požiūriu užduočių specialistai yra įgulos nariai arba keleiviai. I priede pateikta tokia įgulos nario apibrėžtis: „įgulos narys – asmuo, kurį vežėjas paskyrė vykdyti pareigas orlaivyje“. Jei vežėjas užduočių specialisto nepaskiria, užduočių specialistas yra keleivis.
49. E skyrius. Specialieji reikalavimai
50. Agentūra atsižvelgia į visas teigiamas pastabas, gautas per CRD konsultacijas dėl šio skyriaus įtraukimo, kuriam labai pritarė aviacijos darbų bendruomenė ir nacionalinės institucijos.
51. SPO dalis padalyta į 5 skyrius. A–D skyriuose pateiktos bendrosios visiems SPO vežėjams taikytinos taisyklės. E skyrius įtrauktas siekiant šių trijų konkrečių tikslų:
- 1 tikslas – prireikus pasiūlyti papildomus reikalavimus. Į SPO dalies taikymo sritį patenka labai įvairi veikla ir kartais reikia nustatyti papildomus konkrečiai veiklai taikytinus reikalavimus, todėl jie įtraukti į šį skyrių, nes jų negalima taikyti visiems SPO vežėjams. Pvz., krovų skrydžius vykdantys sraigtasparnių naudotojai turi turėti daugiau įrangos, nei reikalaujama pagal D (IDE) skyrių, nes, atsižvelgiant į užduoties pobūdį, turi būti įrengta arba vežama speciali įranga, kurios nereikia vykdant kitą veiklą.
  - 2 tikslas – leisti nustatyti reikiamas bendrųjų taisyklių išimtis arba švelnesnes nuostatas. Kai kurios A–D skyriuose pateiktos taisyklės gali tikti ne visiems

skirtingiems specializuotų skrydžių tipams arba jų laikantis gali būti netgi sunku saugiai vykdyti užduotis. Taigi reikia užtikrinti šių taisyklių lankstumą ir proporcingumą.

- 3 tikslas – įtraukti išsamias specifikacijas, kuriomis pagrįstos vežėjų SOP. Šiame skyriuje pateiktos dvejios išsamios vežėjų parengtos ir konsultuojantis su peržiūros grupės ekspertais agentūros persvarstytos specifikacijos. Jos nustatytos priimtinoje laikymosi priemonėse siekiant užtikrinti reikiamą lankstumą specializuotų skrydžių atžvilgiu. Nors SPO vežėjai turės laikytis aukštų reikalavimų, svarbu jiems suteikti kuo daugiau lankstumo veiksmingai įgyvendinti šiuos reikalavimus, kad jie galėtų atlikti specializuotą užduotį ir vykdyti skrydžius užtikrindami aukštą saugos lygį.



52. Dabar į šį skyrių įtraukti keturi specializuoti skrydžiai. 1 skirsnyje (*Sraigtašparnių išorinių krovų skrydžiai*) ir 2 skirsnyje (*Žmogaus išorėje skrydžiai*) pateiktos išsamios pirmiau nurodytos specifikacijos. Į 3 skirsnį (*Parašiotų skrydžiai*) ir 4 skirsnį (*Akrobatiniai skrydžiai*) įtrauktos reikiamos švelnesnės nuostatos arba išimtys. Išsamesnės specifikacijos gali būti nustatomos rengiant atskiras taisykles.

53. E skyrius suskirstytas į šiuos skirsnius:

- 1 skirsnis. Sraigtašparnių išorinių krovų skrydžiai (HESLO) – išorinių krovinių vežimas įvairiais būdais (pvz., stropu, išoriniuose konteineriuose arba ant padėklų). Pridėti keli įrangos reikalavimai, nes manoma, kad jų reikia laikytis vykdant bet kokį HESLO skrydį. Šiame skirsnyje specifikacijos pateiktos papildomose laikymosi priemonėse ir išsamiai komentuotos. Jos bus paskelbtos kartu su EASA sprendimu.
- 2 skirsnis. Žmogaus išorės skrydžiai (HEC) – žmonių kaip išorės krovinių vežimas iš aerodromų ir (arba) skrydžių erdvės dalių arba į juos (jas). Šiems skrydžiams

nepriskiriami sraigasparnių avarinių medicinos tarnybų vykdomi locmanų perkėlimo arba keliamieji skrydžiai, kurie yra komercinio oro transporto veikla, patenkanti į SPA.HHO skyriaus taikymo sritį. Siekiant užtikrinti saugą, pridėti papildomi HESLO įrangos reikalavimai. Specifikacijos priimtinos laikymosi priemonėse bus paskelbtos kartu su EASA sprendimu, atsižvelgiant į atsiliepimus, gautus per konsultacijas dėl CRD.

- 3 skirsnis. Nustatytos švelnesnės kai kurios parašiotų skrydžių (PAR) A–D skyriaus taisyklės, kad parašiotininkai (taisyklėje jie vadinami užduočių specialistais) galėtų atlikti jiems pavestą užduotį. Pvz., jie turi turėti galimybę iššokti iš orlaivio, todėl jiems nereikėtų taikyti suvaržymo reikalavimo. Be to, užduočių specialistams, vykdančiams parodomuosius skrydžius naudojant dūmų uodegos prietaisus (tam tikromis sąlygomis) nereikia laikytis reikalavimo, kuriuo draudžiama virš perpildytų gyvenamųjų rajonų išleisti pavojinguosius krovinius, nes kitaip jie negalėtų atlikti jiems pavestos užduoties. Taip pat nustatyti švelnesni deguonies reikalavimai ir, kad reikalavimai nebūtų neįgyvendinami, nustatyta išimtis. Galiausiai įtrauktas papildomas reikalavimas įgulos vadui nuspręsti dėl ELT vežimo vykdamas baliono skrydį virš vandens, kai galima vežti daugiau nei šešis žmones.
- 4 skirsnis. Akrobatiniams skrydžiams (ABF) nustatytos išimties, kurių reikia siekiant išvengti per daug nereikalingų šio tipo skrydžių reikalavimų. Įtrauktos išimties, kad nereikėtų vežti pirmosios pagalbos vaistinėlių arba rankinio gesintuvo.

## **V. Konkretūs atsiliepimai ir svarbiausi pakeitimai**

### ***SPO.GEN.106 Užduočių specialisto atsakomybė***

54. Siekiant aiškiai nustatyti užduočių specialisto atsakomybę parengta nauja nuostata. Kaip minėta, kartais užduočių specialistai gali būti laikomi įgulos nariais (jų atsakomybė apibrėžta SPO.GEN.105 taisyklėje), o kartais – keleiviais. Siekiant aiškiai apibrėžti atsakomybę abiem atvejais, SPO.GEN.106 taisyklėje nustatytos pareigos ir prievolės, kurias turi vykdyti užduočių specialistai, veikiantys ne kaip įgulos nariai.

### ***SPO.GEN.155 Pavojingųjų krovinių vežimas***

55. Pavojinguosius krovinius būtina vežti pagal ICAO technines instrukcijas. Šioje dalyje nustatyti atvejai, kai pavojinguosius krovinius galima vežti neturint specialiojo patvirtinimo pagal SPA.DG skyrių. Tai taikoma, pvz., kai pavojingieji kroviniai orlaivyje vežami specializuotos veiklos tikslais. ICAO techninėse instrukcijose pateiktas atitinkamų atvejų sąrašas. Dar vieną švelnesnę E skyriaus nuostatą numatyta taikyti HESLO skrydžiams, kai vežėjai pavojinguosius krovinius veža į negyvenamas (arba nutolusias) vietas arba iš jų. Manyta, kad visų susijusių techninių instrukcijų nuostatų taikyti neįmanoma. Išimtį turi patvirtinti kompetentinga institucija.

### ***SPO.OP.130 / SPO.OP.131 Aprūpinimas degalais ir tepalais. Lėktuvai ir sraigasparniai***

56. Kai vykdomi VFR skrydžiai, įgulos vadas gali pradėti skrydį tik įsitikinęs, kad sraigasparnyje yra pakankamai degalų ir tepalų skristi iki numatyto tūpimo aerodromo arba skrydžių erdvės dalies ir po to vežti degalus ir tepalus dar 20 minučių. Daugelis

sinteresuotųjų šalių prašė reikalavimą sušvelninti, nes norint atlikti užduotį daugelis trumpų aviacijos darbų skrydžių turi būti kuo lengvesni. Atsižvelgusi į šį prašymą agentūra dabar leidžia vežėjams vežti degalus ir tepalus tik 10 minučių, jei skrendama ne toliau nei 25 jūrmyles nuo išvykimo aerodromo arba skrydžių erdvės dalies.

#### **SPO.OP.135 Saugos instruktažas**

57. Saugos instruktažas pritaikytas atsižvelgiant į specifinį specializuotų skrydžių pobūdį, todėl reikalaujama, kad jis būtų išsamesnis nei įprastas keleivių instruktažas. Saugos instruktažą galima pakeisti mokymo programa.

#### **SPO.OP.185 Neįprastų situacijų imitavimas skrydžio metu**

58. Suderinus su bendrosiomis taisyklėmis, šiuo reikalavimu įgulos vadui draudžiama vežant užduočių specialistus imituoti (neįprastas arba avarines situacijas), nebent skrydis vykdomas mokymo tikslais.

#### **SPO.OP.200 Žemės artumo nustatymas**

59. Šiame reikalavime pateikta labai bendro pobūdžio saugos taisyklė, kad, skrydžio įgulos nariui arba žemės artumo įspėjimo sistema nustačius neleistiną priartėjimą prie žemės, pilotas nedelsdamas imasi taisomųjų veiksmų siekdamas atkurti saugias skrydžio sąlygas. Vis dėlto manyta, kad kai kuriuos specializuotus skrydžius, pvz., žemės ūkio skrydžius (kai reikia tiek priartėti prie žemės, kad įsijungtų GPWS) vykdančioms pilotams reikia suteikti lankstumo ir leisti šią sistemą išjungti.

#### **SPO.OP.205 Susidūrimų vengimo borto sistema (ACAS). Sudėtingi varikliai varomi lėktuvai ir sraigtasparniai**

60. Pagal šį reikalavimą vežėjas įpareigojamas nustatyti procedūras, kuriomis užtikrinama, kad įdiegta ir veikianti ACAS II būtų naudojama pagal Reglamentą (ES) Nr. 1332/2011. Tas pats principas taikomas ir įdiegtai bei veikiančiai žemės artumo įspėjimo sistemai. Ši švelnesnė nuostata taikoma tokiai veiklai, kaip varžybos arba akrobatiniai skrydžiai, kai orlaiviai gali skristi labai arti vienas kito.

#### **SPO.POL.146 Naudojimo galimybių kriterijai. Sraigtasparniai**

61. Šioje nuostatoje pateikti virš perpildytų gyvenamųjų rajonų naudojamų sraigtasparnių naudojimo galimybių kategorijų reikalavimai. Šis reikalavimas, ypač SPO.POL.146 taisyklės a punktas, išsamiai komentuotas. Sraigtasparnių naudotojai visiškai nepritarė prievolei, pagal kurią skraidyti šiuose rajonuose galima tik turint A kategorijos pažymėjimą. Jie tvirtino nebegalėsiantys skraidyti, nes šiuo metu dauguma jų, net perpildytuose gyvenamuosiuose rajonuose, skraido tik B naudojimo galimybių kategorijos sraigtasparniais. Agentūra atsižvelgė į šią padėtį. Reikalavimas pakeistas, kad B naudojimo galimybių kategorijos sraigtasparniais būtų galima skraidyti virš perpildytų gyvenamųjų rajonų, bet tik įvykdžius dvi sąlygas: reikia imtis saugos priemonių siekiant išvengti neleistino pavojaus ant žemės esančiam žmogui arba turtui ir šias nustatytas saugos priemones turi patvirtinti kompetentinga institucija.



**Papildomo deguonies vežimas ir naudojimas**

62. Išsamiai komentuotos ir svarstytos šios kitų nei sudėtingų lėktuvų ir sraigtasparnių deguonies įrangos taisyklės:
- SPO.OP.195 Papildomo deguonies naudojimas,
  - SPO.IDE.A/175 Papildomas deguonis. Nehermetiški lėktuvai ir SPO.IDE.H.175 Papildomas deguonis. Nehermetiški sraigtasparniai.
63. Atsižvelgiant į dabartinę kai kurių valstybių narių veiklos praktiką apskritai prašyta į SPO dalį įtraukti švelnesnes taisykles.
64. Peržiūrėjusi šiuo klausimu gautas pastabas ir informaciją agentūra paaiškino, kad:
- hermetiškų sraigtasparnių reikalavimai išbraukti, nes Europos Sąjungoje hermetiški sraigtasparniai nenaudojami;
  - dėl piloto hipoksijos gali susidaryti pavojingos aplinkybės ir kilti nepriimtinas pavojus trečiosioms šalims, todėl išlaikytas dabartinio su lėktuvais susijusio teksto nuoseklumas su NCC.IDE ir NCO.IDE skyrių reikalavimais;
  - agentūra ypač atsižvelgė į tai, jog žmogaus fiziologija dėl vykdomo skrydžio pobūdžio arba orlaivio sudėtingumo nesikeičia;
  - agentūra taip pat atsižvelgia į šiuo klausimu atliktą ICAO vertinimą, pristatytą 2008 m. redakcijos dokumente Nr. 8984 *Civilinės aviacijos medicinos vadovas* su paskutiniais pakeitimais; šiame dokumente konkrečiai aprašytos hipoksijos pasekmės įvairiame aukštyje, iš kurių matyti, kad reikalavimo reikia.
  - Vis dėlto pripažįstama, kad:
    - nustačius reikalavimą vežti ir naudoti papildomą deguonį, tam tikra SPO veikla būtų labai trikdoma arba apsunkinama.
    - Bendra kai kurių OSP vežėjų skrydžių vykdymo dideliuose aukščiuose be deguonies patirtis
    - Daug skraidymo tam tikruose kalnuotuose regionuose patirties įgiję pilotai ir užduočių specialistai gali būti fiziologiškai prisitaikę prie tokių aukščių.
    - Rizikos mažinimo ir buvimo dideliame aukštyje be deguonies laikotarpio apribojimo kriterijai gali būti apibrėžti ir įgyvendinti standartinėse veiklos procedūrose.
    - Todėl agentūra paliko bendrąjį papildomo deguonies vežimo ir naudojimo reikalavimą, bet atsižvelgė į specifinį tam tikros SPO veiklos pobūdį ir apsvarstė galimybę tam tikromis sąlygomis, gavus išankstinį kompetentingos institucijos patvirtinimą, reikalavimą sušvelninti.

**Susidūrimo pasekmių mažinimo įranga**

65. Reikalavimas išbrauktas atsižvelgiant į gautas pastabas, kuriose nurodyta, kad, atsižvelgiant į projektavimo aspektus ir įgyvendinimo laiką, reikalavimą sunku įgyvendinti proporcingai. Agentūra šį klausimą persvarstys ateityje rengdama specialias taisykles.

**SPO.IDE.A.130 Įspėjimo apie vietovės reljefą sistema (TAWS)**

66. Tekstas pataisytas paaiškinant reikalavimo taikymą ir į E skyrių įtrauktos švelnesnės nuostatos.

**SPO.IDE.H.195 Skrydis virš vandens. Kiti nei sudėtingi varikliu varomi sraigtasparniai ir SPO.IDE.H.197 Gelbėjimosi liemenės. Sudėtingi varikliu varomi sraigtasparniai**

67. Išlaikant nuoseklumą su NCC ir NCO dalimis, paliktas sraigtasparnių elektrinio gelbėjimosi liemenių apšvietimo reikalavimas. Be to, atsižvelgiant į gautas pastabas paaiškinta, kad gelbėjimosi liemenių nebūtina laikyti tam tikrose vietose, kuriose jos būtų lengvai prieinamos naudoti, bet asmenys, kuriems jos skirtos, gali apsivilkti jas iš anksto.
68. Be to, įtrauktos sąlygos, taikytinos prie kitų nei sudėtingų sraigtasparnių kategorijos priskiriamiems dviejų variklių tipų sraigtasparniams.

**SPO.IDE.B.140 Įvairi įranga**

69. Atsižvelgiant į pastabas ir ekspertų patarimus, pakeistas kai kurių balionų kategorijos įvairios įrangos komponentų, pvz., apsauginių pirštinių arba peilio, reikalavimų taikomumas.

2012 m. balandžio 16 d., Kelnas

P. GOUDOU  
Vykdomasis direktorius