



**EIROPAS AVIĀCIJAS DROŠĪBAS AĢENTŪRAS**

**ATZINUMS NR. 02/2012**

**(2012. gada 16. aprīlis)**

**par Komisijas regulu, ar kuru nosaka gaisa kuģu ekspluatācijas īstenošanas  
noteikumus**

***"Gaisa kuģu ekspluatācija – OPS (SPO daļa)"***

## Saturs

<b>Kopsavilkums .....</b>	<b>3</b>
<b>Ievads .....</b>	<b>4</b>
I.    Vispārīga informācija.....	4
II.   Atzinuma darbības joma .....	4
III.  Apspriešana .....	5
IV.  Noteikumu numerācija .....	7
<b>Nodrošinājuma regula par gaisa kuģu ekspluatāciju .....</b>	<b>9</b>
I.    Darbības joma.....	9
II.   Atsauksmju pārskats.....	9
III.  Skaidrojums.....	9
<b>VIII pielikums — SPO daļa.....</b>	<b>11</b>
I.    Darbības joma.....	11
II.   No aviācijas darbībām līdz specializētajai ekspluatācijai .....	13
III.  Darbības, uz kurām attiecas SPO daļa .....	13
IV.  Specializētās ekspluatācijas specifiskais raksturojums .....	15
V.    Konkrētas atsauksmes un galvenās izmaiņas .....	17

### **Kopsavilkums**

Šajā atzinumā ir šādi dokumenti:

- grozījumi nodrošinājuma regulā par gaisa kuģu ekspluatāciju, tostarp grozījumi I pielikumā — Definīcijas;
- VIII pielikums — SPO daļa, tehniskās prasības specializētajai ekspluatācijai (komerciālai un nekomerciālai) ar lidmašīnām, helikopteriem, planieriem un gaisa baloniem.

Šīs prasības izstrādātas atbilstīgi šādiem mērķiem:

- uzturēt augstu drošības līmeni;
- nodrošināt samērīgus noteikumus;
- nodrošināt elastīgumu un efektivitāti ekspluatantiem un iestādēm.

Šis atzinums izstrādāts, ņemot vērā plaša apspriešanas procesa rezultātus; šajā apspriešanā piedalījās iestādes, apvienības, ekspluatanti un aviācijas nozares speciālisti.

Atzinums par pārējām IV pielikuma jeb CAT daļas sadaļām, proti, par planieriem un gaisa baloniem, kā arī par A–A lidojumiem ar lidmašīnām un helikopteriem, tiks publicēts vēlāk.

## Ievads

### **I. Vispārīga informācija**

1. Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 216/2008<sup>1</sup> (turpmāk — Pamatregula), kurā grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 1108/2009<sup>2</sup>, tiek izveidota atbilstīga un vispārēja struktūra kopīgu tehnisko prasību un administratīvu procedūru noteikšanai un īstenošanai civilās aviācijas jomā.
2. Šā atzinuma mērķis ir palīdzēt Eiropas Komisijai izstrādāt gaisa kuģu ekspluatācijas īstenošanas noteikumus.
3. Šis atzinums pieņemts saskaņā ar Eiropas Aviācijas drošība aģentūras (turpmāk — Aģentūra) Valdes<sup>3</sup> izstrādāto procedūru Pamatregulas 19. pantā noteiktajā kārtībā.

### **II. Atzinuma darbības joma**

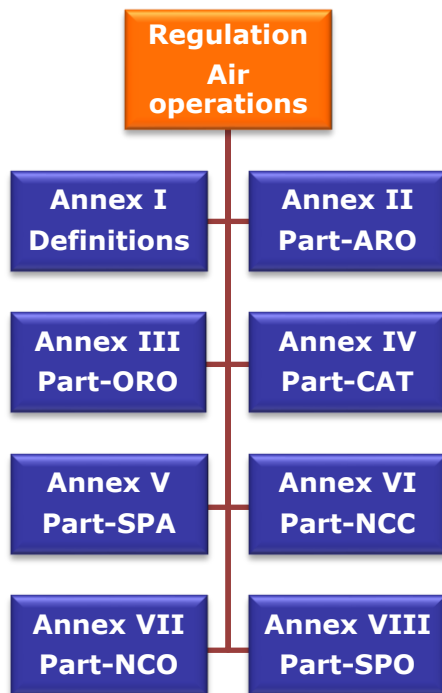
4. Šajā atzinumā ir šādi dokumenti:
  - grozījumi nodrošinājuma regulā par gaisa kuģu ekspluatāciju, tostarp grozījumi I pielikumā — Definīcijas;
  - VIII pielikums — SPO daļa, tehniskās prasības specializētajai ekspluatācijai (komerciālai un nekomerciālai) ar lidmašīnām, helikopteriem, planieriem un gaisa baloniem.
5. Šā atzinuma dokumenti atbilst pārstrādātajai noteikumu uzbūvei, ko Eiropas Komisija un Aģentūra ierosināja 2011. gada aprīlī. Tabulā apkopots pārskats par pielikumiem, kas ir regulā par gaisa kuģu ekspluatāciju.

---

<sup>1</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 20. februāra Regula (EK) Nr. 216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK. *OV L 79, 19.03.2008, 1.–49. lpp.*

<sup>2</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 21. oktobra Regula (EK) Nr. 1108/2009, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 216/2008 lidlauku, gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu jomā un atceļ Direktīvu 2006/33/EK. *OV L 309, 24.11.2009., 51.–70. lpp.*

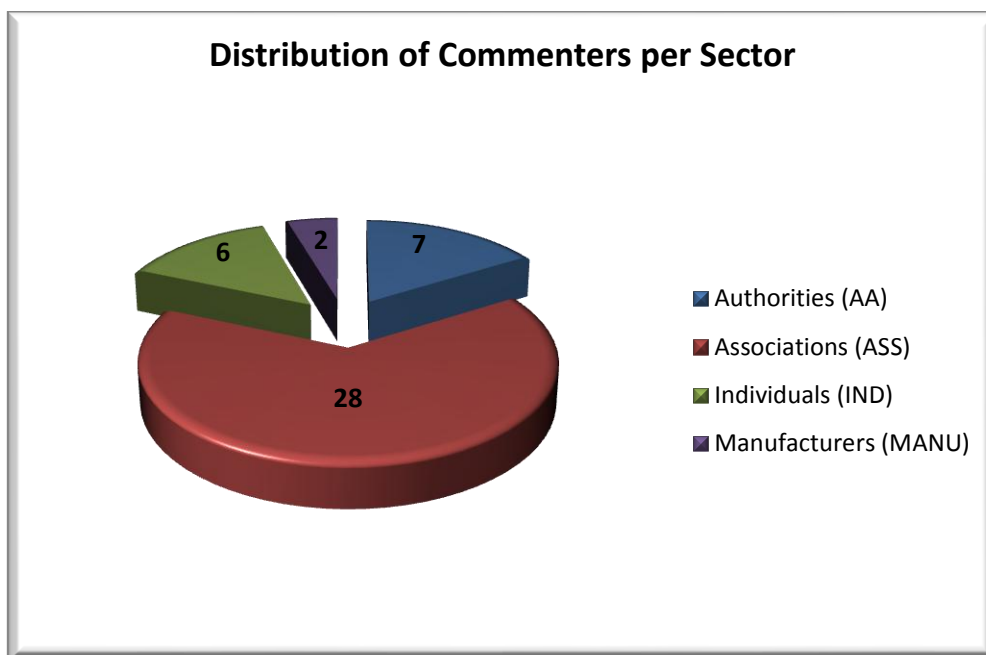
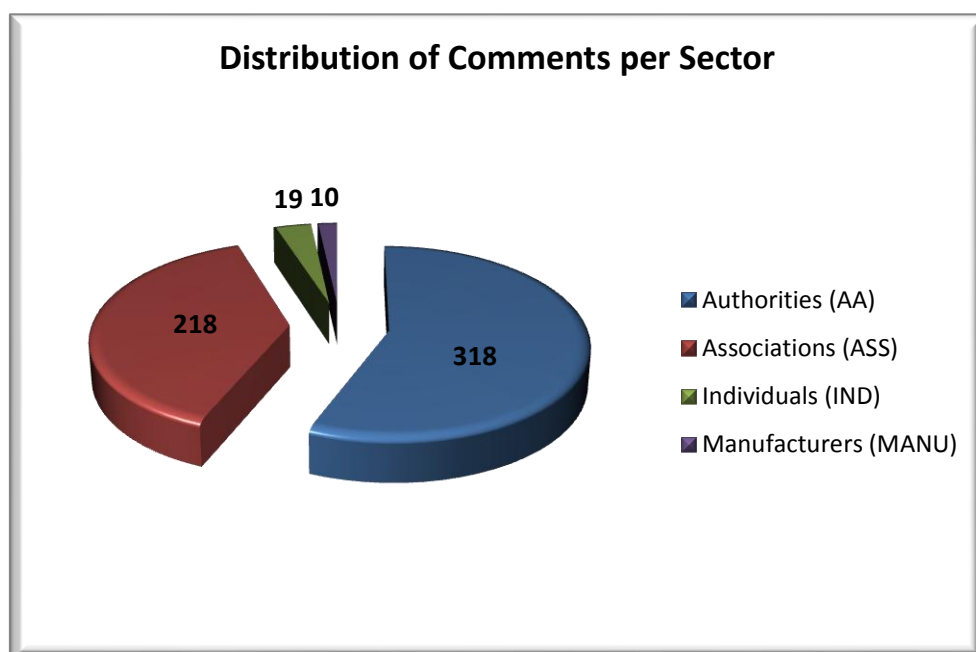
<sup>3</sup> Valdes lēmums par procedūru, ko Aģentūra piemēro, izdodot atzinumus, sertifikātus, specifikācijas un norāžu dokumentus (Noteikumu izstrādes procedūra). EASA MB Nr. 08-2007, 13.06.2007.

**1. attēls. Pielikumi regulai par gaisa kuģu ekspluatāciju****III. Apspriešana**

6. Atzinuma pamatā ir NPA Nr. 2009-02, kur ir īstenošanas noteikumu un saistīto AMC un GM priekšlikumu projekti par gaisa kuģu ekspluatāciju.
  - NPA apspriešanas posms
7. NPA Nr. 2009-02 EASA tīmekļa vietnē (<http://www.easa.europa.eu>) tika publicēts 2009. gada 30. janvārī. Apspriešanu noslēdza 2009. gada 31. jūlijā. Aģentūra pavisam saņēma 13 775 komentārus, un apmēram 350 komentāri attiecās uz šā atzinuma darbības jomu.
  - CRD (komentāru analīzes dokumenta) apspriešanas posms
8. Komentāru kopsavilkumi, attiecīgās atbildes uz apkopotajiem komentāriem un ierosinātais pārskatīto noteikumu teksts detalizēti tika apspriests ar četrām noteikumu izstrādes izvērtēšanas grupām (RG):
  - RG01 (CAT) — izskatot noteikumus par komerciāliem aviopārvadājumiem;
  - RG02 (SPO) — izskatot noteikumus par specializēto ekspluatāciju;
  - RG03 (NCC) — izskatot noteikumus par nekomerciālu ekspluatāciju ar sarežģītiem, ar dzinēju darbināmiem gaisa kuģiem;
  - RG04 (NCO) — izskatot noteikumus par nekomerciālu ekspluatāciju ar gaisa kuģiem, kas nav sarežģīti, ar dzinēju darbināmi gaisa kuģi.
9. RG02 izvērtēja SPO daļas CRD projektu.
10. Pirms CRD publicēšanas Aģentūra pārbaudīja arī saskaņotību ar citām daļām (CAT daļu, NCC daļu un NCO daļu).

11. Pēc plašā konsultāciju procesa ar iestādēm, apvienībām un ekspluatantiem Aģentūra 2011. gada 27. septembrī publicēja *CRD OPS III*. Atsauksmju iesniegšanas procesu beidza 2012. gada 31. janvārī.
  - Tikšanās ar Izvērtēšanas grupas locekļiem un tiešsaistes konference
12. Apspriešanas posmā Aģentūra 2011. gada 23. un 24. novembrī organizēja papildu sanāksmi ar *RG02* (SPO) locekļiem, lai apspriestu publicēto *CRD* tekstu. Šī sanāksme ļāva uzlabot *CRD* tekstu un saskaņot vispārēju vienotu viedokli. Galvenās apspriestās tēmas bija helikopteru darbības rādītāju kritēriji un abas *SOP* par *HESLO* un *HEC*.
13. Papildus sanāksmei ar *RG* locekļiem Aģentūra 2011. gada 29. novembrī rīkoja publisku tiešsaistes konferenci, lai prezentētu *CRD*, kā arī diskutētu un sniegtu informāciju par SPO daļu. Saņemtās atsauksmes bija pozitīvas.
  - Atsauksmes par *CRD*
14. Atsauksmes par *CRD* Aģentūra saņēma no 43 iestādēm, tostarp valsts iestādēm, ražotājiem, apvienībām un privātpersonām. Pavisam tika saņemti apmēram 560 komentāri, 15 % no tiem atkārtojās.

Nākamajos attēlos apkopots pārskats par šīm atsauksmēm.

**2. attēls. Pārskats par atsauksmju iesniedzējiem****3. attēls. Pārskats par saņemtajiem komentāriem**

15. Visas atsauksmes tika izvērtētas, to iesniedzēji saņēma atbildes, un atsauksmes tika ņemtas vērā, sagatavojot šā atzinuma VIII pielikuma grozījumus.

**IV. Noteikumu numerācija**

16. Saskaņā ar Aģentūras noteikumu izstrādes pamatnostādnēm īstenošanas noteikumos tika piemērota šāda numerācija:

<daļa>. <apakšdaļa>. <sadaļa>. <Nr.>

Skaidrojums.

- <Daļa>: obligāti — ne vairāk par četriem burtiem vai cipariem  
Piemēri: SPO
- <Apakšdaļa>: obligāti — ne vairāk par četriem burtiem vai cipariem  
Piemēri: GEN, OP, POL, IDE, SPEC
- <Sadaļa>: obligāti — ne vairāk par pieciem burtiem vai cipariem  
Piemēri: SPO.SPEC.HESLO
- <Nr.>: obligāti — noteikuma numurs — trīsciparu skaitlis, pirmais ir 100, nākamās parasti palielinot par 5.



## **Nodrošinājuma regula par gaisa kuģu ekspluatāciju**

### **I. Darbības joma**

17. Nodrošinājuma regulā par gaisa kuģu ekspluatāciju definēti tās daļu vispārējie piemērošanas noteikumi un ierosināti pārejas pasākumi, izmantojot atteikšanās tiesības<sup>4</sup>. Tā tika sagatavota kā grozījumu regula, un tās pamatā ir sākotnējā OPS nodrošinājuma regula saskaņā ar EASA komitejas balsojumu par CAT pakotni (Atzinums Nr. 04/2011).

### **II. Atsauksmju pārskats**

18. Par OPS nodrošinājuma regulu saņemtajās atsauksmēs uzmanība tika pievērsta konsekvences jautājumiem, pārejas noteikumiem, sertifikācijai vai darbības jomai un specializētās ekspluatācijas definīcijai, kā arī termina "īpašo uzdevumu speciālists" definīcijai (tas neattiecas uz visiem komerciālajiem ekspluatantiem).

### **III. Skaidrojums**

19. Grozījumu regulas 1. panta 1.–4. punkts nosaka regulas darbības jomu, aplūkojot komerciālos un nekomerciālos specializētās ekspluatācijas veidus. Komerciālajiem ekspluatantiem specializētajā ekspluatācijā ir nepieciešams sertifikāts, savukārt nekomerciālajiem ekspluatantiem specializētajā ekspluatācijā, ko veic ar sarežģītām, ar dzinēju darbināmām lidmašīnām un helikopteriem, savas darbības būs jādeklarē kompetentajā iestādē. Saistītie noteikumi par sertifikāciju, deklarēšanu un organizācijām piemērojamām prasībām (ORO daļa) jau tika publicēti EASA Atzinumā Nr. 04/2011.
20. 1. panta 5. punktā ir definīcijas tādiem jēdzieniem kā komerciālā un nekomerciālā specializētā ekspluatācija, kā arī īpašo uzdevumu speciālists. Plašāks skaidrojums ir III un IV nodaļā tālāk tekstā.
21. Ir pievienots jauns VIII pielikums (SPO daļa), kur norādītas tehniskās prasības, kas piemērojamas ekspluatācijas procedūrām, darbības rādītājiem, iekārtām, kā arī norādītas dažas vispārējas prasības, kas attiecas uz visiem specializētās ekspluatācijas veidiem (1. panta 11. punkts). Attiecīgā piemērojamība ir noteikta 1. panta 8. punktā. Turklāt ikreiz, kad ekspluatāciju veic noteiktā gaisa telpā, ekspluatāciju veic saskaņā ar obligātajiem nosacījumiem vai pārvadā bīstamas kravas, specializētajā ekspluatācijā iesaistītajiem gan komerciālo, gan nekomerciālo lidojumu ekspluatantiem ir nepieciešama īpaša atļauja. Ar šādām darbībām un atļaujām saistītie noteikumi ir SPA daļā (ekspluatācijas veidi, kam vajadzīga īpaša atļauja), kas publicēta Atzinumā Nr. 04/2011. Tāpēc nav jāmaina nodrošinājuma regula.
22. 1. panta 9. punktā ir piemērojamo FTL prasību skaidrojumi. Pašlaik uz specializēto ekspluatāciju joprojām attiecas valstu noteikumi. Saistītie īstenošanas noteikumi (IR) tiks ierosināti vēlāk.
23. Grozījumu regulas 1. panta 10. punktā ir atteikšanās noteikumi. Tā kā specializētās ekspluatācijas jomā nav saskaņotu noteikumu un dažiem ekspluatantiem ir nepieciešama sertifikācija, ir ierosināts 3 gadus ilgs vispārējās atteikšanās periods.
24. Visbeidzot 2. pantā ir iegrāmatojums par grozījumu regulas prasību stāšanos spēkā.

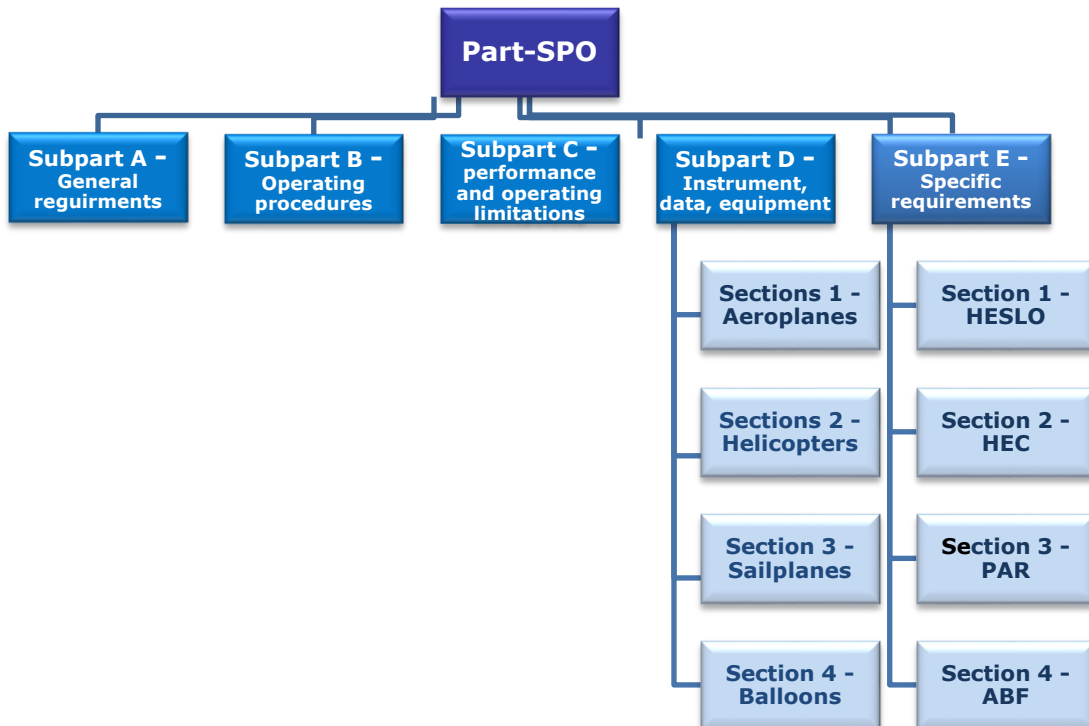
<sup>4</sup> Atteikšanās tiesības ir pārejas pasākuma veids, kas konkrēta noteikuma īstenošanas datumu dalībvalstīm ļauj atlikt par noteiktu, tiesību aktos norādītu laika periodu.



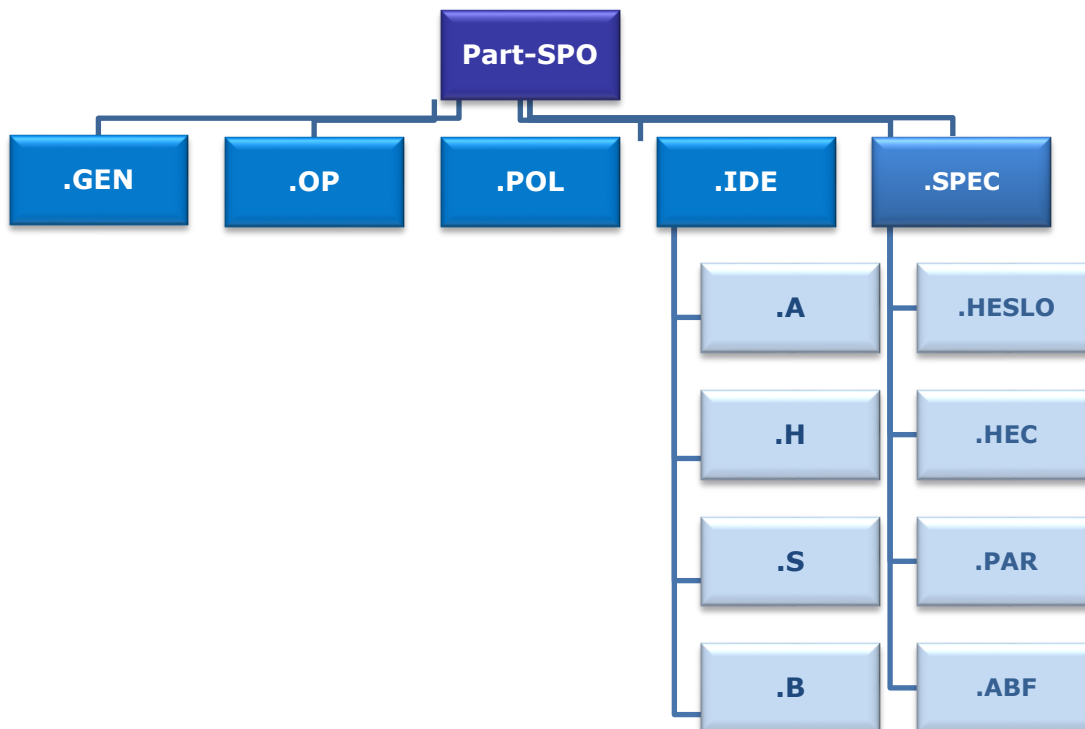
**VIII pielikums – SPO daļa****I. Darbības joma**

25. SPO daļa lasāma kopā ar šādiem dokumentiem:
- nodrošinājuma regula par gaisa kuģu ekspluatāciju, jo īpaši attiecībā uz piemērošanas datumiem un pārejas periodiem;
  - I pielikums – II–VIII pielikumā lietoto terminu definīcijas;
  - II pielikums jeb ARO daļa ar iestādēm piemērojamām prasībām par SPO ekspluatantiem saistībā ar uzraudzības pienākumiem un sertifikāciju un citas prasības;
  - III pielikums jeb ORO daļa ar organizācijām piemērojamām prasībām par SPO ekspluatantiem, kas veic komerciālu un nekomerciālu specializēto ekspluatāciju ar sarežģītiem, ar dzinēju darbināmiem gaisa kuģiem;
  - V pielikums jeb SPA daļa, kur ir prasības par darbībām, kam nepieciešama īpaša atļauja.
26. SPO daļā ir tehniskās prasības komerciālai un nekomerciālai specializētajai ekspluatācijai.
27. Šajā daļā ir piecas apakšdaļas. D apakšdaļa, SPO.IDE, un E apakšdaļa, SPO.SPEC, ir sīkāk iedalītas sadaļās ar noteikumiem, kas attiecas uz konkrētiem gaisa kuģu veidiem, kā arī noteikumiem par konkrētiem ekspluatācijas veidiem.
28. Apakšdaļu uzbūve pielīdzināma Pamatregulas IV pielikuma Pamatprasību uzbūvei.
29. Noteikumu uzbūve, jo īpaši sadaļu uzbūve, izstrādāta tā, lai prasības par papildu gaisa kuģu kategorijām vai īpašiem ekspluatācijas veidiem vēlāk varētu pievienot, negrozot pašreizējo noteikumu formulējumu vai uzbūvi.
30. 4. un 5. attēlā ir pārskats par SPO daļas uzbūvi. E apakšdaļa attiecas tieši uz SPO daļu, un plašāks skaidrojums par to ir nākamajās rindkopās.

#### 4. attēls. SPO daļas struktūra – noteikumu nosaukumi



#### 5. attēls. SPO daļas uzbūve – noteikumu identifikatori



**II. No aviācijas darbībām līdz specializētajai ekspluatācijai**

31. Līdz šim vienīgās norādes par aviācijas darbību jomā veikto darbu tika sniegtas vienīgi JAA struktūrā, kā arī JAR-OPS4 projekta izstrādē. Mūsdienās daudzās Eiropas Savienības dalībvalstīs aviācijas darbības regulē saskaņā ar vispārējiem aviācijas noteikumiem un pēc norādēm ICAO 6. pielikuma II daļā. Nav nevienu ICAO SARP, kas attiektos īpaši uz aviācijas darbībām.
32. 2006. gadā tika izveidota EASA OPS.001 noteikumu izstrādes grupas III apakšgrupa, lai izstrādātu noteikumus par aviācijas darbībām, attiecīgi izmantojot JAR-OPS 0. un 4. projektu un ņemot vērā valstu standartus šajā jomā. OPS.001 noteikumu izstrādes grupa ierosināja noteikumu projektu, un tas tika publicēts 2009. gadā NPA dokumentā par gaisa kuģu ekspluatāciju un ietvēra arī III apakšgrupas paveikto darbu saistībā ar darbībām aviācijas jomā.
33. NPA Nr. 2009-02b C apakšdaļā tika noteiktas prasības par komercespluatācijas veidiem, kas nav komerciāli aviopārvadājumi. Šī apakšdaļa ir lasāma kopā ar A apakšdaļu (GEN), kur noteiktas prasības saskaņā ar ICAO 6. pielikuma II daļu. Pēc publiskās apspriešanas, kā arī pēc vienošanās ar Eiropas Komisiju Aģentūra pārstrādāja noteikumu struktūru un nolēma noteikumus iedalīt vairākās daļās. VIII pielikumā tagad ir noteikumi par aviācijas darbībām, un lielākoties šā pielikuma pamatā ir NPA Nr. 2009-02b A un C apakšdaļa. EASA izvērtēšanas grupa nolēma sagatavot CRD dokumentu, ar ko grozīja NPA dokumenta tekstu, ņemot vērā jauno noteikumu struktūru, un pēc vienošanās ar šīs izstrādes grupas locekļiem nolēma šo daļu saukt par SPO daļu.
34. Lai gan pašlaik SPO daļas noteikumi galvenokārt attiecas uz aviācijas darbībām, SPO daļas darbības joma ir plašāka — tajā nav tikai aspekti, ko parasti uzskata par aviācijas darbībām. Šajā daļā nākotnē var iekļaut arī citus lidojumu vai ekspluatācijas veidus, tomēr tie pēc būtības neietilpst aviācijas darbību kategorijā.
35. Būtiskas izmaiņas NPA ir tādas, ka SPO daļa tagad attiecas arī uz nekomerciālu specializēto ekspluatāciju. Aģentūra nolēma paplašināt SPO daļas darbības jomu, tajā iekļaujot arī nekomerciālos ekspluatantus. Daudzas darbības, kas ietilpst specializētajā ekspluatācijā, veic nekomerciāli, tomēr drošības riska līmenis šādā gadījumā ir tikpat augsts kā komerciālajai specializētajai ekspluatācijai. Tāpēc varētu šķist netaisnīgi šai ekspluatantu kategorijai, kas efektīvi veic tādu pašu ekspluatāciju kā pārējie ekspluatanti, nenoteikt regulāciju tikai tāpēc, ka viņi lidojumus neveic komerciāli. Turklāt visām specifiskām aviācijas darbībām ir piemērojami un nepieciešami atvieglojumi vai papildu prasības. To iekļaušana citās daļās, piemēram, NCC un NCO daļā, negatīvi ietekmētu citu daļu lasāmību un padarītu tās sarežģītākas.

**III. Darbības, uz kurām attiecas SPO daļa**

36. 2006. gadā OPS.001 noteikumu izstrādes grupas III apakšgrupa noteica vairākas darbības, kas uzskatāmas par aviācijas darbībām. Kopš tā laika Aģentūra ir noteikusi vēl papildu darbības, kas ietilpst šīs noteikumu izstrādes grupas ierosinātajā sarakstā.
37. Tika saņemti daudzi komentāri par diviem aspektiem saistībā ar SPO daļas darbības jomu.
  - Jomā ietilpstošās darbības.
38. Galvenajā atsauksmē par šo aspektu tika norādīts, ka dažas darbības, proti, "sacensību lidojumus" un "planieru vilkšanu", nevajadzētu uzskatīt par specializēto ekspluatāciju. Kā

norādīja dažas ieinteresētās personas, šīs darbības ir parastās ekspluatācijas veidi, ko regulē vispārējie aviācijas noteikumi, tāpēc tās nevajadzētu regulēt ar šīs daļas noteikumiem.

– Darbību saraksta raksturojums.

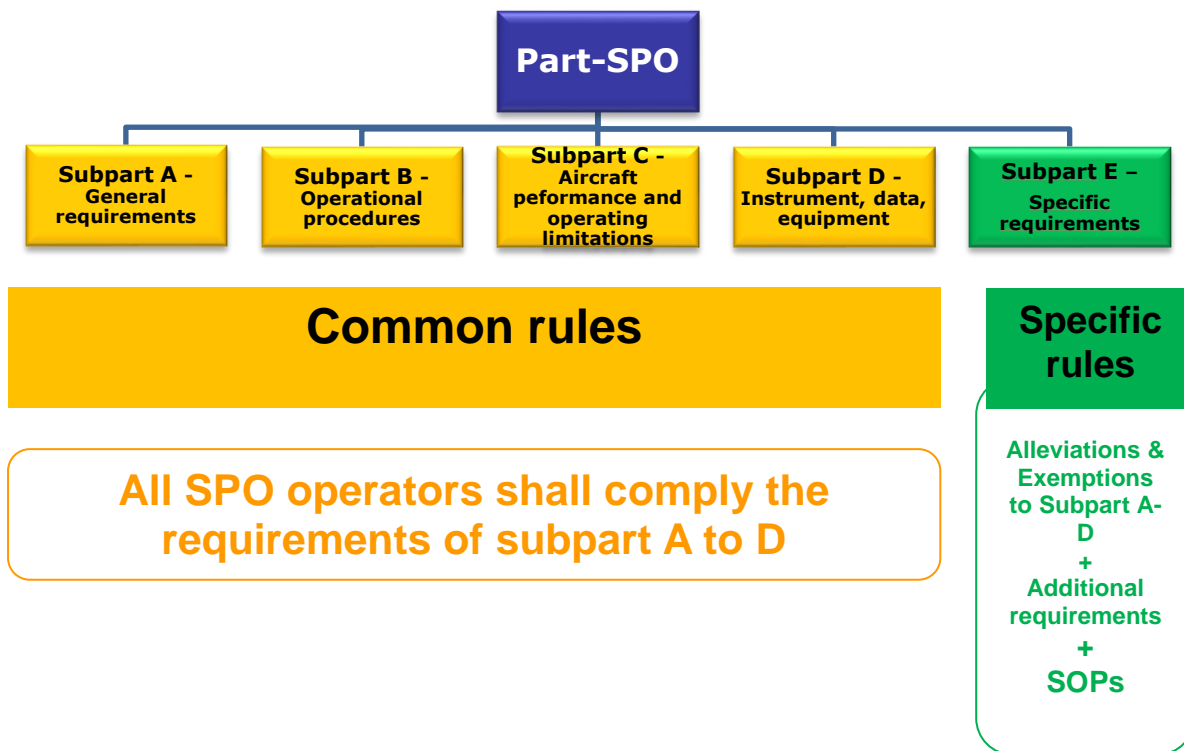
39. Vispārējos komentāros, īpaši no valstu iestādēm, tika norādīts, ka darbību saraksts ir nepilnīgs, tāpēc tas nesniedz uzticamu informāciju par to, uz kurām darbībām attiecas šīs daļas noteikumi un uz kurām ne.
40. Tāpēc ar atzinumu tagad ir ierosināta specializētās ekspluatācijas definīcija nodrošinājuma regulā, kur iestrādāti vispārēji kritēriji par lidojuma nolūku. To papildina saraksts ar 19 darbību kategorijām, kas uzskatāmas par specializēto ekspluatāciju. Pēc informācijas, kas ir Aģentūras rīcībā, šīs darbības pašlaik tiek veiktas Eiropas Savienības dalībvalstīs.
41. SPO daļa attiecas uz šādām darbībām: ārējo kravu pārvadāšana ar helikopteriem, ārējo kravu ekspluatācija ar cilvēku piedalīšanos, helikopteru apsekojuma darbības, izpletņu ekspluatācija un izpletņlēcšana, lidojumi lauksaimniecības vajadzībām, aerofotografēšanas lidojumi, planieru vilkšana, gaisa reklāmu lidojumi, kalibrēšanas lidojumi, lidojumi celtniecības darbu vajadzībām, tostarp elektrības līniju ievilkšana, trimera lietošana, darbs naftas noplūžu savākšanā, izrakumi lavīnu nogruvuma gadījumā, apsekojuma darbības, tostarp gaisa kartēšana, piesārņojuma kontrole, lidojumi plašsaziņas līdzekļu vajadzībām, lidojumi televīzijas un filmēšanas vajadzībām, lidojumi īpašu notikumu gadījumos, tostarp lidojošās izstādes un sacensību lidojumi, lidojumi dzīvnieku ganīšanas un glābšanas vajadzībām, lidojumi, lai aizvestu veterinārārstu, lidojumi, lai veiktu apbērēšanu jūrā, zinātniskās pētniecības lidojumi (izņemot tos, kas norādīti Regulas Nr. 216/2008 II pielikumā) un mākoņu izkliedēšana.
42. Tā kā Eiropā pašlaik veic ļoti daudzveidīgas aviācijas darbības, nav iespējams izveidot detalizētu sarakstu<sup>5</sup>. Turklāt nākotnē var parādīties jaunas darbības, kas ietilpst specializētās ekspluatācijas jomā. Līdz ar to Aģentūra nevar šo darbību klāstu ierobežot tikai ar darbībām, kas uzskaitītas SPO.GEN.005. punktā. Tāpēc tiek paskaidrots, ka līdztekus jau uzskaitītajām darbībām ik darbība, kas atbilst kādam no definīcijā minētajiem kritērijiem, jāregulē saskaņā ar SPO daļu. Aģentūra uzskata, ka darbību saraksts kopā ar definīciju līdz ar galvenajiem kritērijiem ļauj ieinteresētajām personām noteikt, vai attiecīgā aviācijas darbība ietilpst SPO daļas jomā vai ne.
43. Attiecībā uz sacensību lidojumiem un planieru vilkšanu jautājums drīzāk bija nevis par pašu noteikumu būtību, bet gan par terminu "specializēts" un bažām, ka nākotnē varētu tikt ieviestas papildu prasības. Sacensības veic saskaņā ar īpašiem noteikumiem, ko nosaka pasākuma rīkotājs. Gaisa kuģi var lidot ļoti tuvu cits citam vai zemei, tiem varbūt jāveic konkrēti uzdevumi. Arī spriedze, ko rada vēlme uzvarēt sacensībās, var ietekmēt lidojuma izpildi un līdz ar to paaugstināt riska līmeni. Velkot planieri, gaisa kuģim jābūt īpaši aprīkotam, bet pilotam nepieciešama papildu kvalifikācija. Jāveic citi piesardzības pasākumi nekā parastos izklaides lidojumos vai aviopārvadājumu lidojumos. Abas šīs darbības nosaka nepieciešamību pēc īpaša riska izvērtējuma, kas jāveic pirms lidojuma, un nepieciešamību pēc pienācīgām riska mazināšanas procedūrām. Tāpēc šīs darbības tika iestrādātas SPO daļā.

<sup>5</sup> Nav nevienas aviācijas darbību definīcijas ar visiem aviācijas darbību aspektiem un jomām. Arī ICAO formulētajā definīcijā ir tikai uzskaitīti piemēri. Citas iestādes vai nu izmanto terminu "aviācijas darbības", norāda konkrētas darbības (piemēram, ASV), vai nosauc tās (dažādas) par īpašiem lidojumiem un īpašiem aviācijas pasākumiem (Kanāda).

#### IV. Specializētās ekspluatācijas specifiskais raksturojums

44. SPO daļā ir noteikumi par ļoti atšķirīgām darbībām. Tajā ir pilnīgs noteikumu kopums par specializēto ekspluatāciju ar sarežģītiem, ar dzinēju darbināmiem gaisa kuģiem un ar gaisa kuģiem, kas nav sarežģīti un darbināmi ar dzinēju.
45. SPO daļā aplūkotajiem ekspluatācijas veidiem ir īpašas iezīmes:
- gaisa kuģi izmanto, lai veiktu kādu īpašu uzdevumu, kas principā izslēdz "parastus" izklaides lidojumus vai aviopārvadājumu lidojumus;
  - īpašie uzdevumi rada konkrētu risku, tāpēc nepieciešami īpaši riska mazināšanas pasākumi, jo, piemēram, ar gaisa kuģi lido ļoti zemu, lidojumu veic, izpildot neparastus manevrus, paceļ vai velk ārējas kravas/preces, lidojuma laikā gaisa kuģī iekāpj vai no tā izkāpj cilvēki, no gaisa kuģa tiek izlaistas kādas vielas vai ir nepieciešams īpašs aprīkojums, lai izpildītu lidojuma misiju; un
  - ekspluatācijā bez pilota var būt iesaistītas arī citas personas, proti, īpašo uzdevumu speciālisti.
46. SPO daļā ieviests jēdziens arī "īpašo uzdevumu speciālists". Īpašo uzdevumu speciālists ir ekspluatanta vai trešās puses norīkota persona vai uzņēmums, kurš uz zemes veic uzdevumus, kas tieši saistīti ar specializēto uzdevumu, vai veic specializētos uzdevumus uz gaisa kuģa klāja vai no gaisa kuģa. Definīcija iestrādāta nodrošinājuma regulā, jo tur šis termins ir izmantots.
47. Apzīmējuma "īpašo uzdevumu speciālists" lietošanu strikti atbalstīja un pieprasīja noteikumu izstrādes grupa, kā arī aviācijas darbību kopiena, kas sniedza komentārus par *NPA* un *CRD* dokumentiem. Aģentūras prezentētie un pieņemtie iemesli bija tādi, ka šīm personām vajadzīga īpaša instruktāža vai apmācība neatkarīgi no tā, kas viņus norīkojis un lūdzis veikt aviācijas darbību misiju. Tieši tāpēc apzīmējums "pasažieris" tika uzskatīts par maldinošu.
48. No juridiskā viedokļa īpašo uzdevumu speciālisti ir vai nu apkalpes locekļi, vai pasažieri. I pielikumā ir termina "apkalpes loceklis" definīcija: "salona apkalpes loceklis ir persona, ko ekspluatants norīkojis pienākumu pildīšanai gaisa kuģī". Ja īpašo uzdevumu speciālistu nenorīko ekspluatants, tad īpašo uzdevumu speciālists ir pasažieris.
49. E apakšdaļa — īpašas prasības
50. Aģentūra ņem vērā visus pozitīvos komentārus, kas *CRD* apspriešanas laikā saņemti par šīs apakšdaļas ieviešanu, ko aviācijas darbību kopiena un valstu iestādes novērtēja atzinīgi.
51. SPO daļa iedalīta 5 apakšdaļās. A—D apakšdaļā ir vispārēji noteikumi, kas attiecas uz visiem *SPO* ekspluatantiem. E apakšdaļu ievieša, lai izpildītu 3 īpašus mērķus, kas aprakstīti nākamajās rindkopās.
- 1. mērķis: nepieciešamības gadījumā ierosināt papildu prasības. Tā kā *SPO* daļa attiecas uz ļoti plašu atšķirīgu darbību klāstu, reizēm vajag papildu prasības par īpašām darbībām, tāpēc tās raksturotas šajā apakšdaļā, jo šīs prasības nevar piemērot visiem *SPO* ekspluatantiem. Piemēram, helikopteru ekspluatantiem, kas veic virvēs iekārtu kravu pārvadāšanu, līdztekus D apakšdaļā norādītajām iekārtām (*IDE*) ir nepieciešams papildu aprīkojums, jo misijas būtība nosaka, ka ir jāuzstāda vai ir vajadzīgs īpašs aprīkojums, ko nevajag citu darbību veikšanai.

- 2. mērķis: nodrošināt vajadzīgos atbrīvojumus vai atvieglojumus vispārējos noteikumos. Daži no noteikumiem A–D apakšdaļā var izrādīties nepiemērojami visam specializētās ekspluatācijas veidu plašajam klāstam vai šo noteikumu ievērošana var pat radīt šķēršļus misijas drošai izpildei. Tāpēc jānodrošina, lai noteikumi būtu elastīgi un samērīgi.
- 3. mērķis: iekļaut detalizētas specifikācijas, kas kalpos kā ekspluatantu SOP pamats. Šajā apakšdaļā ir 2 detalizētas specifikācijas, ko izstrādājuši ekspluatanti un pārskatījusi Aģentūra, apspriežoties ar izvērtēšanas grupas speciālistiem. Šīs specifikācijas specializētajai ekspluatācijai nepieciešamā elastīguma labad ir noteiktas ar AMC. Lai gan SPO ekspluatantiem būs jāizpilda augsta līmeņa prasības, ir svarīgi nodrošināt viņiem maksimālu elastīgumu, lai šīs prasības tiktu izpildītas efektīvi, tādējādi ekspluatanti varētu izpildīt specializēto uzdevumu un ekspluatāciju veikt augstā drošības līmenī.



52. Pašlaik šajā apakšdaļā norādīti 4 specializētās ekspluatācijas veidi. Iepriekš minētās detalizētās specifikācijas raksturotas 1. sadaļā (Ārēju virvēs iekārtu kravu pārvadāšana ar helikopteriem) un 2. sadaļā (Ārējo kravu ekspluatācija, kurā piedalās cilvēki). Nepieciešamie atvieglojumi un atbrīvojumi apkopoti 3. sadaļā (Izpletņu ekspluatācija) un 4. sadaļā (Figūrlidojumi). Detalizētākas specifikācijas var izstrādāt ar atsevišķu noteikumu izstrādes uzdevumu.
53. E apakšdaļa iedalīta šādi.
- 1. sadaļa — Ārēju virvēs iekārtu kravu pārvadāšana ar helikopteru (*HESLO*) — attiecas uz darbībām, ko veic, lai ar dažādām metodēm (piemēram, piekarot apakšā, izmantojot ārējus pludlīnijas konteinerus vai statīvus) pārvadātu ārējas kravas. Ir pievienotas dažas prasības par aprīkojumu, jo tika uzskatīts, ka tas ir



nepieciešams, *HESLO* lidojumu veikšanā. Šajā sadaļā ir *AMC* iestrādātas specifikācijas, par kurām tika saņemti daudzi komentāri. Tās būs pieejamas ar *EASA* lēmumu.

- 2. sadaļa — Ārējo kravu ekspluatācija, kurā piedalās cilvēki (*HEC*) — attiecas uz darbībām, ko veic, lai pārvadātu cilvēkus kā ārējo kravu no lidlaukiem un/vai ekspluatācijas vietām vai uz tiem. Tajā neietilpst jūras loču pārcelšanas vai pacelšanas darbības, ko veic neatliekamās medicīniskās palīdzības lidojumos ar helikopteriem, jo šīs abas darbības ir komerciāli aviopārvadājumi, tāpēc tās ietilpst *SPA.HHO* darbības jomā. Attiecībā uz *HESLO* drošības nolūkos ir pievienotas papildu prasības par aprīkojumu. *AMC* noteiktās specifikācijas būs pieejamas ar *EASA* lēmumu, ņemot vērā *CRD* apspriešanas laikā saņemtās atsauksmes.
- 3. sadaļā — Izpletņu ekspluatācija (*PAR*) — iekļauti vairāki atvieglojumi A—D apakšdaļas noteikumiem, lai izpletņlēcēji (noteikumos saukti par īpašo uzdevumu speciālistiem) varētu veikt savus uzdevumus. Piemēram, viņiem jāvar izlēkt no gaisa kuģa, tāpēc uz viņiem neattiecas noteikums par piesprādzēšanos un nostiprināšanu. Arī īpašo uzdevumu speciālistiem, kuri veic demonstrējumus ar dūmu ierīcēm, (konkrētos apstākļos) nav jāievēro prasība, kas aizliedz izmest bīstamas kravas virs blīvi apdzīvotām vietām, citādi viņi nespētu izpildīt savu uzdevumu. Ir ieviests arī atvieglojums prasībās par apgādi ar skābekli, un tika noteikts atbrīvojums, lai neuzliktu neizpildāmas prasības par aprīkojumu. Visbeidzot noteikumos par gaisa balonu ekspluatāciju virs ūdens pievienota papildu prasība, kas nosaka, ka, pārvadājot vairāk nekā 6 cilvēkus, kapteinim ir jāpārvadā *ELT*.
- 4. sadaļā — Figūrlidojumi (*ABF*) — norādīti vajadzīgie atbrīvojumi, lai šā veida ekspluatācijai neuzliktu pārāk daudz nevajadzīgu prasību. Ir ieviesti atbrīvojumi, lai nebūtu jāpārvadā pirmās palīdzības komplekti vai pārnēsājami ugunsdzēsības aparāti.

## V. Konkrētas atsauksmes un galvenās izmaiņas

### ***SPO.GEN.106 Īpašo uzdevumu speciālistu pienākumi***

54. Ir izstrādāts jauns noteikums, kur skaidri noteikti īpašo uzdevumu speciālistu pienākumi. Kā norādīts iepriekš, īpašo uzdevumu speciālistus reizēm var uzskatīt par apkalpes locekļiem (tad uz viņiem attiecas *SPO.GEN.105.* punkta pienākumi) un reizēm — par pasažieriem. Lai skaidri noteiktu pienākumus katrā no šiem gadījumiem, *SPO.GEN.106.* punktā norādīts, kādi pienākumi un atbildības jomas ir īpašo uzdevumu speciālistiem, kas nav apkalpes locekļi.

### ***SPO.GEN.155 Bīstamu kravu pārvadājumi***

55. Bīstamu kravu pārvadājumi jāveic saskaņā ar *ICAO* Tehniskajām instrukcijām. Šajā punktā noteikti gadījumi, kad bīstamas kravas drīkst pārvadāt bez īpašas atļaujas, kas izdota saskaņā ar *SPA.DG.* Tas attiecas, piemēram, uz gadījumiem, kad bīstamas kravas gaisa kuģī pārvadā īpašos nolūkos. *ICAO* Tehniskajās instrukcijās ir norādīti attiecīgie gadījumi. E apakšdaļā paredzēts papildu atvieglojums attiecībā uz *HESLO*, kad ekspluatanti pārvadā bīstamas kravas uz bezapkalpes vietām / attālām vietām vai no tām. Tika uzskatīts, ka Tehnisko instrukciju attiecīgos noteikumus nav iespējams piemērot pilnā apmērā. Šis atbrīvojums jāapstiprina kompetentajā iestādē.

**SPO.OP.130/131 Degvielas un smērvielu krājumi – lidmašīnas/helikopteri**

56. VFR lidojumos gaisa kuģa kapteinis drīkst sākt lidojumu tikai tad, ja viņš/viņa ir pārliecināts(-a), ka helikopterā pietiek degvielas un smērvielu, lai aizlidotu uz paredzētās nosēšanās lidlauku vai ekspluatācijas vietu un pēc tam vestu degvielu un smērvielas 20 minūtes. Daudzas ieinteresētās personas lūdza ieviest atvieglojumu, jo bieži īslaicīgos aviācijas darbību lidojumos gaisa kuģim jābūt iespējami vieglam, lai varētu izpildīt uzdevumu. Ievērojot šo lūgumu, Aģentūra tagad ļauj ekspluatantiem pāravadāt degvielu un smērvielas 10 minūšu lidojumam, bet tikai ar nosacījumu, ka lidojums tiek veikts ne vairāk kā 25 NM attālumā no izlidošanas lidlauka / ekspluatācijas vietas.

**SPO.OP.135 Drošības instruktāža**

57. Drošības instruktāža ir pielāgota specializētās ekspluatācijas īpašajam būtībai, un tai jābūt izsmeļošākai par parasto pasažieru instruktāžu. Instruktāžu var aizstāt ar apmācības programmu.

**SPO.OP.185 Nestandarta situāciju modelēšana lidojumā**

58. Saskaņā ar vispārējiem noteikumiem šī prasība gaisa kuģa kapteinim aizliedz veikt simulācijas (nestandarta vai ārkārtas situāciju simulācijas), kad tiek pārvadāti īpašo uzdevumu speciālisti, ja vien simulācijas neveic apmācības nolūkos.

**SPO.OP.200 Zemes tuvuma noteikšana**

59. Šajā prasībā iekļauts ļoti vispārīgs drošības noteikums, kas paredz – ja kāds lidojumu apkalpes loceklis vai zemes tuvuma brīdināšanas sistēma konstatē pārmērīgu tuvošanos zemei, pilots veic tūlītējas korekcijas, lai lidošanas nosacījumi būtu droši. Tomēr tika uzskatīts, ka dažu specializētās ekspluatācijas veidu gadījumā, piemēram, lidojumos lauksaimniecības vajadzībām (kad lidojums jāveic tādā attālumā no zemes, kādā tiktu aktivizēta GPWS), ir jānodrošina zināms elastīgums, kas pilotam ļautu šo iekārtu atslēgt.

**SPO.OP.205 Gaisa kuģu sadursmes novēršanas sistēma (ACAS) – sarežģītas, ar dzinēju darbināmas lidmašīnas un helikopteri**

60. Šī prasība nosaka, ka ekspluatantam jāizstrādā procedūras, ar kurām pārliecināties, ka ACAS II ir uzstādīta un ir darba kārtībā, un tā jālieto saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 1332/2011. Ja sistēma ir uzstādīta un ir darba kārtībā, spēkā ir tie paši principi, kas piemērojami zemes tuvošanās brīdinājuma sistēmai. Šis atvieglojums attiecas uz tādām darbībām kā sacensības vai figūrlidojumi, kur gaisa kuģi var lidot ļoti tuvu cits citam.

**SPO.POL.146 Darbības rādītāju kritēriji – helikopteri**

61. Šajā noteikumā iekļautas darbības rādītāju kategorijas prasības helikopteriem, ko ekspluatē virs blīvi apdzīvotām vietām. Par šo prasību tika saņemti daudzi komentāri, jo īpaši par SPO.POL.146. punkta a) apakšpunktu. Helikopteru ekspluatanti strikti iebilda pret to, ka ekspluatāciju virs šādām vietām drīkst veikt vienīgi ar helikopteriem, kas sertificēti saskaņā ar A kategoriju. Ekspluatanti argumentēja, ka šādā gadījumā viņi vairs nevarētu veikt ekspluatāciju, jo mūsdienās lielākā daļa no viņiem pat virs blīvi

apdzīvotām vietām ekspluatāciju veic tikai ar B darbības rādītāju kategorijas helikopteriem. Aģentūra ir ņēmusi vērā šo situāciju. Prasība tika pārveidota, lai atļautu ar B darbības rādītāju kategorijas helikopteriem lidot virs blīvi apdzīvotām vietām, bet ir spēkā divi nosacījumi: jāveic drošības pasākumi, lai novērstu personu vai īpašuma uz zemes nevajadzīgu apdraudēšanu, un pēc šo drošības pasākumu noteikšanas ekspluatācija jāapstiprina kompetentajā iestādē.

### **Papildu skābekļa pārvadāšana un lietošana**

62. Tika saņemti daudzi komentāri un tika plaši diskutēts par šādiem noteikumiem, kas attiecas uz skābekļa iekārtām nesarežģītās lidmašīnās un helikopteros:
- SPO.OP.195 Papildu skābekļa lietošana;
  - SPO.IDE.A/H.175 Papildu skābeklis nehermetizētās lidmašīnās/helikopteros.
63. Galvenokārt tika prasīts atvieglot šos noteikumus *SPO* kategorijai, ņemot vērā pašreizējo ekspluatācijas praksi dažās dalībvalstīs.
64. Aģentūra pārskatīja par šo jautājumu saņemtos komentārus un materiālus un uzsvēra vairākus aspektus.
- Prasības par hermetizētiem helikopteriem ir svītrotas, jo ES nelieto hermetizētus helikopteros.
  - Ir paturēts formulējums par lidmašīnām saskaņā ar NCC.IDE un NCO.IDE prasībām, ņemot vērā to, ka pilota hipoksijas riska dēļ var rasties bīstamas situācijas, kas var radīt nevajadzīgu apdraudējumu trešajām pusēm.
  - Aģentūra īpaši ņēma vērā to, ka cilvēka fizioloģija veiktās ekspluatācijas raksturojuma vai gaisa kuģa sarežģītības aspektā neatšķiras.
  - Tāpat Aģentūra atzīst *ICAO* novērtējumus par šo tēmu dokumenta Nr. 8984 *Manual of Civil Aviation Medicine* (Civilās aviācijas medicīnas rokasgrāmata) versijā ar pēdējiem grozījumiem, kas veikti 2008. gadā. Šajā dokumentā ir detalizēts apraksts par hipoksijas ietekmi atšķirīgā augstumā un pamatota nepieciešamība pēc šādas prasības.
  - Tomēr tiek atzīti vairāki aspekti.
  - Prasība par papildu skābekļa pārvadāšanu un lietošanu var ievērojami ietekmēt vai pasliktināt konkrētas *SPO* darbības.
  - Dažu *SPO* ekspluatantu vispārējā pieredze ekspluatācijā lielā augstumā, nelietojot skābekli.
  - Piloti un īpašo uzdevumu speciālisti ar ilgu lidošanas pieredzi konkrētos kalnainos reģionos var būt fizioloģiski pielāgojušies lidojumiem šādā augstumā.
  - Kritērijus, pēc kuriem mazināt risku un ierobežot ekspluatācijas laiku lielā augstumā, nelietojot skābekli, var noteikt un ieviest ar *SOP*.
  - Tāpēc — lai gan tiek paturēta vispārējā prasība par papildu skābekļa pārvadāšanu un lietošanu — Aģentūra ņēma vērā konkrētu *SPO* darbību īpašo raksturojumu un nolēma atvieglot šo prasību konkrētos apstākļos, ja iepriekš saņemta atļauja no kompetentās iestādes.

**Sadursmju mazināšanas iekārta**

65. Šī prasība tika dzēsta, ievērojot saņemtos komentārus, kur uzsvērts, cik sarežģīti ir to izpildīt samērīgā veidā, ņemot vērā konstrukcijas aspektus un īstenošanas laiku. Aģentūra šo prasību izskatīs kādā īpašā noteikumu izstrādes uzdevumā nākotnē.

**SPO.IDE.A.130 Reljefa apzināšanas brīdināšanas sistēma (TAWS)**

66. Teksts ir pārstrādāts, lai precizētu E apakšdaļai pievienotās prasības un atvieglojumu piemērojamību.

**SPO.IDE.H.195 Lidojumi virs ūdens – helikopteri, kas nav sarežģīti un darbināmi ar dzinēju, un SPO.IDE.H.197 Glābšanas vestes – sarežģīti, ar dzinēju darbināmi helikopteri**

67. Saskaņā ar NCC un NCO daļu ir paturēta prasība par elektrisko apgaismojumu glābšanas vestēm helikopteros. Turklāt, ņemot vērā saņemtos komentārus, tika paskaidrots, ka glābšanas vestēm nav obligāti jābūt novietotām konkrētās vietās, kur tās ir pieejamas lietošanai gatavā stāvoklī, bet tās var būt arī uzvilktas personām, kam vestes paredzētas.
68. Ir pievienoti arī nosacījumi, kas jāņem vērā divdzinēju tipa helikopteros, kas klasificēti kā "nesarežģīti helikopteri".

**SPO.IDE.B.140 Dažādas ierīces**

69. Atbilstīgi atziņām saņemtajos komentāros un konsultācijās ar speciālistiem pārstrādāta konkrētu dažādu aprīkojuma priekšmetu, piemēram, aizsargcimdu vai naža, piemērojamība gaisa balonu kategorijai.

Ķelnē, 2012. gada 16. aprīlī

P. GUDŪ [P. GOUDOU]  
Izpilddirektors